

Faculté de Droit et de Science Politique d'Aix-en-Provence



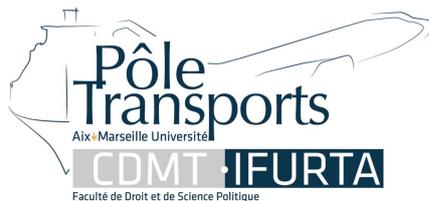
Centre de Droit Maritime et des Transports
Master II Droit maritime

La responsabilité civile du plaisancier et son assurance

Par

Matthieu AMBLARD

Sous la direction de M. Christian SCAPEL



Année universitaire 2015-2016

Faculté de Droit et de Science Politique d'Aix-en-Provence



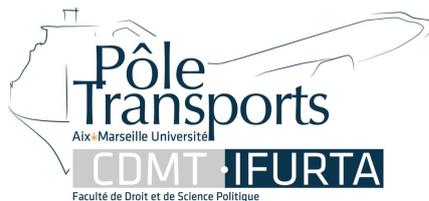
Centre de Droit Maritime et des Transports
Master II Droit maritime

La responsabilité civile du plaisancier et son assurance

Par

Matthieu AMBLARD

Sous la direction de M. Christian SCAPEL



Année universitaire 2015-2016

Remerciements

Je souhaite remercier M. Christian SCAPEL et les Professeurs Pierre BONASSIES et Cyril BLOCH pour leurs enseignements en droit maritime et pour m'avoir offert la chance de suivre cette année d'étude.

Merci également à Marjorie VIAL pour sa disponibilité et sa présence auprès de la classe, tout au long de l'année.

J'aimerais enfin exprimer ma reconnaissance à mes parents et à mon entourage ainsi qu'à Isabelle BOUIN-BOREL et à François DE CAMPOU qui m'ont accueilli en stage.

Sommaire

Introduction	1
Première partie: une responsabilité assurée	15
Titre 1: Mise en jeu et conséquences de la responsabilité civile du plaisancier	16
Chapitre 1: Mise en jeu	17
Chapitre 2: Réparation des préjudices corporels, enjeu d'une responsabilité à assurer	29
Titre 2: Le contrat d'assurance plaisance	36
Chapitre 1: Régime applicable	37
Chapitre 2: La garantie responsabilité civile	45
Deuxième partie: une garantie et une responsabilité limitées	57
Titre 1: Une garantie responsabilité civile délimitée	58
Chapitre 1: conditions et déchéances de garantie	59
Chapitre 2: exclusions de garantie	69
Titre 2: Les limitations de responsabilité	85
Chapitre 1: caractères généraux	86
Chapitre 2: une institution discutée	90
Conclusion	96

Table des abréviations

Cass. 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e civ.,	Première, Deuxième, Troisième chambre civile de la Cour de cassation
Cass. Crim.,	Chambre criminelle de la Cour de cassation
<i>DMF</i>	Revue Droit Maritime Français
Fasc.	Fascicule
JCI	Juris-classeur
<i>Infra</i>	Ci-dessous
<i>LGDJ</i>	Librairie générale de droit et de jurisprudence
N°	Numéro
Obs.	Observations
PUF	Presses universitaires de France
<i>Supra</i>	Ci-dessus
TGI	Tribunal de Grande Instance

Introduction

1. Présentation. - Ce mémoire a pour objet l'étude de la responsabilité civile du plaisancier et de la garantie correspondante du contrat d'assurance plaisance. Nous verrons que cette garantie est indispensable au regard des enjeux qui pèsent sur le plaisancier lorsque, civilement responsable, il est tenu à réparation. Ces enjeux sont particulièrement présents lorsque des dommages corporels sont causés.

2. Plan. - Dans cette introduction, nous débiterons par une présentation générale de la plaisance (I). Nous constaterons alors que la responsabilité du plaisancier est une question d'actualité. Après quelques propos introductifs à son sujet (II), nous exposerons le rôle de l'assurance (III).

I. Présentation générale

3. Plan. - Dans cette première partie, nous constaterons lors de la présentation de la navigation de plaisance (A) et du plaisancier (B), que l'activité présente de nombreux facteurs de risque.

A. La navigation de plaisance

4. Plan. - L'histoire de la navigation de plaisance (§1) a contribué à façonner la définition que l'on en connaît aujourd'hui (§2). Pratiquée pour le loisir, elle s'exerce néanmoins dans un milieu hostile (§3).

§1. Historique

5. Du yachting à la plaisance. - Les « jaghts » étaient initialement des navires de guerre hollandais rapides utilisés pour poursuivre les ennemis.

Ils furent ensuite utilisés à l'occasion de compétitions nautiques au XVIIIème siècle. Le Roi d'Angleterre Charles II vouait un engouement particulier pour cette activité qu'il a contribué à diffuser dans toute l'Europe¹.

¹ E. Sonnic, « La navigation de plaisance: territoires de pratiques et territoires de gestion en Bretagne » - Thèse - Université Rennes 2, 2005.

6. Démocratisation. - D'abord réservée à une « élite », la plaisance s'est ensuite démocratisée en France aux alentours des années 1950.

Cette démocratisation peut s'expliquer par différents facteurs. Les réformes du front populaire de Léon BLUM en 1936 ont permis aux Français de se tourner vers les loisirs tandis que dans le même temps, les bateaux de plaisance devenaient moins chers à l'achat. Par ailleurs, la victoire du navigateur Français Eric Tabarly lors de la transat Anglaise de « l'Ostar » a suscité un réel engouement du grand public pour l'activité.

7. Une pratique en hausse. - Cette démocratisation s'est par la suite accentuée et se traduit aujourd'hui par un nombre d'unités immatriculées plus de cent fois supérieur à celui des années 1955², preuve que la plaisance constitue un loisir apprécié.

§2. Définition

8. Finalité de loisir. - La navigation de plaisance est une activité « *que l'on pratique pour l'agrément* »³. La locution « *de plaisance* » se rapporte étymologiquement au terme plaisant: «*qui plait, procure du plaisir*»⁴.

² développement-durable.gouv.fr, « *la plaisance en quelques chiffres* » au 31 août 2015.

³ Dictionnaire, *Le grand Larousse illustré*, édition 2016, p.884.

⁴ *Encyclopédie illustrée*, Hachette, édition 1993.

A la différence du transport de marchandises ou du transport de passagers qui ont une finalité lucrative, la navigation de plaisance a donc une finalité d'agrément⁵. Nous verrons que le contrat d'assurance plaisance impose celle-ci comme condition de la garantie, sauf clause insérée aux conditions particulières (*infra*, n°129).

9. Une vigilance moindre. - Cette finalité ludique peut cependant avoir pour conséquence une baisse de vigilance du plaisancier alors même que la pratique présente des risques importants.

§3. Une activité dangereuse

10. Un milieu hostile. - La mer n'est pas le milieu naturel de l'Homme. Celui-ci a développé, grâce à son intelligence, le moyen de naviguer en mer mais cela ne doit pas lui faire oublier qu'il évolue dans un milieu qui peut se révéler dangereux.

11. Des engins puissants. - Les navires de plaisance sont de plus des engins qui peuvent atteindre une vitesse importante. La vitesse peut, selon les goûts, faire partie du plaisir recherché par le plaisancier mais elle est indéniablement facteur de danger.

⁵ JP. Beurrier, R. Rezenthel *et al.*, *Droits maritimes*, Dalloz Action 3ème édition, 2016, p.700, n°370-11.

B. Le plaisancier

12. Plan. - Il convient de définir le plaisancier (§1) avant de présenter les obligations principales auxquelles il est assujéti (§2).

§1. Définitions

13. Définition générale. - Qu'il soit propriétaire ou locataire du bateau, le plaisancier est celui qui pratique la navigation à des fins de loisir en profitant pleinement du principe de liberté de prendre la mer⁶.

Sa définition devient cependant plus complexe lorsque sa responsabilité est en jeu. La notion de « chef de bord » prévaut alors.

14. Définition juridique. Le chef de bord. - Le chef de bord est celui qui est en charge de la conduite et de la sécurité⁷ du navire et qui dispose de l'autorité sur les personnes embarquées. En termes de responsabilité, il sera considéré comme le gardien du navire (*infra*, n°62).

Ce terme peut servir à désigner aussi bien un capitaine professionnel que le skipper d'un yacht ou d'un voilier engagé dans une régate.⁸

⁶ JP. Beurier, R. Rezenthel *et al.*, *Droits maritimes*, Dalloz Action 3ème édition, 2016, p.808, n°375.04.

⁷ Division 240 - « règles de sécurité applicables à la navigation de plaisance en mer (...) » - p.4 - décret n°84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer.

⁸ O. Jambu-Merlin, « responsabilité civile du plaisancier. Quelques éléments d'un état des lieux », *DMF* n° 687, 2007.

Cette qualité concerne aussi et surtout le simple plaisancier, propriétaire et gardien de son bateau qu'il utilise à des fins privées d'agrément⁹. Ce dernier cas, qui constitue le schéma le plus simple, est celui qui nous intéressera à titre principal dans le cadre de cette étude.

§2. Obligations

15. Permis de conduire. - Le chef de bord doit être titulaire du permis de conduire si le bateau dispose d'une puissance motrice supérieure à 4,5 KW. Le permis « côtier » est le plus courant. Il permet d'aller jusqu'à 6 milles d'un abri¹⁰.

16. Immatriculation et francisation. - Le navire de moins de 7 mètres doit être immatriculé auprès de l'administration des affaires maritimes. Le numéro d'immatriculation est alors apposé sur la carte de circulation délivrée, qui constitue le titre de navigation. Par ailleurs, si sa puissance motrice est supérieure à 22 CV, il est, comme les navires de plus de 7 mètres, soumis à la procédure de francisation auprès de l'administration des douanes¹¹.

17. Matériel de sécurité. - Le plaisancier doit embarquer à bord le matériel de sécurité prévu par la division 240¹².

⁹ O. Jambu-Merlin, « responsabilité civile du plaisancier. Quelques éléments d'un état des lieux », *DMF* n° 687, 2007.

¹⁰ Art 2 - Décret n°2007-1167 du 2 août 2007.

¹¹ « Immatriculation en mer des navires de moins de 7 mètres » - développement-durable.gouv.fr.

¹² Division 240 - « règles de sécurité applicables à la navigation de plaisance en mer (...) » - décret n°84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer.

18. Navigation. - Enfin, il doit respecter les règles de barre du code RIPAM¹³.

19. La compétence du plaisancier. - La réglementation en vigueur ne suffit pas à faire du plaisancier un marin averti. Il peut ainsi arriver qu'il soit un naviguant novice, dénué d'expérience¹⁴. Le seul permis de conduire n'apporte pas l'expérience nécessaire pour évoluer dans le milieu marin.

20. Conclusion. Un ensemble de facteurs à risque. - La présentation des éléments caractéristiques de la plaisance nous permet de constater la présence de nombreux facteurs de risque.

En effet, en récapitulant, on constate que la plaisance est une activité qui connaît une croissance constante avec près de quatre millions de plaisanciers; qu'elle a une finalité de loisir engendrant nécessairement une baisse de vigilance et qu'elle est exercée dans un milieu périlleux, qui plus est, par des pratiquants potentiellement profanes.

A la lumière de ces éléments, il est incontestable que l'exercice de l'activité implique des risques accrus. Les faits accréditent d'ailleurs ce constat, « *le contentieux de la responsabilité est particulièrement fourni* »¹⁵.

¹³ JP. Beurier, R. Rezenthel *et al.*, *Droits maritimes*, Dalloz action 3ème édition, 2016, p.810, n°375-21.

¹⁴ *Idem*, p.808, n°375-04.

¹⁵ *Id.*, p.712 - n°370-101.

II. La responsabilité civile du plaisancier

21. Préambule. Droit commun et spécificité du droit maritime. - L'activité de plaisance s'exerce dans un milieu naturel, la mer, qui n'est pas l'environnement dans lequel l'homme a vocation à évoluer initialement. Il présente donc pour lui des risques particuliers.

Ces risques maritimes particuliers constituent la justification des règles spécifiques que l'on peut trouver en droit maritime¹⁶, droit qui reste néanmoins soumis, dans bien des aspects, au droit commun.

22. Plan. - Le droit maritime est ainsi empreint d'un particularisme indéniable et fort, sans toutefois s'être affranchi du droit commun. La responsabilité civile du plaisancier n'échappe pas à ce schéma dual: d'une part les règles classiques s'appliquent pour régir la responsabilité du plaisancier (A) ; d'autre part, cette responsabilité est plafonnée par le jeu des limitations de responsabilité, véritable institution maritime (B).

¹⁶ A. Montas, « Rapport du droit maritime au droit commun », *DMF n°691*, 2008.

A. Droit commun de la responsabilité civile

23. Application à la plaisance. - Les principes généraux du droit commun de la responsabilité s'appliquent en plaisance. En effet, en l'absence de texte maritime spécifique, ce sont notamment les articles 1382, 1383 et 1384 du code civil qui régissent la mise en jeu de la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle du chef de bord¹⁷.

24. Mise en jeu. - Pour la mettre en jeu, la victime doit prouver que les éléments constitutifs de la responsabilité civile à savoir une faute, un préjudice et un lien de causalité sont réunis.

Toutefois en plaisance, le régime le plus souvent invoqué est celui de la responsabilité du fait des choses de l'article 1384 du code civil. La victime qui a subi un dommage du fait du navire n'a pas à démontrer une faute du plaisancier. Celui-ci est présumé responsable en tant que gardien du navire dès lors que le lien de causalité est établi.

25. Fonction indemnitaire. Réparation intégrale. - La responsabilité civile a pour fonction de replacer la victime dans l'état dans lequel elle se trouvait avant l'événement¹⁸.

¹⁷ O. Raison, « le chef de bord, notion, fonction et responsabilité », *DMF n°687*, 2007.

¹⁸ A. Dumery, « constantes de la responsabilité civile », *Fascicule 10 lexis nexis*, 25 sept 2013, n°5.

Elle impose au responsable l'obligation de réparer l'intégralité des préjudices causés. Lorsque ceux-ci sont d'ordre corporel, les montants dus peuvent se révéler très élevés (*infra*, n°82). Particularité du droit maritime, le plaisancier responsable d'un tel dommage pourra cependant limiter sa responsabilité.

B. Résurgence de la spécificité maritime: les limitations de responsabilité

26. Principe. - Les limitations de responsabilité applicables en matière de créances maritimes permettent notamment au propriétaire de navire de limiter sa responsabilité extra contractuelle engagée suite à des dommages causés à des tiers.

27. Application à la plaisance. - Dans un premier temps, les limitations n'étaient pas destinées à la navigation de plaisance. Nous verrons cependant que leur application ne fait aujourd'hui aucun doute (*infra*, n°198).

28. Conclusion. Faute inexcusable. - Depuis l'instauration des textes en vigueur, la faute inexcusable du responsable entraîne déchéance de son droit à limitation. Il sera alors tenu à réparation intégrale. Il semble donc essentiel que le plaisancier contracte une assurance responsabilité pour préserver son patrimoine.

III. L'assurance responsabilité du plaisancier

29. Plan. - Le contrat plaisance obéit aux principes généraux du droit des assurances auxquels nous ferons référence tout au long de cette étude (§1) et contribue à faire de la plaisance un loisir (§2). Sa garantie responsabilité civile n'est toutefois pas illimitée (§3).

A. Principes généraux

30. Définition. - L'assurance est une « opération par laquelle un assureur s'engage à exécuter une prestation au profit d'une autre personne, en cas de réalisation d'un événement aléatoire, que l'on appelle le risque, et en contrepartie de la perception d'une somme d'argent que l'on appelle la prime d'assurance »¹⁹.

La garantie responsabilité civile du contrat plaisance va ainsi prendre en charge les conséquences pécuniaires de la responsabilité du plaisancier assuré, responsabilité mise en jeu à la suite de la réalisation de l'événement aléatoire.

31. Aléa. - L'événement doit en effet être aléatoire, il s'agit d'un fondement de la matière. Il en résulte une interdiction légale d'assurer un risque dont la survenance est certaine ou recherchée (*infra*, n°149).²⁰

¹⁹ M. Bruschi, *Cour magistral « droit des assurances »*, Master 1 droit des affaires, 2015, p.17.

²⁰ *Id.*, p.13.

32. Mutualisation des risques. - L'opération d'assurance se caractérise par la volonté d'une communauté de personnes de mettre en commun des risques similaires pour assumer, ensemble, la réalisation de certains d'entre eux²¹. Il s'agit de la mutualisation des risques.

B. Rôle

33. Un apport peu reconnu. - L'assurance peut parfois pâtir d'un certain nombre d'idées reçues dans l'inconscient collectif. Son rôle est pourtant particulièrement important dans tous les secteurs de l'économie ainsi que dans la vie personnelle des particuliers. La présence d'une assurance est la condition *sine qua non*²² à la réalisation d'opérations économiques ou à l'exercice d'activités telle que la plaisance.

34. Une finalité ludique renforcée. - Le contrat plaisance et sa garantie responsabilité vont permettre au plaisancier de profiter pleinement de l'activité en lui apportant une certaine sérénité. Celle-ci ne doit cependant pas lui faire perdre toute vigilance. C'est notamment pour cette raison que la garantie n'est pas illimitée et que le contrat exige du plaisancier un comportement précis pour délivrer sa garantie.

²¹ *Id.*, p.17.

²² nécessaire.

C. Une garantie conditionnée

35. Principe. - La garantie responsabilité civile n'est pas acquise en toute circonstance. Conformément au fonctionnement classique de l'assurance, l'assureur délimite le risque pris en charge et conditionne l'exécution de sa promesse à l'existence de certaines circonstances ou au respect, par l'assuré, d'un certain comportement.

36. Justifications. - Si l'assurance offre au plaisancier une certaine tranquillité, il peut aussi avoir pour conséquence néfaste d'entraîner une baisse de vigilance de sa part. Offrir une garantie illimitée serait donc encourager des comportements irresponsables.

De la même façon, la protection des autres assurés, de la mutualité, impose de veiller au maintien d'un équilibre. Les assureurs doivent donc être en capacité de prévoir les indemnisations qu'ils sont susceptibles de verser.

37. Instruments. - L'assureur dispose de différents moyens pour limiter sa garantie: les déchéances de garantie, les conditions de garantie et les exclusions de garantie. Ces clauses, nombreuses dans le contrat plaisance, obéissent chacune à des conditions de validité propres. Nous verrons que ces conditions de validité ont fait l'objet d'un contentieux fourni, qui s'explique du fait des enjeux.

Ces clauses sont en effet susceptibles de faire perdre à l'assuré plaisancier le bénéfice de la garantie. Il devra alors assumer « seul » sa dette de responsabilité envers la victime.

IV. Problématique et Annonce du plan

38. Problématique. - La navigation de plaisance est une activité agréable qui connaît un essor constant. Nous avons pu constater cependant que ses pratiquants ne réalisent pas nécessairement les nombreux facteurs de risque qu'elle présente et les conséquences en termes de responsabilité qu'elle peut engendrer à leur égard.

Dans ce contexte, le contrat d'assurance plaisance joue un rôle fondamental. Il prend en charge les conséquences pécuniaires de la mise en jeu de la responsabilité du plaisancier et le tranquillise dans l'exercice de sa passion mais n'offre cependant pas une garantie illimitée.

Il est donc essentiel qu'il maîtrise tous les rouages de son contrat d'assurance plaisance pour ne pas se voir confronté à une perte de la garantie et être amené ainsi à affronter seul sa dette de responsabilité.

39. Annonce du plan.- Dans une première partie nous étudierons la mise en jeu de la responsabilité civile du plaisancier et sa nécessaire garantie d'assurance avant de nous intéresser dans une seconde partie, aux limites de cette garantie et aux limitations de cette responsabilité.

Partie 1. Une responsabilité assurée

40. Plan. - Un premier titre sera dédié à la mise en jeu de la responsabilité du plaisancier, aux conséquences qu'elle engendre et qui rendent nécessaire la conclusion du contrat d'assurance plaisance. Il précèdera un titre second consacré à la présentation de la garantie responsabilité de ce contrat.

Titre 1. Mise en jeu et conséquences de la responsabilité du plaisancier

41. Plan. - Hormis le cas de l'abordage, collision entre navires, qui fait l'objet de dispositions maritimes spéciales, la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle du plaisancier est régie par le droit commun²³.

Elle peut être mise en jeu consécutivement aux dommages qu'il cause aux personnes embarquées à titre gratuit sur son bateau ou aux personnes qu'il heurte avec celui-ci.

Lorsque ces dommages sont corporels, la dette de responsabilité susceptible d'être mise à sa charge peut atteindre des sommes conséquentes.

Il convient donc d'étudier dans un premier temps les modalités de mise en jeu de cette responsabilité (chapitre 1) avant de mesurer les enjeux de cet engagement, les conséquences pour le plaisancier, tenu à réparation (chapitre 2).

²³ JP. Beurier, R. Rezenhel *et al.*, *Droits maritimes*, Dalloz action 3ème édition, 2016, p.812, n°375.29.

Chapitre 1. Mise en jeu

42. Introduction. - Les dispositions du code civil relatives à la responsabilité civile prévoient que celle-ci peut être engagée d'une part lorsque le dommage subi par la victime provient directement d'une faute du responsable ou, d'autre part, lorsqu'il survient du fait d'une chose qu'une personne a sous sa garde.

Rappelons ici qu'en l'absence de textes maritimes particuliers, la mise en jeu de la responsabilité du chef de bord s'effectue selon ces dispositions.

43. Plan. - Il importe donc d'étudier successivement la responsabilité pour faute du plaisancier (section 1) puis sa responsabilité sans faute, qui lui incombe en tant que gardien du navire (section 2).

Section 1. La responsabilité pour faute

44. Introduction. - Elle correspond au schéma le plus classique et au célèbre article 1382 du code civil²⁴. La faute peut également résulter d'une imprudence ou d'une négligence et correspondra alors à la responsabilité quasi délictuelle de l'article 1383 du code civil²⁵.

Cette responsabilité pour faute prouvée n'est pas fréquemment invoquée en plaisance car le régime de l'article 1384 du code civil, qui n'exige pas la démonstration d'une faute, est plus avantageux pour la victime.

45. Plan. - Son application n'est cependant pas exclue et il importe de préciser les conditions de sa mise en jeu (§1) avant d'observer quelques illustrations de son application par la jurisprudence (§2).

§1 Les conditions de mise en jeu

46. L'article 1382 du code civil. - Il dispose : « *Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer* ». De la lecture de cet article ressortent les principales composantes de la responsabilité délictuelle pour faute personnelle: une faute, un préjudice et un lien de causalité.

²⁴ Deviendra l'article 1240 au 1er octobre 2016 en vertu de l'ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016.

²⁵ Deviendra l'article 1241 au 1er octobre 2016 en vertu de l'ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016.

1. La faute

47. Définition. - La faute peut se définir comme un manquement à une obligation générale de prudence et de diligence. Elle peut aussi correspondre à une conduite qui viole une règle posée par une loi ou un règlement²⁶.

48. Appréciation in abstracto. - On apprécie la faute en se référant à un comportement abstrait adéquat. Le référentiel le plus connu est le « bon père de famille », personne normalement diligente et prudente²⁷.

49. Charge de la preuve. - La victime doit prouver la faute qu'il invoque. Le juge caractérise les faits qui la constituent, impérativement mais souverainement²⁸.

2. Le préjudice

50. Définition. - « *Dompage subi par une personne dans son intégrité physique, dans ses biens, dans ses sentiments qui fait naître, chez la victime, un droit à réparation* »²⁹.

51. Caractères. - Le préjudice doit être certain. Il ne doit pas être éventuel lorsque le juge statue mais il peut être futur dès lors que sa réalisation est certaine.

Le préjudice doit être personnel et direct. Il n'entraîne droit à réparation que pour la victime. Toutefois, des victimes par ricochet subissant un préjudice propre découlant du préjudice initial peuvent être indemnisées³⁰.

²⁶ P. Brun *et al.*, *Le Lamy Droit de la Responsabilité*, Lamy droit civil, 2016, n°226-8.

²⁷ *Id.*, n° 226-9.

²⁸ *Id.*, n° 226-2.

²⁹ G. Cornu, *vocabulaire juridique*, Association Henri Capitant, quadriga/puf, 8ème édition., 2007, p.705.

³⁰ P. Brun *et al.*, *Le Lamy Droit de la Responsabilité*, Lamy droit civil, 2016, n°218-49.

3. Lien de causalité

52. Principe. - Un lien de causalité doit exister entre le fait fautif et le dommage. C'est un « *élément constitutif de la responsabilité civile* »³¹.

53. Caractères et preuve. - Le lien de causalité doit être certain et direct. Il est prouvé par la victime par tout moyen.

54. Conclusion. Un régime applicable à la navigation de plaisance. - Bien que n'étant pas le régime de responsabilité le plus fréquent en matière de plaisance, son application est possible dès lors que le plaisancier aura commis une faute, cause directe du dommage.

§2. Illustrations jurisprudentielles

55. L'arrêt « canot Poupin Sport ». - En l'espèce, le propriétaire d'une petite embarcation avait pris la mer accompagné d'amis pour se livrer à la pêche. En raison d'un vent fort et d'une mer agitée, le navire chavira. Le propriétaire chef de bord et l'un de ses amis succombèrent.

La veuve du passager assigna l'assureur du propriétaire défunt et ses ayants droits en réparation de son préjudice résultant de la mort de son mari, sur le fondement des articles 1382 et suivants du code civil. La question qui se posait alors était de savoir si le chef de bord avait commis une faute personnelle en lien avec la mort du passager.

³¹ *Id.*, n°270-3.

Dans un arrêt du 3 février 1975, la cour d'appel de Grenoble a confirmé la décision de première instance qui avait retenue la responsabilité pour faute du chef de bord. Selon elle: « *il y a lieu de retenir à l'encontre de feu Barnabé la faute certaine de s'être aventuré en mer plus loin que l'autorisait la prudence et d'y avoir séjourné jusqu'à une vitesse du vent et à un état de la mer tels que la frêle embarcation, remplie en partie (...) d'eau projetée par dessus bord par les vagues, a vu sa stabilité définitivement compromise et s'est, finalement retournée au moment où, faute supplémentaire de Barnabé, ce dernier a levé l'ancre avant d'avoir mis préalablement le moteur en marche.* ».³²

Dans un arrêt du 6 décembre 1976³³, la Cour de cassation a considéré que les fautes d'imprudence du chef de bord avaient été caractérisées par la cour d'appel et étaient à l'origine de la mort du passager et du préjudice moral consécutif subi par les proches.

56. Autre exemple. - Dans un arrêt rendu en 1983, La Cour de cassation a cassé l'arrêt d'une cour d'appel qui n'avait pas retenu la responsabilité du chef de bord sur le fondement de l'article 1382 alors que « *le chef de bord avait (...) commis une faute personnelle en n'invitant pas l'équipage, par tempête et dans une passe dangereuse, à se pourvoir de gilets de sauvetage ou à s'assurer à l'aide de harnais de sécurité* ».³⁴

³² Grenoble, 3 fév 1975, *DMF* 1977, p.16, note. O. Jambu-Merlin.

³³ Cass. com., 6 déc 1976, n°n°75-12.057, *DMF* 1977, p.513, note. R. Rodière.

³⁴ Rennes, 15 mars 1983, *DMF*1983, n°739.

57. Conclusion. - La jurisprudence n'hésite donc pas à condamner un plaisancier sur le fondement des articles 1382 et 1383 du code civil dès lors qu'il commet une faute à l'origine du dommage. La responsabilité civile du plaisancier sera cependant plus souvent retenue selon le régime de l'article 1384 du code civil.

Section 2. La responsabilité du fait des choses

58. Introduction. - A la différence du régime pour faute de l'article 1382, celui-ci n'exige pas la démonstration d'une faute mais simplement qu'un lien de causalité soit établi entre le fait de la chose et le dommage. Ce régime applicable à la plaisance (§1) fera du gardien du navire le responsable de ce dommage (§2).

§1. un régime de droit commun applicable en plaisance

59. Généralités sur la responsabilité du fait des choses. L'article 1384 du code civil³⁵ dispose: « *On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde.* ».

Le célèbre arrêt « Franck » rendu le 2 décembre 1941 par la Cour de cassation³⁶ avait posé les critères pour caractériser le gardien de la chose: « *celui qui dispose sur celle-ci, au moment du dommage, des pouvoirs d'usage, de direction et de contrôle* ».

³⁵ Deviendra l'article 1242 au 1er octobre 2016 en vertu de l'ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016.

³⁶ Cass. Ch réun. 2 déc 1941, bull. « Franck ».

60. Application à la plaisance. Le navire est la chose, l'instrument du dommage. - L'application de ce régime à la navigation de plaisance a été affirmé par la Cour de cassation dans un arrêt du 5 mars 1969³⁷. Le navire est l'instrument du dommage qui engage la responsabilité civile de son gardien.

§2. Le gardien du navire

61. Introduction. - La qualité de gardien s'articule autour des notions de chef de bord, de pilote ou skipper et de propriétaire.

62. Le chef de bord est présumé gardien. - Nous l'avons vu, le terme chef de bord peut s'employer dans divers cas (*supra*, n°14). Quelle que soit la situation, il est le maître à bord, en charge de la conduite du navire.

A ce titre, il est présumé gardien du navire³⁸, responsable sur le fondement de l'article 1384 du code civil des dommages causés aux tiers par le fait du navire.

63. Critères. Direction et contrôle du navire. Autorité. - Le chef de bord acquiert cette qualité de gardien car il assume la direction et le contrôle³⁹ de ce dernier. Dans l'arrêt « navire Pti Jules »⁴⁰, la Cour de cassation a eu l'occasion d'affirmer que le chef de bord était le « *gardien exclusif du voilier en tant que commandant de bord* ».

³⁷ P. Bonassies et C. Scapel, *traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 2e éd., 2010, n°379.

³⁸ O. Jambu-Merlin, « responsabilité civile du plaisancier. Quelques éléments d'un état des lieux », *DMF* n° 687, 2007.

³⁹ JP. Beurier, R. Rezenthel *et al.*, *Droits maritimes*, Dalloz Action 3ème édition, 2016, p.812 n°375.29.

⁴⁰ Cass. Civ 2e.12 avril 2012, n°10-20831. *DMF* n°741 *spécial plaisance*. P.215. Obs. F. Turgne.

C'est donc parce qu'il exerce: la direction, le contrôle mais également l'autorité sur les personnes embarquées concernant les décisions qui y sont afférentes, que le chef de bord est gardien.

64. Le barreur ou pilote. - Il résulte des critères observés que la qualité de gardien ne se résume pas au simple fait de tenir la barre⁴¹. Si le barreur ou celui qui conduit « physiquement » le navire est sous l'autorité claire d'une autre personne présente, qui lui dicte par exemple la route à suivre ou les manoeuvres à opérer, il n'est pas le chef de bord.

65. Le propriétaire. - Quant au propriétaire, il peut ne pas être le gardien du navire car il n'est pas nécessairement le chef de bord. Dans le cadre d'une location par exemple, le loueur sera propriétaire mais le locataire exercera la direction et le contrôle du bateau et sera dès lors gardien de celui-ci.

Le propriétaire sera donc gardien s'il n'a pas délégué la garde de son bien⁴². Le plaisancier, propriétaire de son bateau qu'il utilise à des fins privées d'agrément, est en général le chef de bord. Il est présumé l'être jusqu'à preuve contraire car il en est propriétaire⁴³.

⁴¹ Y. Tassel, « plaisance », *DMF* n°574.

⁴² *Ibidem*.

⁴³ P. Brun *et al.*, *Le Lamy Droit de la Responsabilité*, Lamy droit civil, 2016, n°260-39.

66. Conclusion. - Dans le schéma classique d'un plaisancier - propriétaire - chef de bord ⁴⁴, la qualité de gardien est donc aisément identifiable. Si ce schéma est celui qui nous intéresse à titre principal, on ne peut éluder les questions qui se sont posées autour de cette notion de gardien tant le débat a été fourni et intéressant. Elles doivent donc être étudiées brièvement.

§3. Garde en commun et acceptation des risques: l'affaire de « l'Airel »

67. L'affaire «Airel». L'existence d'une garde en commun ?. - Lors d'une régates, les équipiers participent ensemble aux manoeuvres et à l'avancée du bateau. Dans la jurisprudence de « l'Airel », la question se posait de savoir si la garde du navire et la responsabilité qui en découle, pouvaient être partagées entre tous les participants.

L'épilogue de cette affaire a apporté une réponse négative définitive⁴⁵, la Cour de cassation ayant considéré que le skipper dirigeait et contrôlait seul le navire et l'équipage, et qu'il était dès lors seul gardien⁴⁶.

La jurisprudence « Airel » a par ailleurs répondu à une autre question relative à l'acceptation des risques par les équipiers.

⁴⁴ O. Jambu-Merlin, « responsabilité civile du plaisancier. Quelques éléments d'un état des lieux », *DMF n° 687*, 2007.

⁴⁵ O. Raison, « le chef de bord, notion, fonction et responsabilité », *DMF n°687*, 2007.

⁴⁶ Cass. Civ. 2e. 8 mars 1995, pourvoi n° 91-14.895.

68. L'affaire Airel. L'acceptation des risques. - La théorie de l'acceptation des risques consiste à considérer que la victime a participé volontairement à une activité et en a donc accepté les potentielles conséquences dommageables pour sa personne.

Dans le cadre d'une régate, l'équipier renoncerait alors, si cette théorie était appliquée, à invoquer la responsabilité du gardien du navire qui lui a causé un préjudice.

L'application de cette théorie, dans un premier temps acceptée, a été abandonnée suite à un revirement jurisprudentiel survenu en 2010⁴⁷. La Cour de cassation, dans l'affaire de « l'Airel » s'est conformée à cette nouvelle jurisprudence⁴⁸.

69. Conclusion. - Le régime de responsabilité du fait des choses est le plus couramment invoqué en plaisance. Le navire est l'instrument, la chose qui permet son application et qui engage la responsabilité du gardien. Cette qualité de gardien a suscité de nombreuses questions qui semblent aujourd'hui avoir trouvé leurs réponses. Néanmoins, d'autres débats peuvent resurgir. Tel est le cas par exemple de la question de l'existence d'un contrat tacite entre les passagers transportés gratuitement et le chef de bord, qui conduirait à l'application d'un régime de responsabilité contractuelle⁴⁹. La question de l'incompatibilité entre la qualité de gardien et celle de préposé semble en revanche actée⁵⁰.

⁴⁷ Cass. civ 2e. 4 novembre 2010, n°09-65.947, Juris data n°2010-020692.

⁴⁸ F.Turgne, « Responsabilité du skipper et assurance plaisance », *DMF n°741*, 2012, p.915.

⁴⁹ P. Bonassies et C. Scapel, *traité de droit maritime, LGDJ, Traité*, 2e éd., 2010, n°380 bis.

⁵⁰ P. Brun *et al.*, *Le Lamy Droit de la Responsabilité*, Lamy droit civil, 2016, n°260-47.

Par ailleurs, le plaisancier responsable peut voir sa responsabilité disparaître ou atténuée en présence d'une cause d'exonération.

Section 3. Les causes d'exonération

70. La force majeure. - C'est une cause d'exonération bien connue en droit civil. L'événement imprévisible, extérieur et irrésistible pour le plaisancier conduira à l'exonérer totalement de sa responsabilité. La présence de ces critères sera appréciée par les juridictions selon les circonstances de l'espèce⁵¹.

Le fait du tiers remplissant ces conditions peut également entraîner une exonération pour le gardien.

71. La faute de la victime. - Longtemps la faute de la victime ne pouvait entraîner une exonération que si elle remplissait les conditions de la force majeure. Seule l'exonération totale était donc possible. La jurisprudence a finalement accepté qu'elle puisse entraîner une exonération que partielle⁵².

Cette faute de la victime doit être prouvée par celui qui l'invoque, à l'image de l'arrêt rendu le 9 mai 2007⁵³ par la Cour de cassation. Dans cette espèce, un plongeur évoluait sans signalisation et avait été blessé par le passage d'un navire de plaisance. Assigné en responsabilité par la victime, le plaisancier a invoqué la faute de la victime qui, au lieu de se signaler au bateau, avait décidé de plonger le temps du passage du navire. Elle avait finalement manqué d'air et avait du remonter au moment même où le bateau était à sa hauteur.

⁵¹ A.Montas, « sur l'indemnisation d'un nageur abordé par un navire de plaisance », *DMF* n°686, 2007.

⁵² En ce sens, Cass. Civ 2e. 12 avril 2012, « navire Pti Jules », n°10-20831 et 10-21094, 2ème moyen de cassation, point 3.

⁵³ Cass. crim. 9 mai 2007, n°06-88.256, *DMF* n°686, 2007, Obs. P. Delebecque.

La Cour de cassation a censuré la cour d'appel qui avait conclu à l'absence de démonstration d'une faute de la victime. La Cour de cassation a considéré que la victime avait fait preuve de négligence et d'imprudence, qu'elle était fautive, le plaisancier étant dès lors exonéré.

72. Conclusion. - Le plaisancier, dont la responsabilité civile est engagée, est tenu d'une obligation de réparation à l'égard de la victime. Cette obligation peut le contraindre à verser une indemnisation importante, notamment quand les préjudices causés sont de nature corporelle. Dans un chapitre 2, nous allons tenter d'exposer ces différents préjudices corporels et de mesurer les enjeux que cela implique pour le plaisancier s'il n'est pas assuré pour sa responsabilité civile, d'autant que cette assurance n'est pas obligatoire (*supra*, n°97).

Chapitre 2. La réparation des préjudices corporels, enjeux d'une responsabilité à assurer

73. Plan. - La responsabilité civile du plaisancier peut être engagée suite à des dommages causés d'ordre corporel. L'objectif n'est alors pas ici de se livrer à une étude exhaustive de ces derniers mais de les présenter de manière synthétique (section 1) afin de démontrer les enjeux qu'ils représentent pour le plaisancier (section 2). Nous en déduisons la nécessité du contrat d'assurance plaisance.

Section 1. Les préjudices corporels

Après avoir défini la notion (§1), nous présenterons les préjudices extrapatrimoniaux (§2) puis les préjudices patrimoniaux (§3).

§1. Notion de préjudice corporel

74. Définition. - Le dommage corporel peut être défini comme une « *atteinte subie par une personne dans son corps* »⁵⁴. Alors que le dommage pourrait être considéré comme l'atteinte immédiate à l'individu, le préjudice en constituerait alors la conséquence juridique ouvrant droit à réparation⁵⁵.

Cette réparation conduit à la fixation d'une indemnisation importante allouée à la victime et déterminée souverainement par le juge⁵⁶, sur la base de « chefs de préjudices » très nombreux. Ceux-ci peuvent être d'ordre extrapatrimonial ou d'ordre patrimonial. Avant de les énumérer, il est cependant nécessaire de comprendre la notion de consolidation.

75. Notion de consolidation. - Elle constitue la démarcation entre les préjudices à caractère temporaire et ceux à caractère permanent. Il s'agit du moment où l'étendue du dommage n'est plus marquée par l'incertitude.

⁵⁴ G. Cornu, *vocabulaire juridique*, Association Henri Capitant, quadrige/puf, 8ème édition., 2007.

⁵⁵ C. Guettier, C. Bloch *et al.*, *droit de la responsabilité et des contrats*, dalloz action, 10ème édition, 2015, n°1310.

⁵⁶ P. Brun *et al.*, *Le Lamy Droit de la Responsabilité*, Lamy droit civil, 2016, n°299-27.

§2. Préjudices extrapatrimoniaux

76. Préjudice d'agrément. - Il peut être défini comme « *celui qui, par suite d'une atteinte à son intégrité physique, prive la victime de la jouissance de certains plaisirs ou en diminue notablement l'usage* »⁵⁷. Apprécié in concreto, il marque par exemple la perte de chance de poursuivre une activité sportive ou ludique pratiquée avant la survenance du dommage.

77. Pretium doloris⁵⁸. - Il prend en compte, quant à lui, la douleur endurée lors du dommage et consécutivement à celui-ci. La douleur morale est également prise en considération⁵⁹.

78. Préjudices divers. - D'autres préjudices extrapatrimoniaux sont communément invoqués par les victimes. Ils se rapprochent dans une certaine mesure du préjudice d'agrément, la jurisprudence ayant cependant bien pris soin, après quelques hésitations, de les dissocier.

Tel est par exemple le cas du préjudice esthétique constitué par l'altération de l'apparence physique de la victime, du préjudice sexuel consécutif à l'atteinte portée aux facultés sexuelles ou du préjudice d'établissement résultant de l'impossibilité pour la victime de voir ses projets se réaliser.

⁵⁷ G. Cornu, *vocabulaire juridique*, Association Henri Capitant, quadrige/puf, 8ème édition., 2007.

⁵⁸ Prix de la douleur.

⁵⁹ Cass. crim., 23 octobre 2012, n°11-83-770.

§3. Préjudices patrimoniaux

79. Frais d'hospitalisation, médicaux et pharmaceutiques. - Largement pris en compte par la jurisprudence, ces préjudices doivent néanmoins être bien identifiés comme résultant du fait dommageable. Lorsqu'un certain délai s'est écoulé depuis ce dernier, ce lien de causalité peut parfois être difficile à cerner⁶⁰.

80. Préjudices divers. - Constituent également des préjudices de cet ordre, ceux inhérents à la perte de revenus professionnels, à la nécessité de recourir à une assistance à domicile ou encore à l'aménagement du logement ou du véhicule.

81. Conclusion. Les victimes par ricochet. - Des tiers peuvent également être affectés indirectement par le dommage subi par la victime. Considérées comme des victimes par ricochet, elles subissent des préjudices que le responsable du dommage devra aussi réparer. Ce sera notamment le cas de la personne qui prouve qu'elle était financièrement entretenue par la victime ou du proche affecté moralement par la perte ou l'état grave de celle-ci.

Nous le constatons, les chefs de préjudice retenus peuvent être nombreux. Leur indemnisation peut, par conséquent, atteindre des sommes importantes.

⁶⁰ P. Brun *et al.*, *Le Lamy Droit de la Responsabilité*, Lamy droit civil, 2016 n°299-27.

Section 2. Enjeux

82. Illustration jurisprudentielle. - L'arrêt rendu le 30 Septembre 2008 par la cour d'appel d'Aix-en-Provence⁶¹ illustre les sommes qui peuvent être allouées à la victime au titre de ces différents chefs de préjudices corporels.

Dans cette espèce, une personne était devenue paraplégique suite à un accident maritime dont était responsable le pilote du navire « Le baron ». La cour d'appel a globalement confirmé l'arrêt rendu en 1ère instance par le TGI de Grasse⁶² qui avait alloué au titre des différents chefs de préjudice et après déduction des créances de l'organisme social:

- 245 383,00 € au titre notamment des frais d'hospitalisation, des soins médicaux, paramédicaux et pharmaceutiques.
- 6817,87 € pour l'aménagement du véhicule.
- 20 181,04€ pour l'aménagement du logement.
- 1 161 715,20€ en raison de la nécessité de recourir en guise d'assistance, quotidiennement et à vie, à une tierce personne.

- 502 503,28€ au titre de la perte de gains et d'évolution professionnels.
- 275 000,00€ au titre du déficit fonctionnel.
- 33 000,00€ au titre du pretium doloris.
- 128 000,00€ au titre du préjudice esthétique, d'agrément et sexuel.

⁶¹ Aix-en-Provence, 10ème chambre, 30 sept. 2008, n°07/20004.

⁶² TGI de Grasse, 19 nov. 2007, n°07/00659.

Les juridictions ont ainsi évalué le préjudice corporel total de la victime à la somme de 2 578 481,41 € et condamné le responsable et son assureur à lui verser cette indemnisation.

83. Enjeux. La réparation intégrale. - Rappelons ici que l'article 1382 du code civil⁶³ dispose: « *tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.* » et que l'article 1384-1 du code civil⁶⁴ dispose: « *On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde.* »

Rappelons également que le principe de réparation impose au responsable de délivrer à la victime une indemnisation à la hauteur des préjudices subis⁶⁵ afin de la replacer au plus proche de l'état dans lequel elle se trouvait avant le dommage.

84. Conclusion. La nécessité de s'assurer. - Comme nous pouvons le constater, la diversité et la pluralité des préjudices corporels combinées à l'obligation pour le responsable de les réparer intégralement, donnent lieu à une indemnisation qui peut atteindre des sommes importantes. Cette réparation sera à la charge du responsable à moins qu'il n'ait contracté une assurance responsabilité civile.

⁶³ Deviendra l'article 1240 au 1er octobre 2016 en vertu de l'ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016.

⁶⁴ Deviendra l'article 1242 au 1er octobre 2016 en vertu de l'ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016.

⁶⁵ P. Brun *et al.*, *Le Lamy Droit de la Responsabilité*, Lamy droit civil, 2016, n°299-7.

Souscrire un tel contrat d'assurance parait donc être une précaution essentielle que le plaisancier doit prendre pour se prémunir des conséquences pécuniaires importantes qu'il est susceptible d'encourir et pour protéger ainsi son patrimoine.

Titre 2. Le contrat d'assurance plaisance

85. Plan. - Nous l'avons vu, la plaisance est une pratique potentiellement dangereuse qui peut engager la responsabilité de celui qui s'y adonne.

Elle constitue néanmoins une activité de loisir à laquelle sont très attachés ses pratiquants.

Le contrat d'assurance plaisance est donc amené à jouer un rôle crucial. En garantissant les risques de responsabilité qu'ils encourent, il va leur permettre d'exercer sereinement leur passion.

Il s'agit donc d'un contrat nécessaire dont il faut au préalable définir le régime applicable (chapitre 1), avant d'étudier le contenu de sa garantie responsabilité civile (chapitre 2).

Chapitre 1. Régime applicable

86. Plan. - Le contrat d'assurance plaisance lie généralement un particulier et un professionnel. Il en résulte un choix du législateur quant aux dispositions à lui appliquer (§1), choix qu'il convient d'expliquer et qui entraîne des conséquences concrètes (§2). Par ailleurs, malgré les enjeux, ce contrat n'est pas obligatoire (§3).

Section 1. Choix du législateur, exclusion des dispositions maritimes

87. Les dispositions maritimes du code des assurances. - L'assurance maritime, figure de proue de la branche transport des assurances, est un pilier historique de l'assurance⁶⁶. On trouve les traces d'une première police en Méditerranée, au XIV^{ème} siècle. Un assureur s'engageait à indemniser un assuré de son préjudice subi consécutivement à un risque de mer survenu.

Longtemps réglementée par l'ordonnance de la marine de Jean-Baptiste Colbert, puis par le code de commerce de 1807, elle est désormais régie par le titre VII, livre 1^{er} du code des assurances.

88. Les dispositions maritimes et le contrat plaisance. - De prime abord, on serait naturellement tenté de déduire que l'assurance plaisance est soumise à cette partie du code. L'article L171-1 du titre VII dispose en effet: « *est régi par le présent titre tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir les risques maritimes* ».

Or, une police plaisance couvre bien des risques maritimes. Toutefois, le choix du législateur est tout autre.

⁶⁶ « le rôle de l'assurance transports », Fédération Française des sociétés d'assurances - FFSA.fr.

89. L'application des dispositions « terrestres » au contrat plaisance. - Le choix a en effet été de soumettre l'assurance plaisance aux titres I, II et III du code des assurances. L'article L171-5 dispose à cet égard que: « *le présent titre n'est pas applicable aux contrats d'assurance ayant pour objet de garantir les risques relatifs à la navigation de plaisance. Ces contrats sont soumis aux dispositions des titres Ier, II et III du présent livre* ». Les contrats d'assurance plaisance sont donc soumis aux dispositions dites « terrestres » du code.

Ce choix s'explique par la qualité des intervenants: professionnels dans la navigation de commerce, particuliers dans celle de plaisance, « *activité dont le ressort n'est pas marchand* »⁶⁷.

Section 2. Justifications et conséquences

§1. Justifications

90. Les enjeux. - En matière contractuelle, le législateur s'attache d'une part à protéger la liberté des parties contractantes pour que celles-ci puissent dessiner librement les contours de la convention qui va leur tenir lieu de loi, conformément à l'article 1134 du code civil⁶⁸. D'autre part, il cherche dans certains domaines, à protéger la partie faible au contrat, particulièrement lorsque celle-ci n'affiche pas le même niveau de connaissances ou la même puissance financière que son co-contractant.

⁶⁷ JP. Beurier, R. Rezenhel *et al.*, *Droits maritimes*, Dalloz Action 3ème édition, 2016, p.702, n°370-15.

⁶⁸ Deviendra l'article 1103 au 1er octobre 2016 en vertu de l'ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016.

91. La protection du particulier. Le plaisancier. - Ce souci de protection se retrouve notamment dans le droit de la consommation et le droit des assurances. Les contrats conclus dans ces domaines lient régulièrement des professionnels aguerris et des particuliers moins avertis.

Les conventions, comme par exemple le contrat plaisance, sont généralement des contrats d'adhésion qui peuvent se définir comme des « *contrats dans la formation desquels le consentement de l'une des parties consiste à accepter une proposition qui est à prendre ou à laisser sans discussion, adhérant ainsi aux conditions établies unilatéralement à l'avance par l'autre partie* ». ⁶⁹

92. Une protection justifiée. - Face à de tels contrats d'adhésion, il semble opportun de chercher à encadrer la liberté contractuelle pour empêcher que l'une des parties ne soit lésée. C'est précisément cet objectif qui a conduit à soumettre les contrats plaisance aux dispositions terrestres du code, jugées plus protectrices ⁷⁰. Le plaisancier étant souvent un particulier, il ne se trouve pas sur un pied d'égalité avec l'assureur face au contrat d'adhésion qui lui est proposé. Il ne dispose pas des mêmes armes que son co-contractant dans la négociation du contrat et doit donc faire l'objet d'une vigilance particulière de la part du législateur ⁷¹.

⁶⁹ G. Cornu, *vocabulaire juridique*, Association Henri Capitant, quadrige/puf, 8ème édition., 2007.

⁷⁰ F. Turgne, « assurances maritimes et transports », *fascicule 989 lexis nexis*, 18 déc 2013, n°29.

⁷¹ L. Bloch, « Devoir d'information et de conseil en matière d'assurance », *fascicule 6 lexis nexis*, 27 oct 2015.

93. L'importance de la liberté contractuelle. - Cette protection ne doit pas occulter les bénéfices de la liberté contractuelle. Il convient de rappeler ici que les parties disposent toujours de cette liberté dans le contrat plaisance, celle-ci est simplement plus encadrée que dans le régime de l'assurance maritime.

En matière d'assurance maritime, l'assuré est un professionnel averti. Les co-contractants se trouvent dans une situation financière relativement comparable et disposent de connaissances techniques similaires⁷². Ils peuvent ainsi, par la négociation, optimiser leur contrat pour qu'il soit le plus intéressant possible pour les deux parties. Les contraindre par des restrictions à leur liberté contractuelle serait contre-productif, d'autant que les assureurs maritimes et professionnels du transport français ont développé une longue pratique en la matière⁷³, qui ne doit pas être entravée.

94. Conclusion. Une dissociation justifiée. - La dissociation du régime applicable aux contrats plaisance et aux assurances maritimes se trouve donc justifiée. Elle permet de maintenir les effets bénéfiques de la liberté contractuelle d'une part et d'offrir une protection légitime à l'assuré plaisancier d'autre part. Cette distinction de régime entraîne par ailleurs des conséquences concrètes.

⁷² F.Turgne, « assurances maritimes et transports », *fascicule 989 lexis nexis*, 18 déc 2013, n°40.

⁷³ « le rôle de l'assurance transports », Fédération Française des sociétés d'assurances - FFSA.fr.

§2. Les conséquences de cette exclusion

95. Règles de principe. Caractère supplétif - caractère impératif. - Les dispositions « maritimes » et les dispositions « terrestres » obéissent à une règle de principe différente.

Pour les premières, le principe posé par l'article L171-2 du code des assurances est leur caractère supplétif et ce, pour permettre l'exercice le plus large possible de la liberté contractuelle. Ainsi, les parties peuvent déroger aux règles du titre VII du code des assurances sauf pour celles que le législateur mentionne comme impératives.

A l'inverse, concernant les dispositions terrestres, la règle de principe, selon l'article L111-2 du code des assurances, est qu'on ne peut pas déroger aux dispositions légales moyennant une clause contractuelle sauf quand le législateur le précise expressément.

96. Des obligations différentes. - Cette différence de régime a une incidence sur les obligations pesant sur l'assuré.

Lorsqu'il est partie à un contrat maritime, on le considère comme un professionnel averti, capable de supporter des obligations importantes qu'il doit respecter s'il veut être couvert par son contrat d'assurance.

Les dispositions terrestres sont en revanche plus protectrices de l'assuré plaisancier et moins exigeantes quant aux obligations qui lui incombent. Néanmoins, celles-ci ne disparaissent pas totalement.

Le non-respect de l'obligation de déclarer convenablement le sinistre par exemple (*infra*, n°138) peut déclencher une clause de déchéance de garantie. Or nous avons constaté que cette garantie était essentielle pour le plaisancier. Elle n'est toutefois pas obligatoire.

Section 2. Une assurance facultative

97. Une absence d'obligation contraignante. - Certains pays, tel que l'Espagne ou l'Italie⁷⁴, imposent la souscription d'une assurance responsabilité civile en matière de navigation de plaisance. En France en revanche, le plaisancier n'est pas tenu de contracter une telle assurance pour naviguer⁷⁵. Aussi étonnant que cela puisse paraître, la réglementation en vigueur ne l'impose pas.

98. Critique. Les caractères d'une assurance obligatoire. - La navigation de plaisance se pratique pourtant aux moyens d'engins nautiques qui, à l'image d'un véhicule terrestre à moteur, peuvent se révéler dangereux compte tenu de la vitesse qu'ils peuvent atteindre et de l'environnement dans lequel ils évoluent. Aussi, comme en matière automobile, on aurait pu s'attendre à l'existence d'une assurance obligatoire, au moins sur le volet de la responsabilité civile.

⁷⁴ Articolo 123, codice delle assicurazioni private (D. lgs. n. 209/ 2005).

⁷⁵ F.Turgne, « assurances maritimes et transports », *fascicule 989 lexis nexis*, 18 déc 2013, n°71.

En matière automobile, l'article L211-1 du code des assurances dispose: « *Toute personne physique (...), dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens dans la réalisation desquels un véhicule est impliqué doit, pour faire circuler celui-ci, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité* ».

Cette obligation d'assurance a été mise en place pour garantir à la victime une indemnisation, pour la prémunir d'une éventuelle insolvabilité du conducteur et pour protéger ce dernier face à une dette potentiellement insurmontable. La justification d'une assurance obligatoire se retrouve donc au moins autant en navigation de plaisance qui se pratique, de plus, dans l'environnement particulier que constitue le milieu maritime.

99. Conclusion. L'obligation d'assurance pour une place au port. - Le plaisancier sera contraint de la contracter s'il souhaite amarrer son bateau à un poste à quai au sein d'un port de plaisance. Les gestionnaires de ces ports exigent systématiquement du plaisancier qu'il fournisse une attestation d'assurance responsabilité civile⁷⁶ et ce, en raison notamment des risques accrus de dommages pouvant survenir du fait de la concentration des navires et des espaces réduits.

En plaisance, la conclusion d'un contrat d'assurance est donc facultative mais fortement conseillée. La garantie responsabilité civile offre au plaisancier une protection indispensable.

⁷⁶ « responsabilité du port en présence d'un navire non assuré ». *DMF n°730*, novembre 2011.

Chapitre 2. La garantie responsabilité civile

100. Introduction. Plan. - Cette garantie couvre la responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle du plaisancier. Elle a pour objet d'assumer la dette de responsabilité dont il est tenu vis à vis de la victime, titulaire d'une créance d'indemnisation à son encontre⁷⁷.

Comme dans tout contrat d'assurance, le contrat plaisance, communément appelé « contrat bateau », comporte des conditions générales d'une part et des conditions particulières par lesquelles, d'autre part, l'assuré choisit les garanties qu'il souhaite souscrire. De nombreuses possibilités lui sont offertes. Le plaisancier peut par exemple choisir de bénéficier d'une assistance ou d'une protection juridique. Il prendra surtout soin en général de se prémunir contre les dommages que le bateau est susceptible de subir ou contre le vol de celui-ci.

Ces options « à la carte » sont précédées d'une garantie afférente à la responsabilité civile et qui est désignée au début des conditions générales comme faisant partie des garanties de base. Elle constitue la première des garanties et sera systématiquement présente dans les conditions particulières.

⁷⁷ J. Kullmann *et al.*, *Le Lamy Droit des Assurances*, 2016, n°1326.

Dans la police, l'assureur indique qu'il s'engage à « *prendre en charge les conséquences pécuniaires que vous pouvez encourir au titre de votre responsabilité civile en raison des dommages corporels (...) causés aux tiers dans le cadre de votre activité de plaisancier avec le bateau assuré* »⁷⁸. La responsabilité délictuelle du plaisancier est ainsi couverte pour les dommages responsables causés par lui, en tant qu'assuré, à des tiers.

Les notions d'assuré (section 1) et de tiers (section 2) sont donc des éléments clefs de la garantie qu'il importe de préciser. Par ailleurs, d'autres contrats d'assurance dont la plaisance n'est pas l'objet premier peuvent garantir cette responsabilité (section 3).

⁷⁸ Conditions générales, police plaisance du marché.

Section 1. La qualité d'assuré

101. Introduction. Plan. - L'assuré à un contrat d'assurance n'est pas nécessairement unique. Le contrat plaisance prend soin de définir précisément à qui il accorde cette qualité (§1) et quelles sont les personnes qui ne peuvent pas s'en prévaloir (§2). Par ailleurs, la pratique du ski nautique ou d'activités similaires en lien avec le bateau est fréquente, la question étant dès lors de savoir dans quelle mesure les pratiquants sont assurés par le contrat du plaisancier (§3).

§1. Pluralité d'assurés

102. Le souscripteur. - La qualité d'assuré ne résulte pas nécessairement de celle de souscripteur. Ce dernier est celui qui contracte avec l'assureur et qui s'engage à payer la prime⁷⁹. L'assuré est en revanche celui qui est susceptible de subir le risque couvert, de voir son patrimoine affecté par la réalisation de celui-ci⁸⁰.

Le plus souvent, le souscripteur est assuré. Il bénéficie selon l'article L121-6 du code des assurances d'une présomption en ce sens. Dans le contrat plaisance il est expressément désigné comme étant assuré.

⁷⁹ J. Kullmann *et al.*, *Le Lamy Droit des Assurances*, 2016, n°32.

⁸⁰ *Id.*, n°34.

103. Le propriétaire et la personne chargée de la conduite du navire. - Si le souscripteur du contrat bateau dispose de cette qualité, le contrat peut également octroyer celle-ci à d'autres personnes par le biais de deux procédés distincts : soit en les désignant de façon nominative, soit en décrivant une certaine fonction, celui qui l'exerce étant dès lors « assuré »⁸¹.

Ainsi, le contrat d'assurance plaisance désigne également: le propriétaire du bateau et « *toute personne ayant, avec l'autorisation des personnes désignées ci-dessus (souscripteur ou propriétaire), la garde à titre gracieux ou la conduite du bateau* »⁸², exigeant par ailleurs expressément qu'elle soit titulaire du permis de naviguer. En plaisance, il est fréquent que la conduite du navire soit confiée à une autre personne que le souscripteur ou le propriétaire, cette clause apparaît donc judicieuse. Une exclusion de garantie correspondante est cependant immédiatement apposée en marge des autres exclusions du contrat.

§2. L'incompatibilité avec la qualité de professionnel de la plaisance en exercice

104. Clause d'exclusion de garantie. - Une exclusion de garantie prévoit qu'un professionnel de la plaisance, en fonction, ne peut pas recevoir cette délégation prévue au contrat et acquérir ainsi la qualité d'assuré.

⁸¹ *Id.*, n°1975.

⁸² Conditions générales, police plaisance du marché.

105. Illustration jurisprudentielle. - Dans un arrêt « navire Creter IV » rendu en 2006⁸³, la Cour de cassation a approuvé la cour d'appel d'Aix-en-Provence qui était confrontée à cette question. En l'espèce, le propriétaire avait confié le convoyage de son navire de plaisance à un professionnel. Le navire avait sombré pendant cette opération. La question à trancher pour les juges du fond était de savoir si la conduite et la garde du bateau, confiées par le propriétaire assuré au professionnel, était susceptible de doter ce dernier de la qualité d'assuré au sens du contrat plaisance. La cour d'appel avait répondu par la négative.

Dans ses observations, Maître G. de Lapparent rappelait que « *de nombreux contrats d'assurance de navires de plaisance appartenant à des plaisanciers contiennent une clause stipulant notamment que sont exclus dans tous les cas les dommages matériels ou corporels, causés ou subis par les personnes, ainsi que leurs préposés, exerçant les professions suivantes ou assimilées : courtage et vente de bateaux, entretien, réparation, dépannage, gardiennage, convoyage, et auxquelles aurait été confié le bateau en raison de leur fonctions.* ».⁸⁴

§3. L'extension de la qualité d'assuré au skieur nautique ou aux personnes pratiquant une activité similaire en lien avec le bateau

106. Une extension limitée. - Cette extension, bien que fréquente, n'est pas automatique. Certains contrats étendent la qualité d'assuré au skieur nautique tracté. Il sera ainsi couvert par le contrat plaisance des conséquences de la mise en jeu de sa responsabilité civile à l'occasion de l'exercice de cette pratique.

⁸³ Cass. civ. 2e, « navire Creter IV, n° 05-11.242.

⁸⁴ Cass. civ. 2e, « navire Creter IV, n° 05-11.242. *DMF n°675*, 2006, « interprétation d'une police d'assurance navigation de plaisance ». Obs. G. de Lapparent.

Parfois, la notion de skieur nautique peut cependant donner lieu à des difficultés d'interprétation, notamment lorsqu'il s'agit d'activités similaires.

107. Illustration jurisprudentielle. - Un arrêt de rejet rendu en 2005 par la Cour de cassation⁸⁵ est une illustration des difficultés qui peuvent survenir. Cette décision concerne des dommages causés au skieur nautique et non la responsabilité civile de celui-ci. Il importe cependant de l'étudier parce qu'elle interprète la notion de skieur nautique, interprétation qui serait la même dans le cas où la responsabilité du skieur serait en cause.

En l'espèce, un contrat plaisance étendait la garantie responsabilité civile de l'assuré aux dommages causés au skieur tracté, tout en excluant expressément l'exercice de l'aquaplane. Au cours d'une sortie en mer, l'assuré tracta une personne sur un engin proche d'une bouée et dénommé « ski -biscuit ». Un dommage corporel survint. L'assureur refusa alors de délivrer sa garantie en se fondant sur l'exclusion de l'activité d'aquaplane. La cour d'appel a donné raison à l'assureur en considérant que l'activité en cause ne pouvait être assimilée au ski nautique, « *dans la mesure où la personne se trouvant sur la bouée tractée n'a aucun pouvoir de direction et de contrôle* ».

⁸⁵ Cass. civ. 2e. 30 juin 2005 - n°03-21.071.

108. Vigilance nécessaire du plaisancier. - La notion de ski nautique n'englobe donc pas nécessairement toutes les activités similaires, activités qui pourtant se multiplient. Le plaisancier doit être attentif au fait que le contrat d'assurance offre une protection adaptée. Il doit veiller à déclarer précisément, aux conditions particulières, l'activité qu'il souhaite voir couverte par le contrat. Dans cette tâche il doit impérativement être aidé de l'assureur qui est tenu d'une obligation de conseil à son égard.

109. Conclusion. Assurés pour compte. - En tout état de cause, les personnes pouvant se prévaloir de la qualité d'assuré sont des assurés pour compte, garantis comme l'assuré « initial » pour les dommages causés aux tiers. Cette notion de tiers est cependant plus difficile à appréhender qu'il n'y paraît, d'autant plus quand elle se combine avec la qualité d'assuré.

Section 2. Notion de tiers et cumul de qualité

110. Introduction. - En principe, la garantie n'est amenée à jouer que concernant le dommage causé au tiers, tiers que les contrats définissent comme étant la personne autre que l'assuré. Cette affirmation doit toutefois être nuancée, la distinction n'étant pas absolue.

Nous avons vu qu'en effet le contrat pouvait désigner plusieurs assurés. Dès lors, la question se pose de savoir ce qu'il advient lorsqu'en cas de pluralité d'assurés, un dommage dû à la responsabilité de l'un d'entre eux est causé à une autre personne couverte.

111. Illustration jurisprudentielle. - Il est communément admis qu'en présence de plusieurs assurés, l'un d'entre eux puisse devenir tiers victime du fait du dommage subi et causé par un autre assuré au contrat⁸⁶. La jurisprudence ne s'y oppose pas. L'arrêt du 21 mai 1986⁸⁷ en est une illustration en matière d'assurance plaisance.

Dans cet arrêt, un loueur de bateau était titulaire d'un contrat qui couvrait sa responsabilité civile mais également celle personnelle de ses clients. Le loueur comme les clients avaient donc la qualité d'assuré au sein du même contrat d'assurance. Suite à une mauvaise opération d'assistance effectuée par un préposé du loueur, le client avait subi un dommage. La Cour de cassation a en définitive considéré que rien ne s'opposait à ce que le client assuré ait la qualité de tiers victime dès lors qu'il avait subi un dommage du fait du loueur, autre assuré au contrat.

112. La qualité de tiers octroyée aux proches de l'assuré responsable. - Une clause peut expressément définir les personnes qui devront être considérées comme des tiers au sens du contrat. C'est ainsi que le contrat bateau désigne comme tiers: le conjoint, les ascendants et les descendants de l'assuré responsable d'un dommage à leur égard, tout en cantonnant la garantie aux dommages corporels.

⁸⁶ J. Kullmann *et al.*, *Le Lamy Droit des Assurances*, 2016, n°1377.

⁸⁷ Cass. Civ. 1^{re}, 21 mai 1986. Pourvoi n° 84-15.492, Arrêt n° 349.

La nécessité de cette précision s'explique par l'esprit de la garantie responsabilité civile qui repose sur la notion de « bon père de famille ». Le contrat multirisque habitation en est l'exemple type, il assure également les membres de la famille en couvrant leurs agissements causant un dommage à autrui. C'est donc parce qu'ils ont vocation à avoir la qualité d'assuré que le contrat bateau est venu expliciter leur qualité potentielle de tiers.

113. Conclusion. La garantie individuelle accident. - La qualité d'assuré et celle de tiers ne sont donc pas forcément exclusives l'une de l'autre. Ce sera en revanche le cas lorsqu'il n'y a qu'un seul assuré car la garantie responsabilité civile n'a pas vocation à assumer les répercussions de l'atteinte qu'il s'est portée à lui-même.

Pour se prémunir de ces répercussions, dont les enjeux financiers peuvent être aussi importants que lorsqu'elles impactent un tiers, il devra souscrire la garantie individuelle accident qui n'est pas une assurance de responsabilité mais une assurance de personne. Si ces deux types d'assurances ont une nature différente, elles peuvent se retrouver au sein d'une même police⁸⁸. Ce sera le cas du contrat bateau, lorsque le plaisancier aura souscrit cette garantie à travers les conditions particulières. Le plaisancier sera dès lors couvert pour les dommages qu'il cause aux tiers mais également pour ceux qu'il s'inflige à lui-même.

Toutefois, le contrat d'assurance bateau n'est pas le seul susceptible de garantir la responsabilité civile du plaisancier.

⁸⁸ J. Kullmann *et al.*, *Le Lamy Droit des Assurances*, 2016, n°1352.

Section 3. Les autres contrats garantissant la responsabilité civile du plaisancier

114. Introduction. Plan. - Celui-ci peut être couvert par le biais du contrat souscrit par le club dont il est membre (§1) ou à travers son contrat d'assurance multirisque habitation (§2). La couverture offerte est cependant plus limitée.

§1. L'obligation des groupements sportifs et des organisateurs d'activités sportives

115. Principe. - Une loi de 1984⁸⁹ oblige les associations ou fédérations sportives ainsi que les organisateurs d'une manifestation sportive à souscrire une assurance responsabilité civile dont seront bénéficiaires leurs membres ou participants⁹⁰.

116. Exemple. - A titre d'exemple, la personne qui devient adhérente d'un club de voile affilié à la Fédération Française de Voile, sera donc assurée par le contrat responsabilité civile contractée par cette dernière, pour les activités d'entraînement, d'enseignement, de compétition ou même de pratique libre⁹¹.

117. Cumul des qualités. - La loi précise également que dans le cadre de cette assurance « collective », les membres assurés seront considérés comme des tiers entre eux, ce qui permettra de faire jouer la garantie lorsque l'un des assurés aura causé à un autre assuré un dommage dont il est civilement responsable.

⁸⁹ Loi n°84-610 du 16 juillet 1984 modifiée par la loi 2000-627 du 6 juillet 2000.

⁹⁰ Cass. civ. 2e. 12 avril 2012, n°10-20831, *DMF n°741* spécial plaisance, 2012, p.215.

⁹¹ Fédération Française de Voile, ffvoile.fr.

§2. Le contrat multirisque habitation

118. Définition. - C'est l'une des assurances les plus classiques, qui a pour vocation première de prendre en charge les dommages occasionnés à l'habitation assurée⁹². C'est donc en premier lieu une assurance de choses. C'est également une assurance de responsabilité.

119. La garantie responsabilité civile. Le cadre de la vie privée. - Ce contrat contient une garantie applicable lorsque la responsabilité civile des assurés est mise en jeu. Cette garantie est habituellement connue sous le terme d'assurance « chef de famille » car elle couvre, en général, aussi bien le souscripteur que ses proches pour la responsabilité qu'ils peuvent encourir à l'occasion des activités qu'ils exercent durant leur vie privée⁹³.

Or, la navigation de plaisance est une activité de loisir pratiquée dans le cadre de la vie privée. Elle entre donc pleinement dans le champ d'application du contrat multirisque habitation.

En revanche, il en va autrement, si l'assuré exerce une fonction professionnelle au moment où il cause le dommage. Dans un arrêt du 17 janvier 1990, la Haute juridiction⁹⁴ a ainsi considéré que l'assuré, capitaine d'un bateau de plaisance, qui avait occasionné un dommage en actionnant une fusée, agissait alors qu'il était en fonction et qu'il ne pouvait donc pas se prévaloir de la garantie responsabilité civile de son contrat multirisque habitation applicable uniquement aux activités de vie privée.

⁹² DGCCRF - publications - Assurance multirisque habitation.

⁹³ J. Kullmann *et al.*, *Le Lamy Droit des Assurances*, 2016, n°1393.

⁹⁴ Civ. 1re., 17 janvier 1990, n°87-12-520.

120. Une garantie limitée. - Ce contrat ne couvre donc pas automatiquement l'activité de plaisance. Des exclusions de garantie viennent en général restreindre son application, voire l'exclure. Souvent, elles cantonnent la garantie aux dommages causés par des navires d'une taille ou d'une puissance inférieure à celles qu'elles précisent. L'arrêt du 3 juin 2010 de la 2ème chambre civile de la Cour de cassation en est un exemple.

Dans cette espèce, l'acheteur d'un bateau avait subi des dommages corporels suite à une explosion due à un vice caché du navire. La cour d'appel avait alors prononcé la résolution judiciaire du contrat de vente de sorte que le vendeur n'avait jamais abandonné la qualité de propriétaire du bateau.

Devant ainsi répondre, au titre de sa responsabilité délictuelle, des dommages causés, il appela en garantie son assureur multirisque habitation.

Celui-ci refusa de délivrer sa garantie au motif qu'une clause du contrat excluait « *les dommages causés et subis notamment par tout bateau à voile de plus de 5,5 mètres ou à moteur* », alors que le navire était précisément en l'espèce un bateau à moteur.⁹⁵

⁹⁵ Cass. Civ 2e. 3 juin 2010, n°09-66.581.

121. Conclusion. La nécessité d'un contrat dédié. - En définitive, la garantie responsabilité civile « vie privée » du contrat multirisque habitation englobe généralement l'activité de plaisance mais de façon marginale. Sa vocation première est ailleurs et il est sans doute préférable pour le plaisancier de conclure un contrat bateau spécialisé qui lui offrira une protection adaptée à l'activité pratiquée.

Toutefois, même en présence d'un contrat dédié, la garantie ne sera jamais illimitée. Il importe donc désormais d'examiner dans quelle mesure le plaisancier peut perdre le bénéfice de la garantie responsabilité civile du contrat. Nous verrons cependant que même déchu, il pourra limiter sa responsabilité, à moins d'avoir commis une faute inexcusable.

Partie 2: Une garantie et une responsabilité limitées

122. Plan. - Un premier titre sera consacré aux clauses qui délimitent la garantie responsabilité du contrat plaisance. Il précèdera un second titre relatif aux limitations de responsabilité.

Titre 1. Une garantie responsabilité civile délimitée.

123. Plan. - En concluant un contrat bateau, le plaisancier sera protégé, par une assurance spécialisée et adaptée, des conséquences pécuniaires de la mise en jeu de sa responsabilité.

Néanmoins, le fonctionnement global de l'assurance impose que le risque garanti et la garantie elle-même ne soient pas illimités. Par le biais de différentes clauses, l'assureur y veille.

Ces clauses alimentent souvent les idées reçues dont peut souffrir le secteur, injustement car leur raison d'être est une sécurisation de l'opération d'assurance d'ensemble et une protection de la communauté des assurés (*supra*, n°32).

Toujours est-il que l'assuré plaisancier peut ainsi perdre le bénéfice de la garantie, soit parce que les conditions de celle-ci ne sont pas réunies ou parce qu'il en est déchu (chapitre 1), soit du fait des exclusions de garantie du contrat (chapitre 2).

Chapitre 1. Conditions et déchéances de garantie

124. Préambule. Les plafonds de garantie. - Contrairement aux assurances automobiles obligatoires, pour lesquelles la prestation de l'assureur ne peut pas être plafonnée lorsque des dommages corporels sont en jeu⁹⁶, le contrat d'assurance plaisir peut prévoir un plafond de garantie qui va limiter le montant dû par l'assureur.

Lors de la réalisation du risque, ce dernier devra exécuter sa prestation mais celle-ci ne pourra pas dépasser le montant maximal contractuellement fixé. Si la dette de responsabilité de l'assuré excède ce montant, il devra s'acquitter du restant auprès de la victime⁹⁷.

Les plafonds de garantie ont par conséquent vocation à limiter une garantie qui est acquise contrairement aux clauses d'exclusion ou de déchéance qui contestent à l'assuré son droit même à garantie. Ces plafonds se rapprochent ainsi davantage des conditions de garantie qui dessinent les contours du risque couvert.

⁹⁶ Article R211-7 code des assurances - décret n°93-581 du 26 mars 1993.

⁹⁷ S. Abravanel, A. Astegiano, *fonds de garantie et assurances*, université Lyon 3.

125. Plan. - L'assureur qui considère que les conditions de la garantie ne sont pas réunies refusera de prendre à sa charge la dette de responsabilité de l'assuré (section 1). Ce dernier peut par ailleurs se voir opposer une clause de déchéance de garantie en cas d'inexécution contractuelle (section 2).

Section 1. Les conditions de garantie

126. Introduction. - Il s'agit d'une notion subtile parfois difficile à distinguer des exclusions. L'objet est en effet le même, à savoir: préciser les contours de la garantie offerte à l'assuré. La distinction est cependant importante car elle peut avoir des incidences concrètes (§1). Nous verrons que les conditions de garantie du contrat plaisance concernent principalement l'utilisation privée et ludique du bateau (§2) et la zone géographique dans laquelle le navire peut naviguer (§3).

§1. Notion et enjeux

127. Éléments de définition. - L'exclusion de garantie a pour but de rejeter la prise en charge d'un risque qui, sans la clause, entrerait dans le champ⁹⁸. En revanche, les conditions de garantie servent à préciser au mieux le domaine initial de la garantie. Ce sont en fait des circonstances d'ordre général dont l'existence est requise⁹⁹: les risques sont couverts si ces circonstances « pré-établies » sont réunies.

⁹⁸ S. Abravanel, A. Astegiano, *fonds de garantie et assurances*, université Lyon 3.

⁹⁹ courdecassation.fr, publications, rapport annuel 2011, 3ème partie, sous section 1.

Nous verrons cependant que par précaution et souci de clarté, l'assureur plaisance insère des clauses d'exclusion relatives à un risque qui n'est déjà pas compris dans le domaine initial de la garantie.

128. Charge de la preuve. Conditions de validité. Enjeux. - L'exclusion doit être prouvée par l'assureur et respecter des conditions de validité précises (*infra*, 155). De plus, nous savons que par souci de protection de l'assuré consommateur, la jurisprudence se montre ici très attentive. En revanche, la charge de la preuve que la condition de garantie est respectée pèse sur l'assuré. Celui-ci doit donc démontrer que le sinistre, l'événement dommageable, entre dans le domaine de la garantie.

De plus, une telle condition n'a pas à être présentée dans le contrat de la même façon que les clauses d'exclusion. La portée de l'enjeu, l'application ou non de la garantie, et la difficulté de la distinction ont donc donné lieu à une jurisprudence importante, notamment en matière d'assurance plaisance.

§2. L'utilisation privée et ludique

129. La condition de garantie. - La plaisance est pratiquée comme un loisir (*supra*, n°8). La plupart des contrats du marché prennent donc soin de poser en condition que le bateau devra être utilisé à des fins privées et à des fins d'agrément.

130. Justifications. L'accroissement des risques. - En plein essor, la plaisance est confrontée à une hausse de la demande. Sa pratique restant cependant coûteuse, certains préfèrent dès lors opter pour la location.

Dans ce contexte, le plaisancier particulier peut être tenté de louer périodiquement son bateau. Il s'agira alors dans ce cas d'une activité lucrative entraînant nécessairement un accroissement des risques.

131. La possibilité d'une clause particulière dérogeant aux conditions générales. - En vertu du principe de liberté contractuelle, les parties peuvent prévoir la prise en charge d'un risque qui n'est initialement pas garanti. Une clause dans ce sens sera insérée aux conditions particulières moyennant une augmentation de prime, conformément au fonctionnement classique de l'assurance.

132. La clause d'exclusion correspondante. - Le contrat prévoit également une clause d'exclusion correspondante. Celle-ci peut paraître superflue dans la mesure où figure déjà la condition de garantie. Ce doublon n'est toutefois pas inutile. Il permet, en effet, d'améliorer la lisibilité du contrat et la compréhension, par l'assuré, des risques couverts. Cette clause est en général particulièrement précise et limitée. Les exigences du législateur sont ainsi pleinement satisfaites.

133. Illustration jurisprudentielle. - Un arrêt de la cour d'appel d'Aix-en-Provence rendu en 2014¹⁰⁰ illustre le contentieux qui peut naître de ces différentes dispositions relatives à l'utilisation du bateau à titre de loisir.

En l'espèce, un vendeur de bateau avait souscrit une assurance pour l'un de ses navires de plaisance. Alors que le navire était utilisé à l'occasion d'un salon nautique, trois passagers furent blessés au passage du bateau sur une vague.

L'assureur refusa d'exécuter sa prestation, invoquant le fait que le sinistre avait eu lieu à l'occasion d'une utilisation commerciale du navire alors que le contrat souscrit contenait une condition de garantie précisant que le bateau devait être utilisé à des fins de loisir.

Les victimes ont assigné l'assureur et obtenu du tribunal de commerce sa condamnation. L'assureur a alors interjeté appel de la décision devant la cour d'appel d'Aix-en-Provence qui, dans un arrêt du 26 juin 2014, a infirmé la décision de 1ère instance.

La cour a dans un premier temps relevé la condition de garantie présente au contrat: *« ce contrat concerne le bateau assuré utilisé aux seules fins de loisirs, sauf dérogations indiquées aux conditions particulières. »*.

Elle a ensuite constaté que le bateau était utilisé à des fins lucratives, avant de conclure: *« il en résulte que les conditions de mise en jeu de la garantie souscrite auprès de la société Axa Yachting Solutions ne sont pas réunies, l'utilisation aux fins de loisir constituant une condition de la garantie et non une exclusion à celle-ci. »*.

¹⁰⁰ Aix-en-Provence, 26 juin 2014, n°13/06475.

Cette jurisprudence fait par ailleurs référence à une autre clause conditionnant la garantie et présente dans tous les contrats plaisance: la navigation à l'intérieur de la zone géographique délimitée.

§3. La navigation dans la zone géographique définie

134. La condition de garantie. - Tous les contrats stipulent que leur garantie couvre le plaisancier à condition que le bateau navigue ou se trouve dans les zones géographiques prévues contractuellement. Les conditions générales des contrats français se réfèrent à la zone Europe, délimitée par des latitudes et longitudes précises. Cette zone peut cependant toujours être étendue ou modifiée dans les conditions particulières.

135. La superposition des exigences réglementaires. - La particularité de cette condition de garantie réside dans la précision apportée quant aux restrictions étatiques imposées à la navigation des navires selon leur catégorie.

Ainsi, à l'intérieur des limites géographiques contractuelles, doivent également être respectées les limites géographiques dans lesquelles le pratiquant est autorisé à naviguer selon la réglementation en vigueur. Certains contrats prévoient cependant le maintien de la garantie si l'événement a lieu en dehors de la zone géographique initialement fixée en raison d'un événement de force majeure ou d'une assistance portée à un autre navire.

136. L'exclusion de garantie correspondante. - Un arrêt de la cour d'appel de Basse-Terre en date du 1er mars 1999 est relatif à l'exclusion correspondante à cette condition de garantie.

Dans ses observations, Me. Bretagne Jaeger relève de l'arrêt: « *la clause d'exclusion touchant aux limites de navigations fixées au contrat ne peut trouver application si le sinistre est survenu dans des eaux où le navire était autorisé à naviguer, et peu importe le fait qu'il ait pratiqué, pour y parvenir, une navigation hors des limites convenues* »¹⁰¹.

137. Conclusion. - La validité des conditions de garantie n'est donc pas soumise aux exigences importantes que l'on retrouve, par exemple, en matière de clause d'exclusion. Pour autant, elles sont susceptibles de faire perdre à l'assuré le bénéfice de son contrat d'assurance tout comme en matière de déchéance de garantie.

¹⁰¹ Basse-Terre. 1^{er} mars 1999, *DMF* n°599, décembre 1999, Obs. D. Bretagne Jaeger.

Section 2. La déchéance de garantie

138. Introduction. Plan. - Elle peut être définie comme « *la perte d'un droit (...) ou d'un bénéfice, encourue à titre de sanction.*»¹⁰². Elle pourra intervenir si l'assuré ne respecte pas certaines de ses obligations contractuelles. Il importe de préciser le régime de la clause de déchéance (§1) qui peut s'appliquer, par exemple, en cas de déclaration de sinistre tardive par l'assuré (§2).

§1. Régime

139. Justification. La violation contractuelle. - Contrairement aux conditions de garantie, les clauses de déchéance ne contestent pas que le sinistre correspond à un risque couvert mais sanctionnent une violation contractuelle du fait de l'assuré¹⁰³ par la perte de la garantie. En conséquence, elles obéissent à un régime différent.

140. Conditions de validité. - En premier lieu, conformément à l'article L112-4 du code des assurances, elles doivent être mentionnées au sein de la police en caractères « très apparents » (*infra*, n°159).

En second lieu, c'est à l'assureur de prouver que les circonstances du sinistre entrent dans le champ de la clause de déchéance¹⁰⁴, ce qui en terme d'enjeux, emporte des incidences non négligeables.

¹⁰² G. Cornu, *vocabulaire juridique*, Association Henri Capitant, quadrige/puf, 8ème édition., 2007.

¹⁰³ L. Bloch, « Assurances terrestres, le particularisme de l'assurance RC », *fascicule 11-10 lexis nexis*, 17 avril 2016, n° 81.

¹⁰⁴ *Id.*, n° 79.

141. La démonstration d'un préjudice par l'assureur. - Enfin, l'article L113-2 du code des assurances dispose: « *lorsqu'elle est prévue par une clause du contrat, la déchéance pour déclaration tardive (...) ne peut être opposée à l'assuré que si l'assureur établit que le retard dans la déclaration lui a causé un préjudice. Elle ne peut également être opposée dans tous les cas où le retard est dû à un cas fortuit ou de force majeure.* ».

§2. La déclaration de sinistre tardive

142. Principe. Obligation de déclaration. - L'article L113-2 alinéa 4 du code des assurances pose l'obligation pour l'assuré de déclarer le sinistre susceptible de déclencher la garantie. Il fixe également le délai dans lequel il doit s'exécuter, précisant qu'il ne peut pas être inférieur à cinq jours. Ce délai court à compter du sinistre¹⁰⁵, qu'il importe donc de définir.

143. Notion de sinistre. Réclamation. Point de départ. - L'article L124-1 du code des assurances définit le sinistre comme: « *tout dommage ou ensemble de dommages causés à des tiers, engageant la responsabilité de l'assuré, résultant d'un fait dommageable et ayant donné lieu à une ou plusieurs réclamations* ». La réclamation du tiers victime est donc au coeur du processus de déclaration.

¹⁰⁵ J. Kullmann *et al.*, *Le Lamy Droit des Assurances*, 2016, n°1407.

Toutefois, la jurisprudence accepte qu'une clause puisse obliger l'assuré à déclarer le sinistre dès qu'il a connaissance du fait dommageable et qu'il est en mesure de présumer des conséquences de nature à déclencher la garantie¹⁰⁶.

144. Police plaisance. Obligation de déclaration. - Les polices d'assurance plaisance fixent un délai ordinaire de cinq jours ouvrés à l'assuré pour déclarer le sinistre.

Elles exigent également des informations relatives aux circonstances du sinistre telles que les causes et les conséquences supposées, la date, la nature, le montant approximatif ou encore des informations sur le tiers victime.

Elles prévoient enfin qu'en cas de manquement à cette obligation, l'assuré est déchu de sa garantie mais que l'assureur indemniserá néanmoins les tiers lésés avant de se retourner contre lui.

145. Conclusion. - Nous le constatons, l'assuré doit être vigilant car contrairement à ce que l'on pourrait penser, les exclusions de garantie du contrat ne sont pas les seules dispositions qui peuvent entraîner une perte de garantie. L'enjeu est par ailleurs d'autant plus présent que, tout en ayant le même effet que les exclusions, ces dispositions ne souffrent pas du régime de validité drastique de ces dernières, que nous allons désormais étudier.

¹⁰⁶ L. Bloch, « Assurances terrestres, le particularisme de l'assurance RC », *fascicule 11-10 lexis nexis*, 17 avril 2016, n°123.

Chapitre 2. Les exclusions de garantie

146. Introduction. - Rappelons que les parties à un contrat plaiseance jouissent de la liberté contractuelle même si celle-ci est encadrée. Elles décident donc du contenu de la convention qui va les lier.

Ainsi, l'assureur insère-t-il des clauses d'exclusion afin d'informer son co-contractant sur les limites de son engagement. Ces clauses désignent des cas précis dans lesquels l'assureur ne sera pas tenu de délivrer sa prestation sur le fondement du contrat.

D'un point de vue global, on constate que ces clauses sont généralement bénéfiques pour les assurés. Sans de telles exclusions, les prestations délivrées seraient sans contrôle. Cela mettrait alors en péril la communauté des assurés car les compagnies d'assurance se trouveraient, à terme, dans l'incapacité de verser les indemnisations.

Evidemment, placé du point de vue du particulier qui se voit opposer l'exclusion, le ressenti est tout autre et l'on comprend pourquoi il existe un contentieux si important sur le sujet.

147. Plan. - Le contrat d'assurance plaisance n'est pas un contrat type, uniformisé. Les exclusions de garantie conventionnelles sont donc différentes selon les contrats même si des constantes apparaissent (section 3).

En premier lieu, elles sont de toute façon assujetties à un régime strict identique (section 2).

En second lieu, tous les contrats contiendront une exclusion relative à la faute intentionnelle de l'assuré car il s'agit d'une obligation légale (section 1).

Section 1. L'exclusion légale de la faute intentionnelle

148. Plan. - Cette exclusion constitue un principe du droit des assurances. Il s'agit d'une obligation justifiée qui s'impose à tous les contrats (§1). La faute intentionnelle de l'assuré n'est toutefois pas aisément caractérisée (§2).

§1. Une obligation justifiée

149. Obligation légale. - L'article L113-1 alinéa 2 du code des assurances dispose : « *l'assureur ne répond pas des pertes et dommages provenant d'une faute intentionnelle ou dolosive de l'assuré.* ».

Toutes les polices d'assurance doivent par conséquent stipuler que la faute intentionnelle de l'assuré constitue une exclusion de garantie. Cette exclusion est d'origine légale et elle est d'ordre public.

150. Justifications. - Cette exclusion trouve sa raison d'être dans la disparition du caractère aléatoire, indispensable à toute opération d'assurance. L'aspect volontaire du fait à l'origine du dommage implique en effet que la réalisation de l'événement susceptible d'engager la garantie, n'est plus accidentel ou incertain mais « organisé » ou « voulu ». Or, un risque dont la réalisation est recherchée par l'assuré n'est pas un risque assurable¹⁰⁷.

¹⁰⁷ J. Kullmann *et al.*, *Le Lamy Droit des Assurances*, 2016, n°1354.

Cette exclusion se justifie également par la volonté de ne pas encourager des comportements déviants, en couvrant les conséquences qu'ils pourraient engendrer pour leur auteur, entretenant ainsi un certain sentiment d'impunité¹⁰⁸.

§2. Caractérisation

151. Eléments de caractérisation. - Pour qu'elle soit constituée, il est nécessaire de caractériser la volonté de causer le dommage. Cependant, la jurisprudence se livre à une appréciation très restrictive d'une telle faute et la seule démonstration de la volonté n'est pas suffisante. Il est nécessaire également de démontrer que l'assuré voulait causer le dommage tel qu'il s'est effectivement produit.

152. Appréciation souveraine. - Les juges du fond apprécient souverainement ces éléments constitutifs. Une motivation précise, basée sur ces éléments est exigée par la Haute juridiction¹⁰⁹.

153. Indépendance vis à vis d'une condamnation pénale. - La Cour de cassation a écarté l'assimilation tentante entre la condamnation de l'assuré pour une infraction pénale volontaire et la faute intentionnelle¹¹⁰.

La première n'entraîne pas automatiquement la seconde puisque cette dernière suppose que le résultat du dommage soit « conforme » aux attentes de l'auteur, ce qui n'est pas une condition pour condamner une infraction.

¹⁰⁸ S. Bertolaso, «Assurances terrestres - le risque objet du contrat», *fascicule 5-2 lexis nexis JCI civil*, n°62.

¹⁰⁹ *Id.*, n°69.

¹¹⁰ *Id.*, n°66.

154. Conclusion. La faute intentionnelle dans le contrat d'assurance plaisance. - Le contrat plaisance exclut de la garantie la faute intentionnelle de l'assuré ou du gardien du navire. Mais au delà de cette exclusion légale impérative, l'assureur peut insérer des clauses d'exclusion de garantie conventionnelles.

Section 2. Le régime juridique des clauses d'exclusion

Rappelons que le contrat plaisance est un contrat d'adhésion vis à vis duquel la jurisprudence se montre particulièrement attentive à la protection de l'assuré. Elle impose donc des conditions strictes de validité¹¹¹. La clause doit ainsi être formelle et limitée (§1) et doit apparaître distinctement dans le contrat (§2).

§1. Le caractère formel et limité

155. Principe. - L'article L113-1 du code des assurances dispose: *«les pertes et dommages occasionnés par des cas fortuits ou causés par la faute de l'assuré sont à la charge de l'assureur, sauf exclusion formelle et limitée dans la police. »*. Cet article pose les conditions principales à la validité de telles clauses à savoir leur caractère formel et limité.

¹¹¹ S. Bertolaso, «Assurances terrestres - le risque objet du contrat», *fascicule 5-2 lexis nexis JCI civil*, n°88.

156. Le caractère formel. - Il s'agit d'imposer une rédaction claire de la clause afin de s'assurer que celle-ci ne laisse place à aucune hésitation sur le consentement et la compréhension par l'assuré de la limite à l'engagement de son co-contractant¹¹².

157. Le caractère limité. - Le caractère limité impose que la clause définisse avec précision ses « frontières ». Cela implique qu'elle ne doit pas avoir pour effet, à l'image des jurisprudences «Chronopost» et «Faurecia» en droit commun contractuel, de vider la garantie de sa substance¹¹³, c'est à dire de la faire disparaître ou de la rendre dérisoire.

158. Illustration jurisprudentielle. - Un arrêt de la 1^{ère} chambre civile¹¹⁴ récapitule ces conditions : *« la portée ou l'étendue de l'exclusion doit être nette, précise, sans incertitude pour que l'assuré sache exactement dans quels cas et dans quelles conditions il n'est pas garanti »*.

La Cour de Cassation¹¹⁵ a également affirmé, à titre de principe, que ces conditions n'étaient pas respectées dès lors que la clause devait être interprétée.

§2. Le caractère apparent

159. Règle. - Elles doivent être mentionnées dans la police de façon très apparente dans le but d'attirer l'attention de l'assuré consommateur.

¹¹² J. Kullmann *et al.*, *Le Lamy Droit des Assurances*, 2016, n°274.

¹¹³ S. Bertolaso, «Assurances terrestres - le risque objet du contrat», *fascicule 5-2 lexis nexis JCI civil*, n°88.

¹¹⁴ Cass. Civ Ire. 8 octobre 1974, n° 73-12497.

¹¹⁵ Cass. Civ Ire. 22 mai 2001, n° 99-10.849.

160. L'appréciation jurisprudentielle. - De nombreux arrêts se sont prononcés sur différents cas d'espèces. L'utilisation de tel type de police d'écriture, d'une couleur particulière ou le fait d'encadrer la clause, par exemple, peuvent permettre de satisfaire à cette obligation mais pas de façon automatique. Seul l'objectif final importe et les juges l'apprécient souverainement en motivant leurs décisions¹¹⁶.

161. Conclusion. L'assureur doit prouver l'exclusion. - La validité de la clause d'exclusion au regard des conditions décrites doit être prouvée par l'assureur qui ne peut par une clause faire peser cette charge sur son co-contractant.

Section 3. Les exclusions de garantie du contrat bateau

162. Introduction. Plan. - Nous avons vu que l'opération d'assurance se caractérise par la mutualisation des risques et que la protection de cette mutualité impose de définir avec précision ce qui est susceptible de déclencher la garantie de l'assureur afin de ne pas exposer l'ensemble à des risques déraisonnables. L'exclusion de garantie est le moyen de parvenir à cet objectif.

¹¹⁶ S. Bertolaso, «Assurances terrestres - le risque objet du contrat», *fascicule 5-2 lexis nexis JCI civil*, n°94.

Le contrat plaisance n'échappe pas à ce mode de fonctionnement et contient de nombreuses clauses d'exclusion. Nous allons étudier les principales clauses qui sont relatives: à l'état alcoolique du chef de bord (§1), à la détention du permis de conduire (§2) et des papiers du bord (§3) et au dommage occasionné à un passager transporté à titre onéreux (§4).

§1. La conduite du navire sous l'emprise d'un état alcoolique ou de substances stupéfiantes non prescrites médicalement

163. Plan. - La conduite d'un navire sous l'emprise de l'alcool revêt évidemment un caractère dangereux dont on connaît bien les aspects. En permettant de ne pas couvrir un tel comportement, l'exclusion est donc justifiée (1). Fondée dans son principe, elle n'en demeure pas moins soumise aux conditions de validité (2).

1- Une exclusion justifiée

164. La clause d'exclusion. - Les polices d'assurance plaisance prévoient une exclusion de garantie lorsqu'un dommage survient alors que la personne assurée, chargée de la conduite du navire, est sous l'emprise de l'alcool, de substances interdites ou de stupéfiants non prescrits médicalement. Elles précisent que cette exclusion ne joue pas s'il est établi que cet état est sans lien avec le sinistre.

165. Justifications. - Cette clause se trouve justifiée car un tel état entraîne une baisse d'attention, une diminution des réflexes et une hausse du temps de réaction. Garantir les conséquences d'une telle attitude serait préjudiciable pour la collectivité car elle conduirait à développer un sentiment d'inconséquence, propre finalement à encourager des comportements dangereux.

166. Une prévention insuffisante. - La dangerosité que présente la consommation d'alcool associée à la conduite d'un véhicule est désormais ancrée dans les esprits pour ce qui concerne les véhicules terrestres, cet élément ayant été mis au cœur de la politique de prévention pour la sécurité routière.

La conduite sous l'emprise de telles substances est sanctionnée également en plaisance, le cas échéant par le retrait du permis de conduire¹¹⁷.

La prévention n'est en revanche pas aussi forte qu'en matière routière et la conscience du danger est moins présente dans l'inconscient collectif des plaisanciers.

167. Des risques bien présents. - Les risques sont pourtant bien réels et parfois même plus importants qu'en matière routière en raison de l'environnement maritime dans lequel s'exerce cette activité.

¹¹⁷ Décret n°2007-1167 du 2 août 2007 relatif au permis de conduire et à la formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur. Article 6.

Au surplus, la conduite d'un navire sous l'imprégnation d'un état alcoolique n'est pas moins fréquente et plausible qu'en matière terrestre. La navigation de plaisance est en général pratiquée comme un loisir et une sortie en mer, en période estivale, peut aisément être agrémentée d'une consommation d'alcool qui va précéder la reprise de la conduite du navire.

2- Le respect des conditions de validité

168. La disparité des clauses du marché. - Rappelons que le contrat plaisance n'est pas un contrat type. Ainsi, la clause d'exclusion relative à l'état alcoolique de la personne en charge de la navigation est très souvent présente mais son contenu varie selon les polices.

Bon nombre d'entre elles se contentent d'évoquer un état d'imprégnation alcoolique ou un usage de stupéfiants sans apporter plus de précisions sur les circonstances de l'exclusion. La question peut alors se poser de savoir si une telle clause remplit les conditions de validité requises.

169. Illustrations jurisprudentielles. - La 1^{ère} chambre civile a eu l'occasion d'affirmer que : « *ne remplit pas les critères nécessaires aux exclusions de garantie, la clause excluant la garantie en cas d'imprégnation alcoolique de l'assuré car elle ne permet pas de déterminer le taux d'alcool minimal au delà duquel jouera la clause d'exclusion.* ».¹¹⁸

¹¹⁸ Cass. Civ. 1re. 9 décembre 1997, n° 96-10.592.

La 2^{ème} Chambre civile a également sanctionné la clause qui visait à exclure « *les accidents occasionnés par l'alcoolisme ou par l'usage de stupéfiants sans autres précisions* »¹¹⁹.

Si certains assureurs plaisance ne précisent pas leur clause, d'autres semblent avoir été plus attentifs aux contraintes imposées par le législateur et la jurisprudence. Tel est le cas par exemple du contrat plaisance qui, par le biais d'un astérisque, renvoie au code de la route tout en affirmant que l'état alcoolique se définit par le taux d'alcoolémie qui constitue une infraction au sens de ce texte.

La jurisprudence a cependant eu l'occasion d'affirmer que la clause faisant référence aux textes dont le non respect entraîne la perte de la garantie n'est pas suffisamment formelle et limitée en ce qu'elle empêche l'assuré de prendre la mesure de l'étendue de l'exclusion¹²⁰. On peut toutefois relativiser sa portée sur le cas présent car le renvoi à l'article du code de la route relatif à la limite de consommation d'alcool semble assez précis, l'existence de la limitation et le texte applicable étant relativement connus du grand public.

170. Conclusion. - En définitive, l'assureur devrait définir le plus précisément possible l'état d'imprégnation alcoolique du conducteur du navire, susceptible d'entraîner la perte de la garantie. Le contrat qui définit un tel état comme étant caractérisé dès lors que la concentration d'alcool mesurée dépasse les 0,50 gramme par litre de sang, offre à l'assuré une connaissance précise de ce qui est susceptible de lui faire perdre son droit à garantie et satisfait pleinement aux obligations posées par le code des assurances.

¹¹⁹ Cass. Civ. 2e. 18 janvier 2006, n° 04-17.872.

¹²⁰ S. Bertolaso, «Assurances terrestres - le risque objet du contrat», *fascicule 5-2 lexis nexis JCI civil*, n°100.

§2. Le dommage survenant tandis que le chef de bord n'est pas titulaire du permis de naviguer

171. La clause d'exclusion. - Elle se trouve régulièrement au sein de la même clause relative à l'état alcoolique. Si une partie de la clause n'obéit pas aux conditions de validité, elle sera sanctionnée, mais cette sanction ne s'étendra toutefois pas à l'autre partie, conforme quant à elle aux exigences légales¹²¹.

172. L'obligation réglementaire. - Rappelons ici, qu'en vertu d'un décret de 2007¹²², le permis est obligatoire pour conduire un bateau qui dispose d'un moteur d'une puissance supérieure à 4,5 KW.

173. La personne concernée par la clause. - Il est important de noter que cette clause d'exclusion de garantie vise le chef de bord (supra, n°14, n°62). C'est donc la personne en charge de la conduite du navire qui doit être titulaire du permis.

Dans un arrêt¹²³ rendu en 1985, la Cour de cassation a conforté une cour d'appel qui avait considéré qu'un assureur refusait de façon légitime de délivrer sa garantie au souscripteur, propriétaire du bateau, pour les dommages subis par ce dernier, alors que le « pilote » (qui n'était pas le propriétaire) n'était pas titulaire du permis.

¹²¹ J. Kullmann *et al.*, *Le Lamy Droit des Assurances*, 2016, n°276.

¹²² Décret n°2007-1167 du 2 août 2007 relatif au permis de conduire (...) des bateaux de plaisance à moteur.

¹²³ Cass. Civ. 1re. 17 décembre 1985, n° 84-11.799P.

§3. Les dommages survenus lorsque les « papiers du bord »
ne sont pas en règle

174. La clause d'exclusion. - La plupart des contrats plaisance contiennent une clause excluant la garantie quand les papiers de bord du navire ne sont pas en règle ou ne sont pas valides¹²⁴. Cette exclusion est souvent invoquée pour des sinistres affectant le corps du navire. Elle fait néanmoins partie des exclusions générales applicables à l'ensemble des garanties du contrat, dont celle afférente à la responsabilité civile.

175. Les papiers du bord. - Rappelons que parmi les principaux papiers du bord, nous trouvons le titre de navigation et le certificat de navigabilité.

Le premier est délivré lors de l'immatriculation qui est obligatoire pour tout navire de plus de 2,50 mètres. Il peut prendre la forme simplifiée d'une carte de circulation délivrée par les affaires maritimes lorsque le navire n'excède pas 7 mètres. Il est en revanche intégré à l'acte de francisation, délivré par l'administration des douanes, lorsque le navire dépasse cette taille.

Le second atteste de la vérification par les affaires maritimes de la conformité du navire à la réglementation en vigueur¹²⁵.

¹²⁴ F.Turgne, revue générale du droit des assurances n°2008-3, 1er juillet 2008.

¹²⁵ F. Petit, « commission de transport », *fascicule 612 lexis nexis, JCI transport*, 12 juin 2015, n°33.

176. La preuve par l'assureur. - Puisqu'il s'agit d'une exclusion de garantie, il appartient à l'assureur de démontrer son applicabilité.

Un arrêt rendu en 2006 par la cour d'appel d'Aix-en-Provence était relatif à un navire de plaisance qui avait sombré au large des côtes espagnoles. Le contrat d'assurance contenait une clause d'exclusion s'appliquant lorsque les « *papiers de bord de l'unité assurée, et notamment le certificat de navigabilité, (n'étaient) pas en règle ou en état de validité.* »¹²⁶

Sur ce fondement, l'assureur refusait sa garantie car l'assuré n'avait pas produit les documents attestant de l'immatriculation du navire.

La cour d'appel rappelait alors: « *il incombe à l'assureur qui invoque une exclusion de garantie, de démontrer la réunion des conditions de fait de l'exclusion* ».

Ainsi, le simple fait que l'assuré ne produise pas les documents exigés n'est pas suffisant pour faire jouer la clause¹²⁷. En revanche, il démontrera la réunion de ces conditions simplement en constatant une irrégularité ou un défaut de validité des documents en question¹²⁸.

¹²⁶ Aix-en-Provence, 9 novembre 2006, « navire Five O One ».

¹²⁷ R. Rezenthel, « le régime de responsabilité des activités de plaisance », *DMF* n° 577, 1997.

¹²⁸ D. Bretagne Jaeger, « application des clauses d'exclusions de garantie », *DMF* n°599, 1999.

177. L'existence d'un lien de causalité. - la difficulté de cette clause réside dans le fait de savoir si un lien de causalité doit être établi entre la « défaillance administrative » et la réalisation du risque.

Dans un arrêt rendu en 2006 par la cour d'appel de Paris, un navire avait sombré alors que l'acte de francisation était expiré. L'assureur avait invoqué l'exclusion de garantie correspondant au défaut de validité des documents de bord. L'assuré faisait alors valoir qu'il n'existait pas de lien entre la cause du dommage et l'exclusion.

La cour d'appel de Paris a cependant considéré que: « *l'application d'une clause d'exclusion n'est pas soumise à l'existence d'un lien de causalité entre cette exclusion et le risque garanti.* »¹²⁹. Cette position est celle de la jurisprudence qui fait une application « mécanique » de la clause d'exclusion dès lors qu'elle remplit les conditions de validité¹³⁰.

Parmi les polices du marché, certaines ne précisent pas si un lien de causalité est requis tandis que d'autres prévoient expressément la nécessaire existence ou non d'un tel lien.

§4. Le dommage occasionné à un passager transporté à titre onéreux

178. La clause d'exclusion. - Les polices du marché excluent régulièrement la prise en charge des conséquences de la responsabilité civile de l'assuré lorsque les dommages sont subis par un passager transporté à titre onéreux.

¹²⁹ Paris, 20 janvier 2006, n°2003/10975 - DMF n°672, juillet 2006.

¹³⁰ F.Turgne, revue générale du droit des assurances n°2008-3, 1er juillet 2008.

179. La possibilité d'une clause dérogatoire. - Les parties peuvent déroger à cette exclusion à travers les conditions particulières. Un arrêt de la cour d'appel de Papeete rendu en 2009 en est une illustration¹³¹.

Dans cette espèce, un navire transportant plusieurs passagers à titre onéreux, dont des plongeurs, avait chaviré sous l'effet d'une vague. Un contrat bateau avait été conclu par le propriétaire et prévoyait aux conditions générales, une clause d'exclusion pour les dommages causés aux passagers transportés à titre onéreux.

Les parties avaient cependant inclus aux conditions particulières une clause dérogeant à l'exclusion et qui obligeait donc l'assureur à délivrer sa garantie du fait de la mise en jeu de la responsabilité civile de l'assuré.

180. Conclusion. - Comme nous avons pu le constater, de nombreuses clauses du contrat d'assurance plaisance sont susceptibles de faire perdre à l'assuré le bénéfice de la garantie. Lorsque tel sera le cas, le plaisancier devra affronter seul sa dette de responsabilité. Il pourra toutefois bénéficier de l'institution des limitations.

¹³¹ Papeete, 25 juin 2009, n°05/00483.

Titre 2. Les limitations de responsabilité

181. Plan. - Les limitations de responsabilité applicables en matière de créances maritimes constituent l'un des éléments les plus marquants de la spécificité du droit maritime. Si son application à la plaisance a un temps été discutée, elle ne fait aujourd'hui aucun doute.

Elle permet notamment au plaisancier, propriétaire du navire ou chef de bord, de limiter sa responsabilité extra contractuelle engagée suite à des dommages causés à des tiers.

Il importe dans un premier temps d'exposer les caractères généraux de l'institution (chapitre 1) avant d'étudier les nombreuses discussions dont elle a fait l'objet (chapitre 2).

Chapitre 1. Caractères généraux

182. Plan. - Le régime des limitations a connu de nombreuses modifications. L'article 216 du code de commerce semblait réserver leur bénéfice à la navigation commerciale. La convention de 1957 prévoyait une déchéance en cas de faute simple. Finalement, les dispositions actuelles ont instauré la faute inexcusable comme cause de déchéance et ont rehaussé les plafonds de réparation.

Nous commencerons par présenter le régime juridique actuel de ces limitations (section 1) avant de nous intéresser aux fondements de l'institution (section 2).

Section 1. Régime juridique

Après un bref exposé des conditions requises pour bénéficier des limitations selon les textes applicables (§1), nous nous intéresserons au montant du plafond de réparation (§2).

§1. Conditions selon les textes en vigueur

183. Textes applicables. - La convention de Londres du 19 novembre 1976 sur « *la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes* »¹³², modifiée par le protocole du 2 mai 1996¹³³, et les articles L5121-1 et suivants du code des transports régissent les limitations de responsabilité de l'armateur.

184. Conditions. - Pour bénéficier de la limitation, la dette doit être une dette de responsabilité et les dommages qui l'ont fait naître doivent être en lien avec l'utilisation ou l'exploitation du navire.

La qualification de navire est d'ailleurs indispensable. L'engin nautique en cause doit donc présenter les caractères d'un navire: un engin flottant, apte à affronter les périls de la mer et autonome dans sa navigation¹³⁴.

¹³² Convention de Londres du 19 novembre 1976 - Décret 86-1371 du 23 décembre 1986.

¹³³ Protocole de Londres du 2 mai 1996 - Décret n°2007-1379 du 22 septembre 2007.

¹³⁴ P. Bonassies et C. Scapel, *traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 2e éd., 2010, n°148, 151, 152.

§2. Plafond de réparation

185. Mécanisme. - Pour bénéficier des limitations, le propriétaire devra constituer un fonds de limitation. Le fonds sera alors divisé en différentes parties dont l'une concernera le « *règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des personnes autres que les passagers* ». Les fonds de cette partie seront attribués proportionnellement à chaque créancier concerné. Le montant des créances excédant le plafond de cette partie sera « reversé » dans la partie relative aux autres créances et distribué.¹³⁵

186. Montant concernant les navires de plaisance. - Conformément à l'article L5121-5 du code des transports, les navires de moins de 300 unités de jauge se voient appliquer une limitation de responsabilité fixée à 1 million de DTS¹³⁶ concernant les créances pour mort ou lésions corporelles.¹³⁷

187. Critique. - 1 million de DTS correspond à environ 1 250 000 euros. Si les montants ont été sensiblement revus à la hausse suite au protocole de 1996, ils peuvent paraître encore bas au regard des préjudices que peuvent causer les puissants navires de plaisance à moteur¹³⁸ (*supra*, n°82).

¹³⁵ Ph. Delebecque, *Droit maritime, Dalloz Précis*, 2014, p.636, n°869.

¹³⁶ Droits de tirage spéciaux.

¹³⁷ Ph. Delebecque, *Droit maritime, Dalloz Précis*, 2014, p.636, n°869.

¹³⁸ P. Bonassies et C. Scapel, *traité de droit maritime, LGDJ, Traité*, 2e éd., 2010, n°440.

Section 2. Fondements de l'institution

188. Les risques de la mer. - La navigation s'effectue dans un milieu périlleux. Les risques de la mer constituent ainsi la première justification à l'institution.

La cour d'appel de Rennes¹³⁹ en 1983 et la Haute juridiction¹⁴⁰ en 2014, ont rappelé que ces risques étaient présents du seul fait de la navigation en mer et, par conséquent, indépendamment de sa finalité. Les navires de plaisance sont donc autant exposés aux périls de la mer que les navires commerciaux et doivent se voir appliquer les limitations.

189. Une activité d'intérêt général. - De prime abord, ce caractère d'intérêt général n'est pas évident en plaisance. En réalité il en est autrement. Comme le souligne Stéphane MIRIBEL¹⁴¹: *« notre pays est le leader mondial de la voile et le 4ème producteur de bateaux à moteur. L'économie de l'industrie et des services nautiques compte 5090 entreprises, 40326 salariés pour un chiffre d'affaires de 4,42 milliards d'euros. Parallèlement, on dénombre en France 9 millions de pratiquants occasionnels et 4 millions de plaisanciers réguliers »*.

La Cour de cassation, dans un arrêt du 9 octobre 2014¹⁴² a ainsi fait référence au *« motif d'intérêt général de la préservation et du développement des activités nautiques de loisir »* pour justifier l'application des limitations. Bien que justifiées, les limitations ont néanmoins fait l'objet de nombreuses discussions.

¹³⁹ Rennes, 15 mars 1983, *DMF n°741 spécial plaisance*, 2012 n°741.

¹⁴⁰ Cass. com. 29 avril 2014, n°12.25901. «navire caliente», *DMF n°763*, 2014.

¹⁴¹ S. Miribel, « Plaisance et limitation de responsabilité », *DMF n°766*, 2015.

¹⁴² Cass. com. 9 octobre 2014, n°14-40036. «navire Pti Jules».

Chapitre 2. Une institution discutée

190. Plan. - L'application des limitations à la plaisance n'a pas toujours été acquise (section 1). Par ailleurs, malgré la présence de la faute inexcusable comme cause de déchéance, elles constituent une atteinte évidente au principe du droit commun de réparation intégrale (section 2). Enfin, nous verrons que la présence de l'assureur de responsabilité n'est pas sans soulever quelques questions quant à la constitution du fonds (section 3).

Section 1. Les limitations face au droit commun de la responsabilité

191. Plan. - L'atteinte au principe de réparation intégrale (§1) doit être relativisée par la possibilité de faire échec aux limitations par la démonstration d'une faute inexcusable (§2).

§1. Atteinte au principe de réparation intégrale

192. Une réparation limitée. - Nous avons vu qu'en vertu du principe de réparation intégrale, le responsable d'un dommage devait indemniser en totalité le préjudice subi par la victime (*supra*, n°25).

Par définition, les limitations sont donc une atteinte directe à ce principe. Le bénéficiaire de la limitation, responsable d'un dommage en lien avec le navire, débiteur d'une dette de responsabilité, ne sera pas tenu d'indemniser la victime à hauteur du préjudice qu'il lui a causé.

193. L'arrêt « Pti Jules ». - Le 9 octobre 2014, la Cour de cassation¹⁴³ s'est prononcée sur cette atteinte. Sur le fondement des justifications à l'institution, la Haute juridiction a considéré que: « *le législateur n'a pas porté une atteinte disproportionnée aux droits des titulaires de créances maritimes en limitant leur indemnisation, tout en leur permettant d'obtenir réparation intégrale de la personne responsable, s'il est prouvé que le dommage résulte d'une faute inexcusable.* »

¹⁴³ Cass. com. 9 octobre 2014, n°14-40036, « navire Pti Jules ».

§2. La faute inexcusable

194. Principe. - Le plaisancier ne pourra pas bénéficier des limitations de responsabilité s'il a commis une faute inexcusable. Avant les dispositions actuelles, la faute simple entraînait la déchéance.

Aujourd'hui, l'article L 5121-3 al.3 du code des transports dispose que les bénéficiaires: « *ne sont pas en droit de limiter leur responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de leur fait ou de leur omission personnels et qu'il a été commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.* »

195. Conclusion. Une réparation intégrale rare. - Si les fondements des limitations justifient bien l'atteinte au principe de réparation, l'évocation de la faute inexcusable comme constituant « une chance » d'obtenir réparation intégrale semble moins pertinente car cette faute est difficilement caractérisée. En pratique, la réparation ne sera donc quasiment jamais intégrale lorsque les limitations seront amenées à jouer.

Section 2. La question de l'application des limitations à la plaisance

196. Une institution initialement destinée à la navigation commerciale. - L'article 216 du code de commerce réservait l'application des limitations à la navigation commerciale et la jurisprudence se montrait réticente à l'étendre à la navigation de plaisance¹⁴⁴.

197. Une absence de distinction dans les textes nouveaux. - Les textes qui lui ont succédé - la loi du 3 janvier 1967 modifiée par une loi de 1984 et insérée dans le code des transports - n'ont toutefois pas posé de condition tenant à la destination de l'activité. La question se posait alors de savoir si cette condition était maintenue.

198. Confirmation de la jurisprudence. - Dans un arrêt du 15 mars 1983, la cour d'appel de Rennes¹⁴⁵ a appliqué les limitations en matière de plaisance en considérant que les textes applicables ne comportaient aucune distinction quant à la finalité de la navigation. Faute de précision des textes, les limitations doivent donc s'appliquer.

199. L'article L171-5 du code des des assurances. - Par ailleurs, le code des assurances prévoit dans son article L171-5 qui, nous l'avons vu, exclut du titre VII relatif à l'assurance maritime les contrats d'assurance plaisance, que les règles relatives à la possibilité d'affecter l'indemnité au fonds de limitation s'appliquent à la plaisance.

¹⁴⁴ Ph. Delebecque, *Droit maritime, Dalloz Précis*, 2014, p.620, n°851.

¹⁴⁵ Rennes 15 mars 1983, *DMF n°741 spécial plaisance*, 2012.

Section 3. Les limitations et l'assureur de responsabilité

200. Préalable. Les plafonds de garantie. - Les limitations de garantie ne doivent pas être confondues avec les plafonds de garantie (*supra*, n°124) insérés dans le contrat et prévoyant le montant maximal de l'engagement de l'assureur pour la garantie concernée. Ce dernier ne peut verser une indemnisation supérieure à ce plafond aussi bien vis à vis de la victime que vis à vis de l'assuré.

201. Droit personnel à limitation de l'assureur. - L'assureur n'était initialement pas un bénéficiaire des limitations désigné par les textes. La question se posait alors de savoir si en l'absence de constitution d'un fonds par l'assuré et en présence d'une action directe de la victime, l'assureur pouvait lui-même constituer le fonds.

La convention de Londres a accordé ce droit personnel à l'assureur. En revanche, et il s'agit ici d'une rare différence entre les dispositions internes et les dispositions internationales, le droit interne n'a pas suivi la convention.

L'assureur n'a ainsi pas de droit personnel à constituer le fonds. Toutefois, la limitation peut être invoquée par l'assuré jusqu'au règlement de la dette¹⁴⁶, même après condamnation. Comme le souligne le Professeur BONASSIES: « *La même faculté doit être reconnue, mutatis mutandis, à l'assureur : le droit de constituer le fonds sans limite dans le temps, donc même après une première condamnation « illimitée »* »¹⁴⁷.

¹⁴⁶ F. Turgne, « Responsabilité du skipper et assurance plaisance », *DMF n°741 spécial plaisance*, 2012.

¹⁴⁷ P. Bonassies et C. Scapel, *traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 2e éd., 2010, n°426.

202. Clause contractuelle relative aux limitations. - Les contrats prévoient de plus que la garantie sera limitée au montant obtenu après l'application des limitations dès lors que l'assuré est en droit de s'en prévaloir. Cette clause est opposable à la victime.¹⁴⁸

203. Conclusion. - L'institution des limitations s'explique au regard des périls de la mer et du caractère d'intérêt général sans cesse grandissant de l'activité de plaisance.

Elle conduit cependant à une indemnisation partielle de la victime qui de plus, voit ses chances d'obtenir une réparation intégrale réduites du fait de l'instauration de la faute inexcusable, laquelle durcit le régime susceptible d'entraîner déchéance des limitations.

¹⁴⁸ P. Bonassies et C. Scapel, *traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 2e éd., 2010, n°426.

204. Conclusion générale. - Nous l'avons constaté, le plaisancier confronté à la mise en jeu de sa responsabilité civile peut être condamné à verser une indemnisation particulièrement élevée à la victime, notamment lorsque des dommages corporels sont causés.

Ces enjeux conduiront normalement le plaisancier avisé à souscrire la garantie responsabilité du contrat bateau qui n'est pas obligatoire. Il protégera ainsi son patrimoine.

Par ailleurs, il pourra limiter la réparation qu'il doit car il est éligible aux limitations de responsabilité applicables en matière de créances maritimes.

205. Une diligence toujours de mise. - La conclusion du contrat bateau et les limitations de responsabilité ne doivent cependant pas le conduire à développer un sentiment d'invulnérabilité et un comportement inconséquent car il peut en effet perdre le bénéfice de la garantie et des limitations. Il doit donc conserver un comportement diligent, en phase avec les prescriptions du contrat d'assurance.

*

206. Prise en compte du droit des victimes. - Si la mise en jeu de la responsabilité du plaisancier s'effectue selon le droit commun, l'obligation d'indemnisation qu'elle entraîne est marquée par la spécificité maritime avec l'institution des limitations.

Ces limitations conduisent la victime à obtenir une réparation seulement partielle de ses préjudices. Les justifications à l'institution sont bien réelles mais elles ne sont pas absolues, surtout en plaisance, et ne doivent pas faire l'objet d'une défense corporatiste. Les multiples discussions doctrinales qui les entourent sont ainsi saines pour l'évolution de l'institution.

Une question peut également se poser quant au choix opéré de remplacer la faute simple par la faute inexcusable comme entraînant déchéance du droit à limitation. Dans l'arrêt « Pti Jules » (*supra*, n°193), la Cour de cassation avait considéré que les limitations ne portaient pas atteinte au droit des victimes qui disposaient d'une « chance » d'obtenir réparation intégrale en démontrant la faute inexcusable du plaisancier responsable.

On peut toutefois se demander si l'instauration de la faute lourde, négligence particulièrement grave, en lieu et place de la faute inexcusable ne constituerait pas un équilibre plus juste entre la légitimité du plaisancier à se prévaloir des limitations et le droit des victimes à obtenir la réparation intégrale de leurs préjudices.

*

207. L'instauration d'une assurance obligatoire. - A ce jour la souscription d'un contrat d'assurance plaisance est facultative. L'instauration d'une assurance obligatoire, dépourvue de toute limitation lorsque des dommages corporels sont en jeu, permettrait de tendre aussi vers cet équilibre.

D'autres pistes méritent également d'être étudiées telles que la clarification de la réglementation applicable à la plaisance ou le développement d'une prévention plus soutenue. Mais il paraît en outre judicieux de préserver l'esprit de la plaisance en ne la soumettant pas à un corpus de règles trop fourni. Elle demeure, en effet, une activité pratiquée pour le plaisir et fondée sur le principe de la liberté de prendre la mer.

Bibliographie

- I. - Traité et manuels

- JP. Beurrier, R. Rezenhel *et al.*, *Droits maritimes*, Dalloz Action 3ème édition, 2016.
- P. Bonassies et C. Scapel, *traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 2e éd., 2010.
- P. Brun *et al.*, *Le Lamy Droit de la Responsabilité*, Lamy droit civil, 2016.
- G. Cornu, *vocabulaire juridique*, association Henri Capitant, quadrigé/puf, 8ème édition., 2007.
- Ph. Delebecque, *Droit maritime*, Dalloz Précis, 2014.
- Dictionnaire, Le grand Larousse illustré, édition 2016.
- Encyclopédie illustrée, Hachette, édition 1993.
- C. Guettier, C. Bloch *et al.*, *droit de la responsabilité et des contrats*, Dalloz Action, 10ème édition, 2015.
- J. Kullmann *et al.*, *Le Lamy Droit des Assurances*, 2016.

- II.- Cours et thèses universitaires

- S. Abravanel, A. Astegiano, *fonds de garantie et assurances*, université Lyon 3.
- M. Bruschi, *Cour magistral « droit des assurances »*, Master 1 droit des affaires, 2015.
- E. Sonnic, *La navigation de plaisance: territoires de pratiques et territoires de gestion en Bretagne*, Thèse, Université Rennes 2, 2005.

• III.- Articles

- S. Bertolaso, «Assurances terrestres - le risque objet du contrat», fasc. 5-2, *lexis nexis JCI. civil*, 2015.
- L. Bloch, « Devoir d'information et de conseil en matière d'assurance », fasc. 6, *lexis nexis JCI. civil*, 27 oct 2015.
- L. Bloch, « Assurances terrestres, le particularisme de l'assurance RC », fasc. 11-10 *lexis nexis JCI. civil* , 17 avril 2016.
- D. Bretagne Jaeger, « application des clauses d'exclusions de garantie », *DMF n°599*, déc. 1999.
- A. Dumery, « constantes de la responsabilité civile », fasc.10 *lexis nexis JCI. encyclopédie des Huissiers de justice*, 25 sept 2013, n°5.
- O. Jambu-Merlin, « responsabilité civile du plaisancier. Quelques éléments d'un état des lieux », *DMF n° 687*, déc. 2007.
- G. de Lapparent, « interprétation d'une police d'assurance navigation de plaisance », *DMF n°675*, nov. 2006.
- S. Miribel, « Plaisance et limitation de responsabilité », *DMF n°766*, fév. 2015.
- A. Montas, « rapport du droit maritime au droit commun », *DMF n°691*, avr. 2008.
- A. Montas, « sur l'indemnisation d'un nageur abordé par un navire de plaisance », *DMF n°686*, nov. 2007.
- F. Petit, « commission de transport », fasc. 612 *lexis nexis, JCI. transport*, 12 juin 2015
- O. Raison, « le chef de bord, notion, fonction et responsabilité », *DMF n°687*, déc 2007.
- R. Rezenthel, « le régime de responsabilité des activités de plaisance », *DMF n° 577*, déc.1997.
- Y. Tassel, « plaisance », *DMF n°574*, sept. 1997.
- F.Turgne, « assurances maritimes et transports », fasc. 989 *lexis nexis*, 18 déc 2013, n°71.
- F.Turgne, « Responsabilité du skipper et assurance plaisance », *DMF n°741*, déc 2012, p. 915.
- « Responsabilité du port en présence d'un navire non assuré ». *DMF n°730*, novembre 2011.

- IV.- Commentaires de jurisprudence

- Cass. crim. 9 mai 2007, n°06-88.256, *DMF n°686*, nov. 2007, Obs. P. Delebecque.
- Cass. civ. 2e, « navire Creter IV, n° 05-11.242. *DMF n°675*, nov.2006, « interprétation d'une police d'assurance navigation de plaisance ». Obs. G. de Lapparent.

- V.- Sites internet

- [développement-durable.gouv.fr](http://developpement-durable.gouv.fr).
- courdecassation.fr
- Fédération Française des sociétés d'assurances - [FFSA.fr](http://ffsa.fr).
- Fédération Française de Voile, ffvoile.fr.
- Direction générale de la concurrence (...) - <http://www.economie.gouv.fr/dgcrf/publications>.
- [Service-public.fr](http://service-public.fr)

Chapitre 2. La garantie responsabilité civile	45
Section 1. La qualité d'assuré	47
§1. Pluralité d'assurés	47
§2. L'incompatibilité avec la qualité de professionnel de la plaisance en exercice	48
§3. L'extension de la qualité d'assuré au skieur nautique ou aux personnes pratiquant une activité similaire en lien avec le bateau	49
Section 2. Notion de tiers et cumul de qualité	51
Section 3. Les autres contrats garantissant la responsabilité civile du plaisancier	53
§1. L'obligation des groupements sportifs et des organisateurs d'activités sportives	54
§2. Le contrat multirisque habitation	54
Partie 2: Une garantie et une responsabilité limitées	57
Titre 1: Une garantie responsabilité civile délimitée	58
Chapitre 1. Conditions et déchéances de garantie	59
Section 1. Les conditions de garantie	60
§1. Notion et enjeux	60
§2. L'utilisation privée et ludique	61
§3. La navigation dans la zone géographique définie	64
Section 2. La déchéance de garantie	66
§1. Régime	66
§2. La déclaration de sinistre tardive	67
Chapitre 2. Les exclusions de garantie	69
Section 1. L'exclusion légale de la faute intentionnelle	71
§1. Une obligation justifiée	71
§2. Caractérisation	72
Section 2. Le régime juridique des clauses d'exclusion	73
§1. Le caractère formel et limité	73
§2. Le caractère apparent	74

Section 3. Les exclusions de garantie du contrat bateau	75
§1. La conduite du navire sous l'emprise d'un état alcoolique ou de substances stupéfiantes non prescrites médicalement	76
1- Une exclusion justifiée	76
2- Le respect des conditions de validité	78
§2. Le dommage survenant tandis que le chef de bord n'est pas titulaire du permis de naviguer	80
§3. Les dommages survenus lorsque les « papiers du bord » ne sont pas en règle	81
§4. Le dommage occasionné à un passager transporté à titre onéreux	83
Titre 2: Les limitations de responsabilité	85
Chapitre 1. Caractères généraux	86
Section 1. Régime juridique	87
§1. Conditions selon les textes en vigueur	87
§2. Plafond de réparation	88
Section 2. Fondements de l'institution	89
Chapitre 2. Une institution discutée	90
Section 1. Les limitations face au droit commun de la responsabilité	91
§1. Atteinte au principe de réparation intégrale	91
§2. La faute inexcusable	92
Section 2. La question de l'application des limitations à la plaisance	93
Section 3. Les limitations et l'assureur de responsabilité	94

Résumé - La navigation de plaisance connaît un essor constant qui entraîne un contentieux fourni quant à la responsabilité civile de ses pratiquants. Mise en jeu, celle-ci oblige le plaisancier à réparer les préjudices causés. Pour se prémunir de ces conséquences pécuniaires, il souscrit un contrat d'assurance plaisance dont il doit alors connaître tous les rouages pour ne pas avoir à affronter seul sa dette de responsabilité suite à une perte du bénéfice de la garantie.

Summary - Pleasure sailing shows a constant rise which implies a growing litigation about boaters civil liability. Engaged, such liability forces the yachtsman to repair the harms caused. In order to protect himself against financial consequences, he subscribes a pleasure sailing boat insurance of which he has to know all the terms for not to be constrained to face alone his responsibility debt after having lost his guarantee.

Mots-clés -

Plaisance
Chef de bord
Responsabilité civile
Préjudices corporels
Réparation intégrale
Garantie responsabilité
Exclusions de garantie
Limitations de responsabilité
Faute inexcusable

Keywords -

Pleasure sailing
Skipper
Liability
Physical harms
Full reparation
Liability coverage
Exclusion of guarantee
Limitations of liability
Inexcusable fault