



HAL
open science

Planche à voile, kitesurf, jet-ski : quel régime juridique ?

Claire Humann

► **To cite this version:**

Claire Humann. Planche à voile, kitesurf, jet-ski : quel régime juridique?. Le droit des activités maritimes et portuaires, Oct 2018, Le Havre, France. hal-02423253

HAL Id: hal-02423253

<https://hal.science/hal-02423253>

Submitted on 23 Dec 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Planche à voile, kitesurf, jet-ski : quel régime juridique ?

Claire Humann

Maître de conférences

Université du Havre

Laboratoire LEXfeim

Le paysage des activités nautiques s'est radicalement transformé au cours de la dernière décennie, l'évolution technologique ayant donné naissance à une grande variété d'engins dont la nature et la destination sont très différentes des navires classiques. Si la plaisance traditionnelle (voilier, dériveur) reste la référence en matière de nautisme, elle cohabite aujourd'hui avec une ribambelle d'engins plus ou moins récents, comme, par exemple, la planche à voile et ses dérivés (kitesurf¹, stand up paddle) ou encore les engins motorisés comme les jet-skis, ne correspondant pas à la conception classique du navire.

La diversité sans cesse croissante des supports du nautisme de loisir nous conduit à préciser que notre réflexion portera sur les engins nautiques de plaisance entendus² comme des instruments ou appareils destinés à une activité se pratiquant sur la mer³ à des fins autres que commerciales⁴ et, en particulier, autres que le transport de personnes ou de marchandises ou la

¹ Le kitesurf est une planche aérotractée. La pratique du Kitesurf est un sport nautique de traction consistant à glisser avec une planche sur une étendue d'eau, tracté par une aile volante.

² Selon la définition du dictionnaire Larousse, le nautisme peut être défini comme « *l'ensemble des activités qui se pratiquent sur l'eau et, tout particulièrement, la navigation de plaisance* ».

³ Il convient de distinguer les engins nautiques de plaisance des engins de plage. Sur cette distinction, V. Isabelle CORDIER ; refonte par Alexis LEMARIÉ, *JCl. Transport, Navire et autres bâtiments de mer. Engins de servitude portuaire. Engins de plaisance*, Lexisnexis, Fasc. 1050, n°3; Martine RÉMOND-GOUILLOUD, « Navire et engin de plage », *DMF* 1984, n°426, p. 382.

⁴ Ce qui exclut, par exemple, les drones maritimes qui peuvent être utilisés à des fins commerciales.

prestation de services à titre onéreux. Ces engins sont surnommés engins de plaisance pour les distinguer des autres engins de mer. Il s'agit, avant tout, d'objets de loisir pour les plaisanciers.

Ces engins peuvent être regroupés en trois catégories : voile légère (petits dériveurs, planche à voile), glisse (surf, kitesurf, stand up paddle, kayak, aviron, etc.) ou véhicules nautiques à moteur (jet-skis, walker,...). Délaissant les petits voiliers et les engins de plage, nous nous intéresserons aux engins nautiques de plaisance et plus particulièrement, à la planche à voile, au kitesurf et au jet-ski. Ainsi définis, les engins nautiques de plaisance n'en restent pas moins, pour les juristes, une notion fuyante, faute d'être appréhendés tels quels par la loi. En droit l'engin nautique de plaisance n'existe pas. N'étant pas une notion juridique, ces engins ne bénéficient pas d'un régime juridique propre alors même qu'ils sont causes de risques et générateurs de dommages, tant pour leurs praticiens que pour les tiers. Ces engins nautiques sont ainsi l'une des choses de la plaisance qui questionne le plus le droit. L'absence de dispositions générales rend particulièrement intéressante une question qui, en fin de compte, est simple à formuler : Faut-il soumettre les planche à voile, kitesurf et jet-ski au droit maritime ou au droit terrestre ? La réponse n'est pas simple⁵. En effet, si le qualificatif « nautique » laisse intuitivement présager de l'application du droit maritime lorsqu'il évolue sur la mer (I), celle-ci n'exclut pas une application résiduelle du droit commun (II) posant ainsi la question d'une application distributive des règles maritimes et terrestres.

I. La soumission de l'engin nautique au droit maritime

Les engins nautiques n'ayant pas de statut propre, il est tentant de les rattacher au navire, ce dernier restant, aujourd'hui encore, la notion phare du droit maritime. La qualification juridique des engins nautiques et partant l'application du droit maritime est ainsi tributaire de la définition légale du navire de l'article 5000-2 du Code des transports (A). Au-delà de cet article, se pose la

⁵ Nous nous limiterons au droit français, sans nous interdire d'évoquer certains droits étrangers à titre de comparaison.

question de la soumission des engins nautique aux textes maritimes relatifs aux événements de mer (B).

A. L'application controversée de qualification de navire aux engins nautiques

L'article 5000-2 du Code des transports posant la définition légale du navire⁶ fait référence aux engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime dans les termes suivants :

Sauf dispositions contraires, sont dénommés navires pour l'application du présent Code :

- 1° Tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci;*
2° Les engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime, affectés à des services publics à caractère administratif ou industriel et commercial⁷.

Au sens de la loi, un navire est donc, sauf dispositions contraires, un engin flottant construit et équipé pour la navigation maritime. Si l'on peut admettre que les engins nautiques de plaisance puissent être considérés comme des engins flottants⁸, reste à déterminer ce qu'il faut entendre « navigation maritime ». Si l'on retient la définition de l'article L.5000-1 du Code des transports : « *Est considérée comme maritime pour l'application du présent code la navigation de surface ou sous-marine pratiquée en mer, ainsi que celle pratiquée dans les estuaires et cours d'eau en aval du premier obstacle à la navigation des navires* ». Suivant cette définition très compréhensive, il paraît possible de considérer que les engins nautiques ou, en tout cas une majorité d'entre eux, réalisent une navigation maritime. Au regard de cet article, certains estiment que « *longer la plage, se déplacer dans un estuaire ou remonter un cours d'eau jusqu'au premier obstacle à la navigation est considéré comme une navigation maritime* »⁹ et partant, considèrent que les engins

⁶ Il a fallu attendre 2010 et l'entrée en vigueur du Code des transports pour que la définition légale du navire soit élaborée.

⁷ Le même article précise II. — *Sauf dispositions contraires, les dispositions du présent code ne s'appliquent pas aux navires de guerre, qu'ils soient français ou étrangers. Sont considérés comme navires de guerre tous bâtiments en essais ou en service dans la Marine nationale ou une marine étrangère.*

⁸ Stéphane MIRIBEL, « La codification du droit des transports dans le domaine maritime : les modifications introduites par la codification sont-elles opportunes », compte-rendu de l'assemblée générale du 27 janvier 2011 de AFDM, DMF 2011, n°722, février 2011, p.182.

⁹ JCL. Transports, Fasc.1050, op.cit. (n. 3), n°30.

nautiques de plaisance peuvent prétendre à la qualification de navire. Cette conception large de la notion de navire nous paraît toutefois inopportune. L'application de la qualification de navire aux engins nautiques prête, en effet, le flan à la critique¹⁰. La première raison tient au fait que la définition légale du navire n'est pas impérative. La seconde, plus décisive, résulte du constat que certains articles du Code des transports s'appliquant au navire paraissent peu adaptés aux engins de plaisance les plus légers¹¹ dans la mesure où, traditionnellement, le particularisme des règles de droit maritime s'explique par l'exposition habituelle aux risques de la mer¹². Or, l'aptitude à affronter les risques de mer des engins nautiques de plaisance n'est pas évidente. En effet, en règle générale, les engins nautiques de plaisance se présentent non comme des engins flottants exposés aux risques et périls de la mer mais comme des objets de loisir pour les plaisanciers¹³. Telle est, d'ailleurs, la position de la chambre criminelle de la Cour de cassation qui précise que les engins de plaisance « [...] ne pratiquent généralement pas la navigation maritime faute d'être exposés aux périls de mer dans la mesure où ils opèrent généralement aux abords des plages et des côtes et ne s'éloignent pas du rivage »¹⁴.

On ajoutera que par leurs conditions de navigation, une planche à voile, un paddle, un kitesurf ou un scooter de mer constituent plus des moyens de jeu ou de sport que des moyens de transport. L'on se souvient du point de vue du professeur du Pontavice, selon lequel la planche à voile serait un « *navire imparfait* » car elle n'est pas apte à affronter les périls de la mer et à effectuer une navigation maritime¹⁵. Cette lecture restrictive de la notion de navire nous paraît la plus pertinente car plus conforme à l'esprit qui irrigue le droit maritime.

Entre ces deux conceptions, une voie médiane consiste à retenir une appréciation relative et non pas abstraite de l'aptitude à affronter les périls de mer. L'appréciation relative conduit à ramener cette notion au type de navigation auquel est destiné l'engin flottant. À titre d'exemple,

¹⁰ Philippe DELEBECQUE, *Droit maritime*, Dalloz, coll. Précis 2014, n° 84; V. aussi, *Droits maritimes*, Dalloz, coll. Action 2015/2016, n° 321.70 à propos des planches à voile.

¹¹ Par exemples, les articles L. 5000-4, L. 5000-5, L. 5111-1, L. 5114-6 à L. 5114-9, L. 5114-20, L. 5114-21, L. 5114-24 à L. 5114-29.

¹² Stéphane MIRIBEL, « Qu'est-ce qu'un navire ? » in Mélanges en l'honneur de Christian Scapel, *PUAM* 2013, qui relève que cette définition n'est pas conforme à l'idée que les maritimistes se font du navire, le plus souvent considéré comme un bâtiment d'une certaine taille et d'une certaine valeur qui est confronté aux dangers de la haute mer ou, à tout le moins, au-delà des rivages.

¹³ V. la définition in Gérard CORNU, *Vocabulaire juridique*, PUF 2002.

¹⁴ Cass. Crim., 2 février 2016, *op.cit.*(n.5).

¹⁵ Emmanuel DU PONTAVICE, « Le droit et les navires porte-barges », *DMF* 1970 n°262, p.718. Dans le même sens, Stéphane MIRIBEL, *DMF* 2015, n°775, p.1003.

une planche à voile ou un jet-ski sont aptes à affronter les périls de la mer pour lesquels ils sont conçus et sont donc navires en fonction d'une appréciation relative de cette aptitude à affronter les périls de la mer. En revanche, ils ne le sont pas selon une appréciation absolue¹⁶. Dans la lignée de cette conception, on peut citer un arrêt du 7 juin 2006 par lequel la Cour de cassation a jugé que « *par navigation [de plaisance], il convient d'entendre toute action sur le navire de plaisance ou de sport en relation directe et immédiate avec celle se rapportant à sa destination, à savoir se déplacer d'un point à un autre dans le milieu naturel pour lequel il a été conçu et que l'amarrage dans un port sous abri ou non, ou à un point d'ancrage quelconque constituent des actes directs et immédiats de navigation* »¹⁷.

L'utilité d'une telle conception nous paraît toutefois douteuse car, au final, cela revient à considérer que tout engin nautique est un navire. Or, même si désormais, le concept de navire peut englober des réalités variées, il paraît difficile d'admettre qu'il puisse comprendre tous les engins nautiques. On se heurte notamment à la critique selon laquelle les textes maritimes s'appliquent mal à certains engins nautiques.

Face à un tel hiatus définitionnel, l'étude de la jurisprudence se révèle riche d'informations. Questionnée sur l'application du droit maritime aux engins nautiques, la jurisprudence fait preuve de pragmatisme. Chaque fois qu'une règle maritime est en cause, le juge se pose la question de savoir si l'engin nautique peut être qualifié de navire au sens du texte en cause sachant que la définition légale du navire¹⁸ n'a pas mis fin aux acceptions diverses de la notion.

B. Les règles maritimes questionnées par la présence d'un engin nautique

L'examen des litiges mettant en cause des engins nautiques de plaisance révèlent que ceux-ci sont pour l'essentiel relatifs à deux événements spécifiques au droit maritime : l'abordage (1) et l'assistance (2).

1. Les solutions en matière d'abordage

¹⁶ Isabelle CORBIER, refonte par Alexis LEMARIÉ, *JCL. Transport, Navire et autres bâtiments de mer-Notions fondamentales*, Lexinexis, Fasc. 1045,n°29.

¹⁷ Cass.com., 7 juin 2006, n°04-10.921, *Bull.civ.* IV n°137, p.143 ; sur ce point, V. aussi, Robert REZENTHEL, « La navigation de plaisance : une conciliation de la liberté et de l'intérêt général », *DMF* 2007, n°684, p.762.

¹⁸ Le législateur a pris soin de réserver les dispositions contraires.

Une collision impliquant un engin nautique pose la question de savoir s'il s'agit d'un abordage ou pas. Une telle qualification entraîne, en effet, l'application du droit maritime fondé sur la faute « *à l'exclusion du droit civil reposant sur la participation d'une chose à l'existence d'un dommage, autrement dit sur la causalité entendue au sens large* »¹⁹ ainsi qu'une courte prescription de deux ans à partir de l'événement, fondée sur la volonté de régler rapidement les affaires.

Au gré de l'apparition de nouveaux engins nautiques, la jurisprudence a été amenée à se prononcer sur leur soumission aux règles de l'abordage sachant que l'article L.5131-1 du Code des transports²⁰ dispose que les règles de l'abordage s'appliquent aux abordages survenus entre navires, ou entre navires et bateaux et que, pour l'application des règles de l'abordage, « [...] *est assimilé au navire, ou au bateau, tout engin flottant non amarré à poste fixe* ». Par voie de conséquence, une collision entre un navire et un engin nautique ne constitue un abordage que si ce dernier peut être qualifié ou assimilé à un navire au sens de la loi.

Apparus dans les années 60-70²¹, les problèmes d'abordage impliquant des engins nautiques se sont multipliés dans les années 80 avec le développement de la planche à voile. Saisie de cette question en 1982, la Cour d'appel de Rennes a retenu l'application des règles de l'abordage à une planche à voile au motif qu' « *il n'est pas douteux que la planche à voile constitue un navire à voile au sens des textes susvisés et que lui sont donc applicables les règles édictées par ceux-ci relativement à la répartition des dommages causés au navire et à la prévention des abordages* »²². Une décision récente de la chambre criminelle de la Cour de cassation²³ confirme cette solution de telle sorte qu'aujourd'hui, l'application des règles de l'abordage aux planches à voile n'est plus guère contestée. Dans la lignée de cette jurisprudence,

¹⁹ Yves TASSEL, « Le développement du droit applicable à la plaisance », *DMF* 2009, n°699, p. 84.

²⁰ Cet article reprend les dispositions de l'article 1^{er} alinéa 2, de la loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer.

²¹ CA Aix-en-Provence, 7 décembre 1961, *DMF* 1962, p. 284, note Emmanuel DU PONTAVICE ; cet arrêt est relatif à la collision d'un "pédalo" par une vedette tirant un skieur nautique ; Cass. com., 27 nov. 1972, *DMF* 1973, Volume XXV, p. 160, note Pierre LUREAU, qualifiant d'abordage la collision entre le canot de secours d'un yacht dit "zodiac" et un navire.

²² CA Rennes, 4 mai 1982, *DMF* 1983, n°409, p. 40, obs. Yves TASSEL et Yves-Marie LEJEAN. Dans le même sens, CA Poitiers, 13 mai 1987, *Gaz. Pal.* 1987, 2, p. 497, arrêt confirmant TGI La Rochelle, 7 janv. 1986, *Gaz. Pal.* 1986, 2, p. 720 ; CA Rennes, 7 mai 1991, *DMF* 1992, n°514, p. 243, obs. Yves TASSEL et *DMF* 1992, n°514, p. 251, obs. R. LE BRUN à propos d'une collision entre deux planches à voile.

²³ Cass. Crim., 2 février 2016, *DMF* 2016, n°779, p.354, obs. Stéphane MIRIBEL.

il a été jugé que les planches aérotractées, appelées couramment kitesurf, sont aussi des « engins flottants non amarrés à poste fixe ». Les collisions impliquant un kitesurf sont ainsi soumises aux règles de l'abordage. En résumé, les collisions entre véliplanchistes²⁴ ou kitesurfeurs ou entre kitesurfeurs et véliplanchistes²⁵ relèvent des règles maritimes de l'abordage.

Interrogée sur la qualification d'une collision entre deux jet-skis²⁶, la Cour de cassation²⁷ a également retenu, l'existence d'un abordage maritime et l'application subséquente de la loi maritime. Paradoxalement, l'assimilation d'un jet-ski à navire ou engin assimilé a fait l'objet de controverses. Certains ont, en effet, fait valoir que cette qualification n'est pas naturelle car la navigation en jet-ski est limitée administrativement à moins de deux milles nautiques des côtes et que la petite dimension et les capacités d'un jet-ski ne lui permettent d'affronter que les risques mineurs de la mer²⁸. Une telle critique nous paraît toutefois infondée dans la mesure où les dispositions relatives à l'abordage retiennent une définition compréhensive du navire, celle-ci englobant « *tout engin flottant non amarré à poste fixe* »²⁹. Les termes de la loi autorisent ainsi la soumission des collisions impliquant un engin nautique au régime de l'abordage maritime sans avoir à se prononcer sur la délicate question de savoir s'il s'agit ou non de navires au sens traditionnel du terme. La seule question est de savoir si tel ou tel type d'engins nautiques peut être considéré comme un engin flottant non amarré à poste fixe³⁰. Or, sauf exception, tel est le cas des engins nautiques de plaisance, qu'il s'agisse d'une planche à voile, d'un kitesurf ou d'un jet-ski. L'application des règles de l'abordage aux engins nautiques ne posent donc guère problème car, pour que celles-ci s'appliquent, il suffit que la collision mette en cause des navires ou des

²⁴ CA Aix-en-Provence, 24 juin 2008, n° 06-21.691 retenant la responsabilité d'un véliplanchiste vis-à-vis d'un autre l'abordage fautif résultant d'une erreur d'empannage.

²⁵ CA Montpellier, 15 janvier 2013 n° 11-00.865, *Revue droit des transports* 2013, n°46, obs. Martin NDENDÉ.

²⁶ Un jet-ski fluvial a été qualifié de bateau au sens de la définition très large retenue par l'article 9 de la loi du 5 juillet 1934 relative à l'abordage en navigation intérieure (Cass. com., 5 nov. 2003, n°02-10.486, *DMF* 2004, n°647, p.331, note Pierre BONASSIES, *Dalloz*. 2003, 2869, Rapport Ghislain. DE MONTEYNARD), ce qui avait permis de conclure à l'existence d'un abordage. Pour un exemple de difficulté de qualification, V. l'exemple du droit suédois, Hugo TIBERG, *DMF* 2004, n°644, p.58.

²⁷ Com., 3 juillet 2012, *DMF* 2012, n°741, p. 938, Rapport Jean-Pierre RÉMERY, obs. Stéphane. MIRIBEL ; Dans le même sens, CA Rennes, 11 mai 2011, *DMF* 2012, n°737, p.587 ; *JCP* 2011, 1185 ; *Rev. Droit des Transports* 2011, n°156, obs. Martin NDENDÉ ; CA Paris, 5 novembre 2012, n° 10-11.926 .

²⁸ Les partisans de cette thèse rappellent que cette qualification avait été refusée à un « Zodiac » considéré comme accessoire d'un bateau de plaisance par un arrêt ancien (Com. 27 nov. 1972, *DMF* 1973, volume XXV, p. 160). En sens, contraire, d'autres auteurs (Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2016, 3^e éd., p.158, n°151) soutiennent que c'est parce qu'il est apte à affronter les risques de mer qu'ils reconnaissent, à regret, la qualité de navire à un scooter des mer.

²⁹ Article L.5131-1 du Code des transports.

³⁰ La qualification de navire est ainsi instrumentalisée par la Cour de cassation afin de soumettre lesdits engins nautiques aux règles de circulation et au régime de l'abordage.

engins flottants. En conséquence, seuls les engins de plage (pédalo, canoë gonflable, etc.) semblent devoir échapper aux règles de l'abordage.

Justifiée par la lettre des articles L.5131-1 et L.5131-2 du Code des transports, l'application du droit maritime de l'abordage aux engins nautiques nous paraît aussi fondée d'un point de vue pratique car, comme l'a formulé récemment la Cour de cassation³¹, « *il s'avère nécessaire d'assimiler les engins de plaisance, dont la planche à voile au navire³² afin de soumettre la pratique de ces activités de plaisance aux règles de la circulation maritime et notamment à celles destinées aux abordages en mer* », celles-ci ne pouvant « *être abandonnées à la loi du plus fort* ». In fine, c'est la localisation en mer de la collision qui emporte la décision. Reste que l'on peut s'interroger sur l'opportunité de soumettre une collision entre deux engins de plaisance au droit maritime, si l'on considère qu'en matière d'abordage la responsabilité est une responsabilité pour faute qui ne s'écarte guère des règles classiques de la responsabilité délictuelle. On objectera cependant que les règles du droit terrestre relatives à la circulation de véhicules ne sont certainement pas adaptées au milieu marin. En outre et surtout, le fait d'être soumis aux règles de circulation maritime peut avoir un effet prophylactique en ce sens que l'obligation pour les véliplanchistes, kitesurfeurs ou autres de se soumettre aux règles de circulation maritime et de priorité permet d'éviter les collisions et partant, d'assurer la sécurité de tous les usagers de la mer. De ce fait, il paraît difficile d'admettre que les règles de responsabilité concernant l'abordage fassent l'objet d'applications différenciées suivant les types d'engins se déplaçant sur la mer³³. Il faut néanmoins réserver le cas des collisions survenant au cours de compétitions nautiques pour lequel la jurisprudence retient une articulation fine entre les règles de l'abordage et celles du Code civil en jugeant que si les règles de l'abordage s'appliquent dans le cadre d'une régata³⁴, il faut cependant tenir compte de la convention de régata qui oblige les régatiers à respecter les règles de route de course³⁵. En cas d'accident, ces règles spécifiques, reconnues par la Fédération

³¹ Cass. Crim., 2 février 2016, *op.cit.* (n.23).

³² La Cour de cassation mentionnant les engins de plaisance, dont notamment la planche à voile, la solution a vocation à s'appliquer aux scooters des mers et aux kitesurfs et autres engins nautiques à venir.

³³ Claude DE LAPPARENT, Olivier JAMBU-MERLIN et Guillaume VIEL, *JCl.Transport, Navigation de plaisance, navire de plaisance, utilisation de navire*, Lexisnexis, Fasc. 1053, n°48.

³⁴ DMF 2015, Hors-série, n°19, p. 54.

³⁵ CA Rouen, 27 mai 1993, DMF 1994, n°534, p.23, obs. Pierre BONASSIES ; CA Marseille, 24 août 2004, DMF 2005, n°661, p. 652, obs., Olivier RAISON, jugeant que les règles de course à la voile prévalent sur les règles de l'abordage.

compétente³⁶, permettent d'établir les comportements fautifs. La solution est opportune, car les questions sont avant tout techniques et ne peuvent être appréciées qu'à l'aune des normes et des usages propres aux compétitions nautiques. Les règles de course sont des sources de droit dont la force sans être équivalente à celle de la loi, s'impose néanmoins aux compétiteurs. Si les règles de course aident à caractériser la faute, la réglementation de l'abordage n'est pas pour autant exclue³⁷. Cette dernière a vocation à régir l'action en responsabilité découlant de l'abordage entre deux navires ou engins nautiques assimilés. En matière de compétitions nautiques, les deux textes s'appliquent de manière cumulative : les règles de l'abordage permettent d'engager la responsabilité de celui qui est déclaré fautif par les règles de Course³⁸. Rendues en matière de navigation de plaisance, cette solution a vocation, selon nous, à s'appliquer de la même manière aux régates de planche à voile ou autres engins nautiques de plaisance. La présence d'engin nautique en mer pose également la question de leur soumission aux règles de l'assistance maritime.

B Application des règles de l'assistance aux engins nautiques de plaisance

Le deuxième événement de mer questionné par les engins nautiques est l'assistance dont le régime juridique interne est précisé par les articles L.5132-1 et suivants du Code des transports³⁹. Aux termes de l'article L.5132-1 du Code des transports, les règles de l'assistance maritime sont susceptibles de s'appliquer si les opérations d'assistance répondent à l'une au moins des deux conditions suivantes :

1° Les opérations se déroulent, en tout ou partie, dans les eaux maritimes ;

³⁶ Les participants à une régate sont soumis aux règles de navigation de l'*International Yacht Racing Union* (I.Y.R.U) et aux règles de la Fédération Française de voile (FFV). Sur ce point, V. CA Poitiers, 22 octobre 2014, *DMF* 2015, n°766, p. 171, obs., Luc BRIAND ; Martine RÉMOND-GOUILLOUD, « La navigation de compétition », in *La plaisance et le droit*, Litec, 1987, p. 84.

³⁷ Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *op.cit.* (n.29), p.322,n° 380-1. Ces auteurs considèrent que les règles de la responsabilité contractuelle paraissent plus appropriées.

³⁸ Cass. Com., 18 mars 2008, *DMF* 2008, n°694,p. 671, obs. Pierre BONASSIES et Philippe. DELEBECQUE ; *D.* 2008, p. 986, obs. Olivier DELPECH. Dans le même sens, Olivier JAMBU-MERLIN « Responsabilité civile du plaisancier : quelques éléments d'un État des lieux », *DMF* 2007, n°687, p. 1038. Yves TASSEL, « Le développement du droit applicable à la plaisance », *DMF* 2009, n°699, p.80.

³⁹ Notre propos porte sur l'interprétation du droit interne sans considération de la Convention internationale de l'assistance du 28 avril 1989, les engins de plaisance évoluant, généralement, dans les eaux intérieures.

2° Un navire est concerné soit comme assisté, soit comme assistant étant précisé que tout engin flottant est assimilé, selon le cas, soit aux navires, soit aux bateaux.

Il en résulte que les règles de l'assistance ont vocation à s'appliquer aux engins nautiques secourus par un navire et vice-versa. La seule difficulté pourrait concerner le cas où un engin nautique porte secours à un autre engin nautique. On imagine le cas où un véliplanchiste porte secours à un kitesurfeur ou encore le cas où l'utilisateur d'un jet-ski prête assistance à un véliplanchiste en difficulté. Se poserait alors la question de savoir si au moins l'un des deux engins peut être qualifié d'engin flottant. En l'absence de définition précise de ce qu'il faut entendre par « engin flottant » au sens des textes relatifs à l'assistance, une acception large nous semble pouvoir être retenue, la loi indiquant que pour l'application des règles de l'assistance « tout *engin flottant est assimilé, selon le cas, soit aux navires, soit aux bateaux* ». Il nous paraît ainsi possible de subodorer, sans grands risques⁴⁰, que les règles de l'assistance maritime ont vocation à s'appliquer non seulement à l'assistance prêtée par un navire à un engin nautique tel qu'une planche à voile, kitesurf ou jet-ski mais aussi entre ces engins, ceux-ci pouvant être considérés comme des engins flottants⁴¹.

Avant de s'interroger sur l'opportunité de l'application des règles de l'assistance maritime aux engins de plaisance, rappelons que, suivant une tradition immémoriale, l'assistance aux personnes (appelée sauvetage) est obligatoire et gratuite⁴² contrairement à l'assistance aux biens qui est facultative et donne lieu à rémunération pourvu que tout ou partie des biens soit effectivement sauvé. Ceci étant, l'application des règles de l'assistance maritime aux biens aux engins de plaisance ne pose guère de problème. En effet, il n'y a guère de différence entre l'assistance maritime et l'assistance terrestre si ce n'est que celui qui se porte au secours d'autrui sera, en droit terrestre tout au plus indemnisé, alors qu'en droit maritime, il pourra être rémunéré. Les textes maritimes énoncent que « *la rémunération est fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance* »⁴³. À titre d'exemple, pour la saison 2016, les tarifs forfaitaires de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) pour le remorquage d'une planche à voile ou d'un

⁴⁰ *JCl. Transport*, Fasc. 1050, *op.cit.*(n.3), n°58.

⁴¹ CA Paris, 21 octobre 1998, *DMF* 1998, n°588, p. 1182, obs. Pierre BONASSIES.

⁴² C. transp., art. L. 5132-8.

⁴³ Article 13 de la Convention de 1989 et article L.5132-4 du Code des transports.

kitesurf était de 150 euros et pour un jet-ski de 240 euros⁴⁴. Cette différence avec l'assistance terrestre s'explique par le fait que l'assistance en mer est généralement plus périlleuse du fait des aléas marins. En revanche, l'application de tradition maritime de la gratuité de l'obligation d'assistance aux personnes utilisatrices d'engins nautiques de plaisance est plus discutable⁴⁵ car les conditions actuelles de l'assistance maritime n'ont plus rien à voir avec les circonstances à l'origine de la règle. Avant c'était le hasard qui faisait que l'un voyait l'autre et les cas d'assistance étaient relativement rares. Aujourd'hui, avec les moyens de communication modernes, les navires qui ne sont pas sur zone doivent se dérouter en raison de la loi, ce qui leur coûte évidemment très cher et peut paraître inéquitable. Les critiques du principe de la gratuité du sauvetage, considéré comme déraisonnable et inéquitable, peuvent être reprises dans le cadre du sauvetage d'un véliplanchiste ou d'un kitesurfeur. En effet, s'il peut paraître juste que si celui qui porte secours à un utilisateur d'engin de plaisance ne puisse demander une rémunération, il nous semble qu'il devrait à tout le moins pouvoir solliciter l'indemnisation des préjudices subis ou des frais exposés⁴⁶. Si le sauveteur engage des frais importants, affronte des dangers et subit des préjudices pour secourir un véliplanchiste, il paraît normal qu'il soit payé⁴⁷ sans compter que l'assistance aux véliplanchistes, kitesurfeurs ou jet-skieurs ignore le seul fondement véritable de la gratuité, à savoir la réciprocité⁴⁸. On ajoutera qu'il est paradoxal qu'en droit terrestre le sauveteur ait droit au remboursement des frais et préjudices qu'il a subis en portant secours à autrui alors que tel n'est pas le cas pour le sauveteur maritime quand bien même les moyens déployés et surtout les risques encourus sont généralement beaucoup plus importants en matière maritime. On ajoutera aussi que la règle choque davantage en droit maritime, parce que l'assistance aux biens est largement rémunérée. Pour toutes ces raisons, il conviendrait de modifier la loi pour prévoir l'indemnisation du sauveteur qu'il s'agisse d'une personne privée ou professionnelle (SNSM). Il faudrait aussi mettre en place un système d'assurance permettant d'indemniser ceux qui ont porté secours aux personnes. Cela ne remet cependant pas en cause le bien-fondé de l'application des règles de l'assistance, comme celles de l'abordage, aux engins

⁴⁴ Les tarifs correspondent aux frais engagés.

⁴⁵ Antoine VIALARD, « La gratuité du sauvetage maritime des personnes - Étude critique d'un tabou », *Annuaire de droit maritime et aérospatial*, tome X, 1989, pp. 133-150 ; Yves TASSEL, *DMF* 1997, n°574, p. 823.

⁴⁶ Arnaud MONTAS, *Répertoire de droit commercial*, Dalloz, mars 2012 (actualisation mars 2017), événement de mer, n°93 à 95.

⁴⁷ La Convention de Londres de 1989 réserve d'ailleurs la possibilité de déroger à la règle, l'alinéa 1^{er} de son article 16 prohibant toute rémunération, ne s'appliquant qu'en l'absence de disposition contraire dans la loi nationale. De nombreuses techniques ont été utilisées par les juges pour parvenir à une indemnisation du sauveteur.

⁴⁸ V. Antoine VIALARD, *op.cit* (n. 45), pp. 133-150.

nautiques de plaisance. L'application du droit maritime à ces deux événements de mer nous paraît, en effet, justifiée par l'impératif de sécurité maritime. En revanche, lorsque celle-ci n'est pas en jeu, le droit « terrien » a vocation à retrouver son empire.

II. Application du droit « terrien »

Sous réserve des questions d'abordage et d'assistance, l'application du droit « terrien » aux engins nautiques se pose. La question la plus complexe est sans doute celle de savoir si le propriétaire d'un engin nautique de plaisance peut se prévaloir de la limitation de responsabilité des propriétaires de navires (A). La soumission au droit terrestre de la responsabilité du conducteur d'un engin nautique (B), de l'assurance de la pratique d'un engin nautique de plaisance (C) ou encore des contrats ayant pour objet un tel engin (D) est, en revanche, plus évidente.

A. L'exclusion de la limitation de responsabilité légale des propriétaires de navire au bénéfice du droit terrestre

Pour juger de l'application de la limitation de responsabilité du propriétaire de navire⁴⁹ aux propriétaires d'engins nautiques, il convient tout d'abord de rappeler que cette institution « clé de voûte »⁵⁰ du droit maritime, consiste dans le droit pour le premier d'opposer à ses créanciers une réparation limitée dans son montant. Les conditions de la limitation de responsabilité des propriétaires de navires sont prévues par l'article L.5121-3 du Code des transports⁵¹ selon lequel les propriétaires de navire « *peuvent limiter leur responsabilité envers*

⁴⁹ L'appellation « limitation de responsabilité » est impropre car ce n'est pas la responsabilité de l'armateur qui est limitée mais son obligation à réparation qui en découle. On devrait donc utiliser l'expression « limitation de réparation ». On conservera toutefois la première appellation car elle est plus usuelle.

⁵⁰ Georges RIPERT, *Droit maritime*, Rousseau 1952, tome II, n°1228 et s.

⁵¹ Les articles L.5121-3 et s. du Code des transports (issus de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967) s'inspirent très largement de la Convention de Londres sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes du 19

des cocontractants ou des tiers, même s'il s'agit de l'État, si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire. Les dommages causés par un engin flottant de surface ou sous-marin, à bord duquel aucune personne n'est embarquée, commandé à partir d'un navire, sont réputés être en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire si l'engin a été embarqué sur le navire ou remorqué par celui-ci ». Pour que ces dispositions maritimes dérogoires au droit commun de la responsabilité s'appliquent, les dommages doivent être en relation directe avec la navigation ou l'utilisation d'un navire. L'application de la limitation de responsabilité du propriétaire de navire au propriétaire d'un engin nautique suppose donc que ce dernier puisse être qualifié de navire. En l'absence de définition propre aux textes relatifs à la limitation de responsabilité des propriétaires de navires⁵², le bénéfice de la limitation suppose d'établir si l'engin en cause peut être qualifié de navire et pas seulement s'il peut y être assimilé. On en revient alors à l'article L. 5000-2-1^o du Code des transports selon lequel est un navire « *Tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci* », pour constater que cette définition ne précise pas ce qu'il faut entendre par « *engin* » et par « *navigation maritime* » simplement définie par l'article L. 5000-1 du Code des transports comme une « *navigation pratiquée en mer* ». Dans ces conditions, deux interprétations sont possibles. La première est de considérer, en application de l'adage « *Ubi lex non distinguit, nec nos distinguere debemus* », que les engins nautiques de plaisance peuvent être qualifiés de navire au sens des articles précités⁵³. La seconde interprétation, qui a notre faveur, résulte de l'étude des fondements de la limitation de responsabilité des propriétaires de navire ainsi que des solutions rendues par la jurisprudence et conduit à une exclusion de l'application de cette institution aux engins nautiques de plaisance.

Institution spécifique du droit maritime, la limitation de responsabilité du propriétaire de navire trouve, en effet, ses fondements dans la solidarité de la communauté maritime, la mer

novembre 1976 dite LLMC (*Limitation of Liability for Maritime Claims*) modifiée par le Protocole du 2 mai 1996 qui accroît sensiblement le montant des limitations.

⁵² Une définition spécifique aurait pu être retenue car l'article L.5000-2 réserve les dispositions contraires.

⁵³ En sens contraire, pour une interprétation stricte du terme « navire », V. Stéphane MIRIBEL, obs. sous Cass.com, 2 février 2016, *op.cit.* (n 5), p. 357 qui considère que « *les textes sur la limitation de responsabilité s'appliquant uniquement au propriétaire de « navire » sans plus de précision [...], il convient d'interpréter pour l'application de ces textes, le terme « navire » au sens strict du mot* ».

restant en dépit des progrès techniques, un milieu hostile, souvent imprévisible⁵⁴. La limitation est aussi traditionnellement donnée comme la contrepartie des dangers que représentent la navigation maritime. De nos jours, la limitation de responsabilité peut également se justifier par la nécessité pour les propriétaires de navire de trouver un assureur et par le fait qu'un propriétaire de navire n'est pas un débiteur ordinaire, le navire étant généralement un bien de grande valeur⁵⁵, sans compter le caractère d'activité d'intérêt général des activités maritimes parfois évoqué⁵⁶. Rapportés aux engins nautiques de plaisance, ces arguments nous paraissent moins pertinents.

Tout d'abord, s'agissant de l'esprit de la loi, on observera que la limitation de responsabilité a été élaborée pour des navires de transport de marchandises ou des navires de pêche sans considération pour la notion d'engin nautiques. C'est parce que les navires représentent une valeur très importante que les créanciers admettent de se suffire de sa valeur pour solde de tout compte. Tel n'est évidemment pas le cas d'une planche à voile, d'un kitesurf ou même d'un jet-ski. De plus, force est de constater, que la procédure de constitution des fonds de limitation de responsabilité et le calcul de la limitation sont complexes. Au nom de l'équité, les juges refusent par ailleurs ponctuellement la qualification de navire à tel ou tel type d'engin pour permettre aux victimes d'éviter les conséquences de l'application de la limitation de responsabilité dérogatoire au principe de réparation intégrale. Tel a été le cas dans l'affaire célèbre du canot « Poupin Sport »⁵⁷. En outre, si l'on considère l'exposition au risque de mer, critère essentiel de la qualification de navire et, par voie de conséquence, condition de la limitation, les engins nautiques de plaisance qu'il s'agisse d'une planche à voile, d'un kitesurf ou d'un jet-ski, nous semblent plus proches des engins de plage auxquels le bénéfice de la limitation de responsabilité est refusé que des navires. Sauf exception marginale, ces engins sont, en effet, des engins récréatifs ou sportifs qui, contrairement aux navires, ne sont pas habituellement exposés aux risques de mer, ne serait-ce que parce qu'ils évoluent généralement à proximité du littoral. Il ne faut pas confondre aptitude à évoluer sur un plan d'eau même au-delà de la bande

⁵⁴ René RODIÈRE, « La limitation de responsabilité du propriétaire des navires, passé, présent et avenir », *DMF* 1973, p.259.

⁵⁵ Arnaud MONTAS, *Droit maritime*, 2^{ème} éd., Vuibert, 2012, p. 124.

⁵⁶ Jean-Luc BRIAND, note sous Cass com., 9 octobre 2014, *DMF* 2014, n°764, p.993, rapport Jean LECAROTZ, *D.* 2014, 2557 ; en l'espèce, la Cour de cassation était appelée à se prononcer sur l'inconstitutionnalité de l'article L.5121-5 du Code des transports.

⁵⁷ V. l'arrêt bien connu Cass. 6 décembre 1976, *canot Poupin Sport*, *DMF* 1977, n° 345, p.513, ou encore CA Rennes, 15 mars 1983, *DMF* 1983, n°420, p.739, obs., Philippe GODIN ou CA Caen, 12 septembre 1991, *DMF* 1993, n°523, p. 20 et p. 50.

des 300 mètres et aptitude à effectuer une navigation maritime au sens traditionnel du terme⁵⁸. Physiquement tous les espaces maritimes ne présentent pas les mêmes dangers. Le risque de mer est beaucoup moins fort pour les engins nautiques de plaisance que pour les navires même de plaisance qui évoluent souvent en pleine mer. Les premiers peuvent être beaucoup plus facilement secourus que les seconds, non seulement depuis la mer mais aussi depuis la terre. En définitive, ce qui importe c'est l'utilisation effective de l'engin. Enfin, il nous paraît excessif d'invoquer l'intérêt général pour justifier l'application de la limitation de responsabilité les engins nautiques de plaisance. La nécessité de préserver la filière nautique pour justifier l'application de la limitation de responsabilité aux navires de plaisance ne nous semble pas pouvoir être étendue à la filière des engins nautiques de plaisance sauf à pervertir la notion. En effet, comment justifier que la sauvegarde de l'industrie fabricant des jet-ski (scooters des mers) relève de l'intérêt général et pas celle spécialisée dans la fabrication et la vente de scooters terrestres ? L'intérêt général n'étant pas en cause, l'application de dispositions particulières et exorbitantes du droit commun portant atteinte aux droits des tiers victimes d'un accident causé par une planche à voile ou un jet-ski ne se justifie pas. Il est, en outre, difficile de comprendre pourquoi un skateur roulant sur le trottoir est déclaré intégralement responsable du dommage causé à piéton alors que le baigneur, victime d'une planche à voile ou d'un jet-ski; ne pourrait espérer qu'une indemnisation limitée *«[...]sans pouvoir espérer que la faute de l'auteur du dommage ait une quelconque influence sur ce principe »*⁵⁹. On ajoutera qu'à l'instar des skateurs, les véliplanchistes, les kitesurfeurs ou les jet-skieurs peuvent s'assurer. Cette comparaison met en lumière l'incongruité qu'il y aurait à appliquer la limitation de responsabilité en cas d'accident causé par un véliplanchiste ou l'utilisateur d'un jet-ski, sans compter le sentiment d'insatisfaction que peuvent ressentir les victimes d'un engin de plaisance face à ces règles exorbitantes⁶⁰. L'iniquité d'une telle solution, a d'ailleurs conduit la jurisprudence à usurper la qualification d'engin de plage à propos planche à voile pour écarter la limitation de responsabilité au profit des règles de droit commun. Comme l'écrivait le professeur Rodière, il faut exclure de la limitation

⁵⁸ Stéphane MIRIBEL, « Collision en mer entre deux jet-ski : Application du régime de l'abordage. Le jet-ski est-il pour autant un navire ? », *DMF* 2012, n°741, p. 945 ; Arnaud MONTAS, note sous Cass. civ. 1^{re}, 2 avr. 2009, n° 07-22.005, *DMF* 2009, n°708, p.955. Cet auteur considère que « *seul le propriétaire d'un navire peut bénéficier de la limitation de responsabilité, à l'exclusion du propriétaire d'un autre bâtiment de mer ou engin nautique non susceptible d'affronter le péril maritime* ».

⁵⁹ Sandrine SANA CHAILLÉ DE NÉRÉ, note sous Cass.com., 11 décembre 2012, *DMF* 2013, n°744, p.142, note 33. Notre exemple est inspiré d'une comparaison élaborée par cet auteur.

⁶⁰ Yves TASSEL, « La spécificité du droit maritime », allocution à l'Académie de Marine, le 6 décembre 2000.

tout ce qui ne mérite pas la qualification de navire au sens traditionnel du terme, ce qui est, selon nous, le cas des engins nautiques de plaisance⁶¹. Pervertir la limitation légale de responsabilité risquerait, en effet, de faire disparaître cette institution au profit du droit commun alors même que son utilité reste grande en matière maritime⁶² et ce, alors même que les règles du droit commun sont parfaitement adaptées aux engins nautiques de plaisance. En résumé, il nous paraît difficile ou à tout le moins inéquitable, de permettre aux propriétaires de planche à voile ou de jet-ski d'échapper au droit commun pour ce qui concerne leur obligation de réparation. Il en va de même s'agissant des conditions de mise en œuvre de la responsabilité des propriétaires ou conducteurs desdits engins.

B. Les conditions de la responsabilité du conducteur ou utilisateur d'un engin nautique de plaisance

Les dommages pouvant donner lieu à la mise en jeu de la responsabilité civile d'un véliplanchiste, d'un kitesurfeur ou du conducteur d'un scooter des mers peuvent être de nature corporelle, matérielle et morale. En dehors de l'abordage ou de l'assistance, les engins nautiques de plaisance ne sont guère marqués par un particularisme ou une spécificité maritime. La responsabilité des propriétaires et/ou utilisateurs d'engins nautiques de plaisance relève ainsi du Code civil (1) ou du Code pénal en cas d'infraction (2).

1. La faute du conducteur ou la garde d'un engin nautique de plaisance, facteurs de responsabilité civile

En dehors des compétitions sportives, la plupart des dommages causés par un véliplanchiste, jet-skieur ou kitesurfeur engagent leur responsabilité délictuelle, ce qui implique

⁶¹ Dans le même sens, Stéphane MIRIBEL, *op.cit.* (n 53).

⁶² Martine RÉMOND-GOUILLOUD, *op.cit.* (n.61), à propos de deux arrêts de la Cour de Rennes du 4 mai 1982 et du 15 mars 1983 relatifs à l'application des règles de l'abordage et de la limitation de responsabilité des propriétaires de navires à un « zodiac ».

de prendre parti sur l'application à la cause de la responsabilité pour faute et/ou de la responsabilité du fait des choses⁶³.

S'agissant de la responsabilité pour faute, les dispositions de l'article 1240 du Code civil sont accessibles aux victimes d'un engin nautique de plaisance qu'ils soient tiers ou « passager »⁶⁴. A ainsi été retenue sur le fondement de l'ancien article 1382 du Code civil, la responsabilité d'un véliplanchiste qui, alors qu'il naviguait dans l'aire de baignade délimitée par des bouées jaunes, a heurté en pleine vitesse l'épaule droite d'un baigneur qui nageait en brasse papillon vers le large, l'accident étant imputable à son manquement aux règles de prudence les plus élémentaires que commande la pratique d'un tel sport⁶⁵. On observera que l'existence d'un abordage n'exclut pas systématiquement la responsabilité pour faute de l'article 1240 du Code civil. Cet article trouvera à s'appliquer lorsque le préjudice subi par la victime ne résulte pas de la collision. C'est ainsi qu'a été retenu la responsabilité pour faute du pilote d'un navire, à l'exclusion des règles de l'abordage, dès lors que les blessures de la victime ne résultaient pas de la collision, mais avaient été exclusivement causées par l'hélice de l'embarcation dont le pilote avait mis le moteur en marche après l'abordage à un endroit où il n'était pas autorisé à le faire⁶⁶. Cette solution a évidemment vocation à s'appliquer aux engins nautiques même si, à ce jour, aucune décision n'a été rendue en la matière. Le développement de ces activités de loisir conduit toutefois à s'interroger sur l'efficacité de ce fondement. L'on sait, en effet, que pour obtenir réparation, les victimes doivent supporter la double charge de la preuve de la faute du défendeur et du lien de causalité entre cette faute et leur préjudice. Or, la preuve d'une faute à l'origine du préjudice n'est pas toujours facile à rapporter même si elle peut résulter du non-respect des règles maritimes⁶⁷. On peut donc douter de l'intérêt, pour les tiers-victimes d'un accident ayant pour origine un engin nautique de plaisance, de l'exercice d'une action en responsabilité délictuelle pure. En matière d'activités nautiques de loisirs, la responsabilité du fait des choses paraît plus facile à mettre en œuvre. C'est d'ailleurs, le régime qui prévaut.

⁶³ Sous réserve de l'hypothèse où les règles de l'abordage s'appliquent .

⁶⁴ Tel peut-être le cas de deux amis qui montent ensemble sur une planche à voile ou un scooter des mers.

⁶⁵ CA Montpellier, 17 février 1986, Rigoulot c/ Robin, *Dalloz. fr.*

⁶⁶ Cass.com., 6 février 1990, n° 88-14.465.

⁶⁷ CA Aix-en-Provence, 14 juin 2006, n° 03-08.575, *JurisData* n° 2006-30.8814. Appelée à se prononcer sur les responsabilités à la suite d'une collision entre deux surfeurs, la Cour d'Aix-en-Provence a évoqué la réglementation de la pratique du surf édictée par la Fédération française de surf pour conclure à un partage de responsabilité et a rejeté l'acceptation des risques par la victime.

En navigation, la responsabilité des véliplanchistes, kitesurfeurs ou jet-skieurs sera ainsi le plus souvent engagée sur le fondement de l'article 1242 du Code civil, tant pour les dommages causés aux "vrais tiers" qu'à l'égard des personnes « passagères » desdits engins. L'article 1242 du Code civil repose, on le sait, sur la notion de risque et établit une présomption de responsabilité du gardien de la chose. La chose ici considérée est l'engin nautique de plaisance par lequel le dommage est intervenu et le gardien est celui, propriétaire ou non, qui en a l'usage, la direction et le contrôle. L'utilisateur d'une planche à voile, kitesurf ou jet-ski peut donc être qualifié de gardien dudit engin et à ce titre responsable des dommages subis par les tiers, en dehors de toute faute. Pour cela, il suffit que la victime prouve le fait matériel de l'intervention de l'engin nautique. Elle bénéficie alors d'une présomption de causalité à propos du rôle joué par la chose dans la réalisation du dommage dans la mesure où une disposition spéciale de la loi ne l'a pas explicitement ou implicitement écartée⁶⁸. Le propriétaire ou utilisateur de l'engin nautique pourra invoquer, en retour, les causes d'exonération (cause étrangère, force majeure, fait d'un tiers ou de la victime) pour se dégager de tout ou partie de la responsabilité qui lui est imputée. C'est le système terrestre le plus classique qui s'applique. À titre d'exemple, un baigneur ou un plongeur blessé par un véliplanchiste ou un kitesurfeur pourrait invoquer leur responsabilité du fait des choses en qualité de gardien de l'engin. De même un tiers blessé lors d'un abordage entre un navire et un engin nautique ou entre deux engins nautiques pourrait agir en responsabilité contre le gardien en charge de l'engin nautique reconnu responsable de la collision⁶⁹. Il en irait également ainsi pour « le passager » d'un jet-ski ou d'une planche à voile dans la mesure toutefois où il ne participe pas à la garde de l'engin sur lequel il se trouve « embarqué » ce qui est généralement le cas, celui-ci n'ayant pas le contrôle de l'engin. Et s'il est vrai que le gardien de l'engin nautique pourrait plaider l'acceptation des risques par son passager, ce qui, outre une forme de garde collective, pourrait aboutir à un partage de responsabilité, en pratique, cet argument a fort peu de chance de prospérer car l'acceptation des risques doit être prouvée par celui qui l'invoque. Or, le passager d'un jet-ski comme celui d'une planche à voile, n'a généralement, non seulement pas conscience de prendre des risques mais aussi et surtout, a le

⁶⁸ En ce sens, mais à propos d'un bateau de plaisance, CA Aix-en-Provence, 21 juillet 1988, *DMF* 1989, n°484, p. 383, note Raymond ACHARD.

⁶⁹ On se souvient que les dommages résultant d'une collision entre un engin nautique et un navire ou entre deux engins nautiques relèvent des règles de l'abordage.

plus souvent un rôle passif⁷⁰. En dehors des dommages corporels, la responsabilité du gardien de l'engin nautique peut être aussi engagée en cas de dommages matériels causés à un engin de plage ou à un instrument de pêche (filet, ligne, casier).

Hors navigation, les engins nautiques de plaisance peuvent également être source de dommages à l'égard d'autrui. Deux hypothèses peuvent être envisagées. La première est celle des conséquences dommageables résultant du transport terrestre d'une planche à voile ou d'un jet-ski. Dans une telle hypothèse, l'application de la loi n°85-677 du 5 juillet 1985 relative aux accidents de circulation des véhicules terrestres à moteur s'impose. Dans une affaire où une personne qui pratiquait le kitesurf, a été soulevée par une rafale de vent et a été retrouvée inconsciente, le corps à demi bloqué sous l'avant d'un véhicule à l'arrêt dans un parking public, la Cour de cassation a rejeté la qualification d'accident sportif pour retenir la qualification d'accident de la circulation au motif que « *la trajectoire de M. X... a été modifiée par le véhicule de Mme Y... ; qu'il a buté contre ce véhicule et a été retrouvé inconscient sous lui ; qu'ainsi, le véhicule est impliqué au sens de la loi du 5 juillet 1985 ; que l'assureur, qui ne peut échapper à l'obligation d'indemniser intégralement la victime que s'il combat la présomption d'imputabilité des dommages à l'accident, n'établit pas que le dommage provient d'un choc très violent antérieur au contact avec la voiture* »⁷¹. Il en irait de même pour les dommages causés par un jet-ski et sa remorque faisant partie de l'ensemble automobile "impliqué" dans un accident de la circulation. La seconde hypothèse est celle de l'application du droit commun de la responsabilité civile dont relèverait, par exemple, le dommage causé par une planche à voile posée sur la plage, qui sous l'effet d'un gros coup de vent, se déplace et endommage la voile d'un kitesurf ou d'une autre planche à voile situées à proximité.

Si ces quelques exemples révèlent que la responsabilité civile des propriétaires et utilisateurs d'engins nautiques de plaisance peut être mise en cause, il arrive malheureusement aussi que le conducteur d'un tel engin engage sa responsabilité pénale.

2. L'utilisation d'engins nautiques de plaisance, facteur de responsabilité pénale

⁷⁰ L'acceptation des risques suppose que la victime ait participé de façon réelle et active à l'activité physique. Or, le passager d'un jet-ski n'a pas le contrôle de l'engin. Il en va de même pour le « passager » d'une planche qui est allongé sur celle-ci.

⁷¹ Cass. civ. 2^e, 6 février 2014, n° 13-13.265.

Un conducteur d'engin nautique peut également voir sa responsabilité pénale mise en jeu. Un conducteur de jet-ski a ainsi été reconnu coupable du délit de mise en danger d'autrui pour avoir traversé à grande vitesse une zone dans laquelle se déroulait une compétition de pêche sportive en apnée et ce, malgré les manœuvres d'éloignement engagées par les organisateurs⁷². Un autre, lors d'un accident tragique, conséquence de l'abordage entre deux jet-ski, a été condamné pour homicide et blessures involontaires⁷³. On observera que dans cette affaire, le loueur de jet-ski a également été condamné pour avoir fourni, en tant que professionnel de la location, un engin à un utilisateur qu'il savait dépourvu du permis nécessaire et totalement ignorant des règles de base de la navigation maritime, commettant ainsi une faute caractérisée exposant autrui à un risque d'une particulière gravité. Si le conducteur ou le propriétaire d'un engin nautique ne peut évidemment pas s'assurer pour couvrir les conséquences des infractions pénales qu'il peut causer, pour le reste, la souscription d'une assurance « terrestre » est non seulement possible mais souhaitable.

3. La nature terrestre de l'assurance des engins nautiques de plaisance

L'article L. 171-5 du Code des assurances énonce que les contrats relatifs à la navigation de plaisance ne sont pas soumis aux règles spéciales de l'assurance maritime, mais aux règles de droit commun (titres I, II et III du livre I du Code des assurances qualifiés de « non maritimes »)⁷⁴. Il s'agit d'une exclusion formelle. L'exclusion de l'assurance maritime s'explique par son prisme originel qui repose sur l'idée de risque maritime et la solidarité des gens de mer qui commande une solidarité d'intérêt impliquant la répartition des risques entre celui qui n'a pas subi de dommage et celui qui en a souffert. Ce qui vaut pour les navires de plaisance vaut *a fortiori* pour les engins nautiques de plaisance car, sauf exception marginale, ces engins nautiques de plaisance ne sont pas habituellement exposés aux risques de mer. Cependant, si, à l'instar des navires de plaisance, l'assurance d'un engin nautique de plaisance n'est pas obligatoire⁷⁵ et relève des assurances terrestres, leurs modalités diffèrent quelque peu. En effet, quand bien même les Polices de responsabilité civile de type « Chef de famille » acceptent parfois la couverture des

⁷² Cass. crim., 29 mars 2011, n° 10-83.584, *JurisData* n° 2011-00.7738.

⁷³ Cass. crim., 5 oct. 2004, n° 04-81.024.

⁷⁴ *JCl Transport*, Fasc. 1053, *op.cit.* (n.33), n° 53.

⁷⁵ La souscription d'une assurance est cependant assez fréquente. Elle s'explique par le fait qu'une assurance est exigée par tous les ports, même pour les petits navires (90 % des navires font moins de huit mètres), mais aussi par le fait que le complément « navires de plaisance » proposé par une assurance de base « responsabilité civile » est très peu onéreux et que les sociétés de crédit demandent une garantie dans laquelle l'assurance « responsabilité civile » est bien souvent incluse.

risques « plaisance »⁷⁶, elles ne les incluent que de manière très limitée⁷⁷. De ce fait, les propriétaires et/ou utilisateurs de navires de plaisance préfèrent-ils souvent souscrire une assurance spécifique ne couvrant que le risque « Plaisance », appelée assurance multirisques plaisance⁷⁸ plus complète que celle dont ils peuvent bénéficier s’ils sont licenciés d’une Fédération de voile⁷⁹.

Pour leur part, les utilisateurs d’engins nautiques de plaisance ont également la faculté de souscrire une assurance individuelle contre les accidents corporels auxquels peut les exposer leur pratique sportive ou de loisir et une assurance responsabilité civile pour couvrir les dommages causés à des tiers⁸⁰. Mais, sauf exception, l’assurance des engins nautiques de plaisance (planche à voile, kitesurf, paddle) entrent dans le cadre d’une assurance « multirisques habitation ». Les contrats proposés sont bâtis sur des modèles assez similaires. Ils stipulent que sont assurés les embarcations légères et les engins de plage, à condition qu’ils soient sans moteur à savoir les petites embarcations pneumatiques, barques, canoës-kayaks, pédalos, paddle, planches à voile, kitesurfs. Ces contrats comportent souvent une garantie responsabilité civile privée et familiale qui couvrent les dommages engageant la responsabilité du souscripteur (chef de famille) et des assurés pour compte à savoir son conjoint et ses enfants⁸¹ du fait de la conduite, de la garde ou de la propriété de la planche à voile ou du kitesurf⁸². La responsabilité de chacune de ces personnes résultant de leur pratique du kitesurf ou de la planche à voile a ainsi vocation à être garantie par le contrat d’assurance « Responsabilité civile, chef de famille »⁸³. Ces polices ne garantissent pas, en revanche, les engins nautiques à moteur. L’étude de différentes polices « multirisques habitation »⁸⁴ révèlent, en effet, qu’elles excluent les embarcations à moteur, ce qui comprend les

⁷⁶ Cass. 1^{re} civ., 17 janv. 1990, n° 87-12.520, *RGAT* 1990, p. 186, note Robert BOUT.

⁷⁷ Le champ d’application de la garantie responsabilité civile comprise dans le contrat d’assurance habitation est limité notamment par la longueur du bateau et la puissance de son moteur.

⁷⁸ Les contrats « multirisques plaisance » couvrent le navire en cas de perte totale ou de dommages partiels ainsi que les accidents corporels subis par les personnes à bord et les dommages causés aux autres.

⁷⁹ Les licences de voile comprennent une assurance de responsabilité civile du plaisancier ainsi qu’une assurance accident corporels et rapatriement.

⁸⁰ Les véliplanchistes et les utilisateurs de paddle peuvent être aussi licenciés de la Fédération française de voile.

⁸¹ La garantie couvre aussi souvent toute personne ayant, avec l’autorisation du propriétaire, la garde ou la conduite à titre gratuit de la planche ou du kitesurf.

⁸² La garantie concerne bien évidemment la responsabilité délictuelle des véliplanchistes ou kitesurfeurs.

⁸³ En pratique, les garanties contre les risques encourus par les véliplanchistes et kitesurfeurs ne font pas l’objet d’une tarification spéciale, mais sont incluses dans les primes afférentes aux assurances de dommages qui couvrent les risques existant sur l’eau ou à terre.

⁸⁴ À titre d’exemple, les conditions générales du contrat d’assurance « RAQVAM Habitation-Vie quotidienne » de la MAIF disposent que « *ne sont jamais garantis [...] les dommages ou litiges, qu’ils soient causés ou subis, relatifs à*

scooters de mer et autres engins nautiques de plaisance motorisés. A ainsi été rejeté la garantie responsabilité civile pour les dommages engageant la responsabilité de l'assuré du fait de la conduite d'un jet-ski⁸⁵. Si cette solution doit être nuancée compte-tenu de la liberté contractuelle qui prévaut en la matière, reste que les assureurs sont hostiles à admettre la couverture des engins de plaisance à moteur dans le cadre d'une assurance « multirisque habitation ». De ce fait, le plus souvent, les utilisateurs d'engins nautiques de plaisance à moteur souscrivent un contrat d'assurance « responsabilité Civile » spécifique. Si une telle assurance n'est pas obligatoire, elle est fortement conseillée comme en témoigne une affaire où le contrat « responsabilité civile » garantissait les dommages matériels et corporels que l'assuré ou un autre utilisateur en règle avec la législation occasionne à autrui en utilisant son jet-ski en usage de loisir⁸⁶. En l'espèce, il a été jugé que l'assureur devait garantir le conducteur et partant, indemniser la passagère du jet-ski des conséquences de sa chute⁸⁷. Cependant, les propriétaires de scooters de mer n'ont pas toujours l'idée de souscrire une telle assurance. Ce qui pose la question de savoir s'il convient de rendre obligatoire la souscription d'une assurance pour les utilisateurs d'engins nautiques de loisir. La réponse concerne essentiellement les jet-skis, les planches à voile et les kitesurfs étant généralement inclus dans la police multirisques habitation, voire dans le cadre d'une licence de voile. Ceci posé, la question divise. Certains estiment que l'instauration d'un régime obligatoire d'assurance garantissant la responsabilité civile des utilisateurs d'engins de plaisance ne semble pas, en l'état actuel nécessaire car le nombre d'accidents mettant en cause des engins nautiques est faible. Une proposition de loi déposée en 2010⁸⁸ visant à rendre obligatoire la souscription d'une assurance pour les possesseurs de jet-ski n'a d'ailleurs pas aboutie. D'autres, auxquels nous nous associons, proposent, au contraire, d'imposer aux propriétaires de jet-ski et autres engins semblables une assurance obligatoire qui permettrait de garantir la solvabilité des responsables et d'assurer une plus grande sûreté d'indemnisation des victimes. Il est, en effet, paradoxal que les victimes d'un véliplanchiste puissent, sauf exception⁸⁹, bénéficier de la garantie responsabilité

des véhicules terrestres à moteur et remorques (ainsi que leurs accessoires), à des bateaux à moteur et voiliers (ainsi que leurs annexes), dériveurs légers compris (embarcations à voile sans cabine, d'un poids inférieur à 300 kg [...]).

⁸⁵ Cass. 2^e civ., 9 juin 2016, n° 15-20.106.

⁸⁶ En dehors de toute compétition.

⁸⁷ CA Aix-en-Provence, 22 février 2007, n° 04-12.959.

⁸⁸ Proposition de loi n°2534 du 20 mai 2010.

⁸⁹ Tous les propriétaires de planche à voile ou de kitesurf ne souscrivent pas une « assurance multirisque habitation ». L'hypothèse d'un défaut d'assurance reste cependant marginale, si l'on considère qu'ils peuvent avoir la qualité d'assuré pour compte. Tel sera le cas, par exemple, d'un adolescent propriétaire d'un kitesurf ou d'une planche à voile qui pourra bénéficier de l'assurance de ses parents.

civile prévue par son assurance « multirisque habitation »⁹⁰ alors que les victimes d'un conducteur de jet-ski risquent de se voir opposer un défaut d'assurance de ce dernier et partant, se heurter à son insolvabilité alors même que les dommages causés par un jet-ski sont généralement plus importants. En outre, on voit mal ce qui justifie que le propriétaire d'un scooter « terrestre » doive souscrire une telle assurance et pas le propriétaire d'un jet-ski, souvent qualifié de scooter de mer⁹¹ alors même qu'il s'agit d'une pratique, à tout le moins, aussi dangereuse. Telle est d'ailleurs la position du droit espagnol qui a rendu l'assurance responsabilité civile obligatoire pour les embarcations de plaisance et notamment pour les jet-skis⁹² au motif qu'il s'agit d'activité à risque dont l'exercice doit être assujéti à la souscription d'une couverture d'assurance suffisante. Selon le droit espagnol, l'assurance doit couvrir les dommages matériels et personnels et les préjudices qui, par le biais d'une faute ou d'une négligence, peuvent être infligés à des tiers, à des ports ou à des installations maritimes, à la suite d'une collision ou d'un abordage et, en règle générale, ceux provoqués par les autres faits découlant de l'utilisation des embarcations dans les eaux maritimes espagnoles, ainsi que par les skieurs et objets remorqués par celles-ci sur la mer (art. 1)⁹³. Les raisons qui ont motivé l'assurance obligatoire en droit espagnol nous paraissent justifier son instauration en France. Il conviendrait de reprendre les termes de la proposition de loi déposée en 2010 qui visait à rendre obligatoire la souscription d'une assurance pour les possesseurs de jet-ski. Cette proposition de loi concernait les propriétaires de véhicules nautiques motorisés (jet-ski ou scooters des mers) auxquels elle imposait la souscription au minimum d'une assurance responsabilité civile au même titre que les pratiquants de cette activité en club⁹⁴. Le dispositif proposé était le même que celui qui prévoit l'obligation d'assurance responsabilité civile pour les propriétaires des véhicules terrestres à moteur. L'instauration d'un tel dispositif permettrait aux victimes de jet-ski d'être bien ou mieux indemnisées. Leur situation deviendrait plus, ou pour le moins, aussi favorable que celle des victimes d'un kitesurfeur ou

⁹⁰ Le véliplanchiste peut souvent se prévaloir de la qualité d'assuré principal ou bien d'assuré pour compte.

⁹¹ Pierre BONASSIES, obs. sous Cass. Com., 5 nov. 2003, n° 02-10.486, *DMF* 2004, n°647, p. 331, et *DMF* 2005 hors-série n° 9, n° 46 qui considère qu'il devrait s'agir d'une assurance illimitée, « étant précisé par le législateur que l'assureur ne pourra opposer à la victime la limitation de responsabilité ». V. aussi, Stéphane MIRIBEL, obs. sous Com. 3 juillet 2012, *DMF* 2012, n°741, p.945.

⁹² DR 259/2002, du 8 mars, relatif à l'assurance obligatoire des jet-skis.

⁹³ Juan-Luis PULIDO BEGINES et Manuel ALBA FERNANDEZ, *DMF* 2010, n°718, p.770. Ces auteurs rappellent qu'en droit espagnol, toute personne désirant obtenir une indemnisation doit démontrer la faute ou la négligence du propriétaire de l'embarcation, selon les règles générales relatives à la responsabilité extracontractuelle en vigueur dans le droit espagnol.

⁹⁴ Ceux-ci sont, en effet, couverts par la licence sportive, qui comprend une responsabilité civile.

d'un véliplanchiste, ce qui paraît relever du simple bon sens si l'on considère que les dommages causés par un jet-ski sont généralement plus importants que ceux causés par une planche à voile ou un kitesurf. Cette proposition ne remet évidemment pas en cause le bien-fondé de l'application du droit terrestre à l'assurance. En est-il de même pour les autres contrats susceptibles d'avoir pour objet une planche, un kitesurf ou un jet-ski ? Telle est la dernière interrogation que suscite ces engins.

D. L'application du droit terrestre aux contrats relatifs aux engins nautiques

Les contrats relatifs à un engin nautiques de plaisance relèvent du droit terrestre, qu'il s'agisse de leur location (1) ou de leur vente (2).

1. La location d'un engin nautique de plaisance est un louage de chose

Les engins nautiques évoluant sur la mer, la question se pose de savoir si leur location peut être qualifiée de contrat d'affrètement maritime, ce type de contrat s'apparentant au louage de chose⁹⁵. La loi définit, en effet, l'affrètement comme un contrat par lequel le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affrèteur⁹⁶. Le contrat d'affrètement se distingue, cependant, du contrat de location de droit commun par le fait qu'il porte sur la location d'un navire pour un usage ou une exploitation maritime⁹⁷ et qu'il répond à la spécificité du milieu marin qui commande un certain nombre de règles qui ne se retrouvent pas dans les autres secteurs du louage de chose⁹⁸.

La soumission des engins nautiques de plaisance aux règles de l'affrètement suppose donc, en premier lieu, de répondre, une fois de plus, à la question de savoir si ces engins peuvent être qualifiés de navire. Faute de définition propre à l'affrètement, on en revient à la définition légale du navire selon laquelle est un navire « *tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci* » telle qu'interprétée par la

⁹⁵ L'affrètement a des points communs avec le louage de choses. Les textes (article L.5423-1 et suivants du Code des transports) contiennent un certain nombre de dispositions qui sont les conséquences directes du rattachement du contrat d'affrètement au louage de choses.

⁹⁶ Parmi les différents types d'affrètements, c'est l'affrètement à temps qui correspond au plus près à la location d'un engin nautique de plaisance puisque par le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre un navire armé à la disposition de l'affrèteur pour un temps défini.

⁹⁷ Paul CHAUVEAU, *Traité de droit maritime*, Librairies techniques 1958, n°663.

⁹⁸ Claude DE LAPPARENT, *DMF* 2001, n°614, p.346.

doctrine et la jurisprudence majoritaire⁹⁹. Autrement dit, l'application des règles de l'affrètement aux planches à voile, kitesurfs ou jet-skis suppose qu'ils soient aptes à affronter les risques de mer¹⁰⁰. Ces engins n'ayant pas cette aptitude, la qualification d'affrètement n'a pas lieu, selon nous, de s'appliquer à leur location. On ajoutera que les règles de l'affrètement ne sont pas protectrices de l'une ou l'autre des parties, celles-ci n'étant généralement pas dans une situation d'infériorité, l'une vis-à-vis de l'autre alors que tel est souvent le cas en matière de location d'engins nautiques de plaisance, le locataire étant souvent un consommateur et le loueur un professionnel. Ces différences entre le contrat de location d'une planche à voile ou d'un jet-ski et le contrat d'affrètement d'un navire nous paraissent militer en faveur de la qualification de contrat de louage de choses au sens de l'article 1709 du code civil. Selon les dispositions de ce texte, « *le louage de chose est un contrat par lequel l'une des parties s'oblige à faire jouir l'autre d'une chose pendant un certain temps et moyennant un certain prix que celui-ci s'oblige à payer* ». Cette définition s'applique parfaitement à la location d'une planche, kitesurf ou jet-ski qui sont avant tout, on l'a vu à plusieurs reprises, des objets de loisir destinés à rester aux abords des plages. La location d'un engin nautique de plaisance est donc un contrat de bail classique relevant du Code civil ou/et du Code de commerce s'il s'agit d'un acte de commerce ou mixte¹⁰¹. Reste à savoir s'il en va de même de la vente d'un engin nautique de plaisance.

2. La vente d'un engin nautique de plaisance n'est pas une vente de navire

L'assimilation de la vente d'un engin nautique de plaisance à une vente de navire peut, de prime abord, paraître absurde. Comment justifier l'application du lourd régime prévu pour la vente des navires à la vente d'un kite-surf ? On pense principalement à la rédaction d'un écrit requise *ad validitatem*. Pourtant, la question mérite qu'on s'y arrête un court instant compte-tenu de la définition compréhensive du navire retenue par le Code des transports, pour conclure toutefois que les planches à voile, kitesurfs ou jet-ski ne sont pas des navires au sens de la loi du 3 janvier 1967¹⁰². La non application du régime maritime aux ventes d'engins nautiques de plaisance s'explique d'une part, par le fait que le législateur de 1967 n'a envisagé que les navires au sens traditionnel du terme,

⁹⁹ V. *supra*, nos développements sur la définition légale du navire.

¹⁰⁰ Interprétation qu'illustre les exemples cités par le professeur Chauveau qui excluait la qualification d'affrètement pour les navires à usage de restaurant, de ponton ou de stockage d'hydrocarbure.

¹⁰¹ Dans l'hypothèse où le bailleur ou le locataire est commerçant.

¹⁰² devenu les articles L.5114-1 et suivants du Code des transports.

et d'autre part, par le fait que l'exigence de l'écrit est fondée sur la nécessité d'assurer le respect de la réglementation de sécurité des navires¹⁰³, réglementation qui n'a pas vocation à s'appliquer aux engins de loisir que sont les planches à voile, les kitesurfs ou les jet-skis. Les raisons d'être des règles spécifiques de la vente maritime ne se retrouvant pas dans l'hypothèse de la vente d'un engin nautique de plaisance, le transfert de propriété à titre onéreux d'un tel engin est un simple contrat consensuel soumis au droit commun de la vente. La situation des parties au contrat de vente d'une planche, d'un kitesurf ou d'un jet-ski est donc régie par les dispositions du Code civil voire du Code de la consommation s'il s'agit d'un achat fait par un particulier auprès d'un commerçant¹⁰⁴. À titre d'exemple, on évoquera une décision de la Cour de Douai qui, à l'occasion d'un accident de jet-ski a retenu la responsabilité du vendeur sur le fondement de l'article 1386-4 du Code civil devenu l'article 1245-3 du Code civil, ce dernier n'établissant pas que l'étiquette rappelant la règle de sécurité relative au port d'une combinaison en caoutchouc ait été apposée sous le guidon de sorte que la motomarine en cause n'a pas offert, de par sa présentation, la sécurité à laquelle la passagère pouvait légitimement s'attendre. On peut aussi citer une décision¹⁰⁵ reprochant au vendeur d'un jet-ski un manquement à son obligation d'information quant aux conditions d'utilisation de l'engin en milieu salin¹⁰⁶, qui illustre de la même façon, la soumission de la vente d'engins nautiques au droit commun de la vente.

Au terme de cette étude, une conclusion s'impose : en dépit de leur prolifération aux abords de nos plages, les engins nautiques de plaisance restent des « objets nautiques non identifiés » ou au mieux des « navires imparfaits »¹⁰⁷ ne pouvant être considérés ni comme des navires au sens traditionnel du terme, ni comme de simples engins de plage. L'examen de leurs caractéristiques permet toutefois de leur assigner un régime distributif. Les exigences de sécurité maritime conduisent à les assimiler au navire. Pour le reste, le droit terrestre a vocation à s'appliquer. Afin de clarifier et d'améliorer leur régime, il faudrait que le législateur indique clairement les règles qui leur sont applicables et, pour le moins, qu'il instaure une indemnité d'assistance pour le

¹⁰³ Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *op.cit.*(n°29), p.215, n°223.

¹⁰⁴ Les dispositions du Code de commerce ont également vocation à s'appliquer s'il s'agit d'une vente entre deux commerçants ou d'un acte mixte.

¹⁰⁵ Cass. civ. 1^{re}, 28 mai 2009 n° 08-14.421. En l'espèce, la passagère avait été blessée suite à son éjection du jet-ski du fait d'un mauvais maintien.

¹⁰⁶ CA Douai, 4 juillet 2013, n° 12-06.402.

¹⁰⁷ Emmanuel DU PONTAVICE, *op.cit.* (n.4).

sauvetage des conducteurs et passagers des engins nautiques de plaisance et oblige les propriétaires desdits engins à souscrire une assurance « Responsabilité civile ».