

Les sources formelles du droit de la plaisance

François Mandin
Maître de conférences (Hdr)
CDMO

Est-ce que le droit de la plaisance existe ? Où se trouve-t-il ? La question peut surprendre. Il est usuel de désigner la réglementation applicable à la plaisance par « Droit de la plaisance ». Pourtant l'objet de l'activité n'est pas juridiquement défini. Ces traits distinctifs apparaissent souvent dans son rapport au droit maritime. Le droit maritime est le droit applicable à la navigation commerciale ou à la pêche tandis que le droit de la plaisance est/ou serait celui d'une navigation désintéressée. Si tel est bien le cas, où trouver le droit applicable à cette forme de navigation ? Le code des transports constitue, presque naturellement, le premier lieu de la recherche. Il s'applique aux activités maritimes. Toutefois, à l'exception du permis de plaisance, la recherche est infructueuse. Le code des transports ne contient aucun titre, chapitre ou section propres à la navigation de plaisance. Cela tient au fait que le code des transports concerne les activités maritimes économiquement intéressées. Il ne faut pas pour autant conclure à l'absence d'un droit de la plaisance ? Ce droit existe. Il est composé d'un ensemble d'ilots mais ne présente pas, pour cette raison, une unité qui donne à le voir comme un tout cohérent. Il n'a rien d'un « continent juridique ». Cela viendra peut-être. Encore faut-il recenser l'ensemble des textes applicables à la plaisance. Ce travail qui peut paraître fastidieux est incontournable. La plongée dans les sources formelles du droit applicable à la plaisance informe d'une extrême diversité et complexité des sources. Au risque de forcer le trait, le droit de la plaisance est à la fois partout et nulle part. Il peut, au gré d'un texte réglementaire, s'imposer avec force et évidence. Il peut aussi, à l'heure du contentieux, surgir d'un texte général, apparaître comme une excroissance de ce texte et finir par influencer les catégories juridiques en place. Ainsi l'application des règles de l'abordage ont été étendues à des engins de plaisance et la définition jurisprudentielle retenue à cette occasion a influencé la définition du navire dans le code des transports¹.

Le recensement des différents textes applicables à la plaisance nécessite un classement. Deux directions sont envisageables. La première est transversale. Elle consiste à partir de l'objet de chaque texte. Elle présente l'avantage de saisir les lignes directrices de la matière. Pour l'essentiel, les textes abordent le navire, les activités de plaisance et le plaisancier. La seconde, plus verticale, consiste à partir des auteurs et de la nature des textes. Si elle ne permet pas de saisir directement les domaines de la matière, elle permet une photographie plus précise des textes en vigueur. Elle donne ainsi la possibilité de naviguer d'ilots en ilots et ce faisant de percevoir si la route entre chaque ilots présente une cohérence suffisante. De ce point de vue l'analyse des sources formelles du droit applicable à la plaisance invite à partir des grandes classifications du droit : d'une part la classification géographique

¹ Delebecque P., « Je le croyais inconstant, il était infidèle : une codification à droit « inconstant » », *Rev. dr. transp.* 2011, repère 9 ; Miribel S., « Collision en mer entre deux jet-skis : Application du régime de l'abordage. Le jet-ski est-il pour autant un navire ? », *Obs. sous com.3 juillet 2012, DMF 2012. 741.*

qui conduit à distinguer le droit international et national ; d'autre part la classification thématique qui conduit, à l'échelle internationale et nationale, à distinguer le droit public et privé. Deux directions peuvent ainsi être retenues : les sources internationales du droit de plaisance (I) : les sources nationales du droit de la plaisance (II).

I – Les sources internationales du droit de la plaisance (I)

Les sources du droit international englobent les conventions internationales et le droit de l'Union.

1 – Les sources internationales sont nombreuses en droit maritime, en droit social maritime et en droit de la mer. Elles jouent un rôle primordial dans le développement des activités maritimes. Elles sont en revanche nettement moins développées dans le champ de la plaisance. Il n'existe pas de conventions internationales traitant spécifiquement de la plaisance. La Convention COLREG est l'unique convention internationale applicable dans toutes ses dispositions aux navires indépendamment de leur affectation nautique : commerce, pêche ou plaisance. Les autres conventions (SOLAS, MARPOL, STCW) ont pour domaine la navigation commerciale. Cela inclut les navires de plaisance de plus de 24 mètres. Ces navires sont exploités commercialement. Ils sont « à la plaisance » parce qu'ils transportent des personnes qui recherchent le seul plaisir d'être à bord. Il s'agit le plus souvent de croisiériste. Il convient toutefois de relever que les dispositions de convention MARPOL relatives à la pollution par les eaux usées, la prévention de la pollution par les ordures de navires s'appliquent aux navires de plaisance.

2 - Le droit de l'Union européenne présente, au regard de la plaisance, des caractéristiques identiques aux conventions internationales. Les textes qui régissent la navigation commerciale précisent le plus souvent qu'ils ne s'appliquent pas à la navigation de plaisance. Le critère d'exclusion retenu varie. Le Règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 15 février 2006, relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté ne s'applique pas aux yachts et bateaux de plaisance qui transportent moins de 12 passagers. Le Règlement (CE) n° 725/2004 du parlement européen et du conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires précise qu'il ne s'applique pas aux navires de plaisance qui ne sont pas engagés dans des activités commerciales. Ce critère apparaît également dans la Directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers et dans la Directive n° 2009/18/CE du 23/04/09 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes (Art. 2.2.b). La Directive 2009/16/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port ne concerne pas les « bateaux de plaisance utilisés à des fins non marchandes » (Art. 3.4). La Directive 2008/106/CE du parlement européen et du conseil du 19 novembre 2008 relative au niveau minimal de formation des gens de mer ne s'applique pas aux gens de mer servant à bord des « yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial » (Art. 2.c). La Directive n° 2002/59/CE du 27/06/02 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information retient un critère physique. Elle ne s'applique pas « aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres » (Art. 2.b).

Le droit de l'Union aborde les questions de la plaisance sous l'angle unique de la mise sur le marché des navires de plaisance (Directive 2013/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur). Ce texte n'a pas pour objet la plaisance en tant que tel. Il s'agit d'une réglementation d'inspiration économique et consumériste : faciliter la mise sur le marché des bateaux de plaisance et protéger les consommateurs.

II – Les sources nationales du droit de la plaisance

Le droit applicable à la plaisance est essentiellement, voire exclusivement national. Ce droit apparaît dans les textes et la jurisprudence.

1 – Les sources textuelles sont nombreuses et variées. Le droit français ne dispose pas d'un texte de niveau législatif propre à la plaisance. La réglementation propre à la plaisance est pour l'essentiel de nature réglementaire. Cette importance des sources réglementaires, tout particulièrement en droit maritime, donne au droit de la plaisance un caractère particulier. Il s'agit en premier lieu d'une source secondaire dont on ne sait pas trop si elle témoigne du faible intérêt du législateur pour cette question. Il peut en second lieu paraître étrange, au regard de la hiérarchie des sources du droit, qu'une activité soit à titre principale régit par des dispositions réglementaires alors même que la loi ne contient pas une disposition générale, voire unique, renvoyant à des dispositions réglementaires. Enfin, ces sources permettent des évolutions rapides du droit mais présentent le risque d'une certaine insécurité juridique. La matière se rattache principalement au droit maritime et au droit du sport.

1.1 - Le code des transports bien qu'il s'applique à la plaisance (Transp., L. 5000-2) ne comprend pas dans la partie législative un corps de règles cohérentes propres à la plaisance. Le terme « plaisance » apparaît dans vingt et un articles. Ces articles traitent de la carte de circulation du navire (C. Transp., L. 5234-1), des titres de conduite en mer et en eaux intérieures (C. Transp., L. 5271-1), du régime des établissements de formation à la plaisance (C. Transp., L 5272-1, L 5272-2, L 5272-3, L 5273-1, L 5273-3), des ports de plaisance (C. Transp., L. 5314-4, L 5331-2 et L. 5334-8 (Livre 3 : Les ports maritimes)). La partie réglementaire est nettement plus fournie. Les normes ont principalement pour objet la sécurité de la navigation. Ces normes essentiellement techniques sont réunies dans des divisions thématiques situées en annexe de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires pris en application du décret n° 84-810 du 30 août 1984, relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution. Cinq divisions concernent la navigation de plaisance :

- la Division 240 « Navires de plaisance de longueur de coque inférieure à 24 mètres, à usage personnel et de formation ». Cette division s'applique, à l'exception des engins de plage, aux planches à voile, kite surf, véhicule nautique à moteur, aviron, canoë kayak en mer,
- la Division 241 « Navires de plaisance de longueur de coque inférieure à 24 mètres, à utilisation commerciale »,
- la Division 242 « Navires de plaisance de longueur de coque supérieure ou égale à 24 mètres et de jauge brute inférieure à 3000 »,
- La Division 243 « Navires de plaisance de compétition ou expérimentaux »,
- La Division 244 « Navires de plaisance traditionnels ».

Les normes réglementaires traitent également :

- du navire :
 - o mise sur le marché : Décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement² transpose la directive européenne 94/25/CE du 16 juin 1994 et la directive 2003/44/CE du 16 juin 2003.,
 - o immatriculation et identification : Décret n° 2009-393 du 8 avril 2009 fixant les marques d'identification des navires de plaisance en mer (JO, 10 avril 2009); Arrêté du 8 avril 2009 relatif aux marques d'identification des navires de plaisance en mer (JO 10 avril 2009).
- des activités nautiques,
 - o manifestations nautiques : Arr. 7 décembre 2011 relatif à l'organisation des manifestations nautiques en mer (JO 23 décembre 2011, n° 0297, p. 22040).
 - o pêche maritime de loisirs : D. n° 90-618 du 11 juillet 1990 relatif à l'exercice de la pêche maritime de loisir; Arr. 15 juillet 2010 déterminant la taille minimale ou le poids

² JO n° 158 9 juillet 1996, p. 10338.

minimal de capture et de débarquement des poissons et autres organismes marins) et le marquage des captures ; Arr. 17 mai 2011 imposant le marquage des captures effectuées dans le cadre de la pêche maritime de loisir.

- du permis plaisance : D. n° 2007-1167, 2 août 2007, modifié par D. n° 2010-170 du 23 février 2010.³ ; Arr. 28 septembre 2007 relatif au permis de conduire des bateaux de plaisance à moteur, à l'agrément des établissements de formation et à la délivrance des autorisations d'enseigner (JO n° 0068, 22 mars 2011 p. 5130) ; Arr., 17 mai 2011 relatif aux titres de conduites des navires français de plaisance à moteur délivré en Polynésie française ou en Nouvelle-Calédonie (JO. n° 0121, 25 mai 2011) ; Arr. 6 juillet 2011 (JO n° 0168, 22 juillet 2011) et 21 juillet 2011 (JO n° 0205, 4 septembre 2011) relatifs au régime des équivalences entre les titres français et étrangers, d'autre part les conditions d'obtention d'un titre de conduite des bateaux de plaisance à moteur par équivalence avec un titre ou une qualification professionnelle ; Arr. 21 juillet 2011 relatif à la conduite en mer des véhicules nautiques à moteur embarqués sur des navires de plaisance professionnelle immatriculés au registre international français (JO n° 0205, 4 septembre 2011).

1.2 – Les normes relatives à la plaisance sont également situées dans le code du sport. La réglementation est principalement tournée vers l'objectif de sécurité du pratiquant. Elle ne concerne pas directement la navigation. Elle a pour objet l'organisation des activités physiques et sportives, dont les loisirs et les sports nautiques sont une composante. La matière est, à la différence du droit maritime, également répartie entre le niveau législatif et réglementaire. Cela tient au fait que la clef d'entrée n'est pas la navigation ou plus largement la mer mais les activités physiques et sportives qui englobent les loisirs et sports nautiques. La partie législative fixe le régime général de ces activités et la partie réglementaire les détaille. Les dispositions du code du sport concernent les établissements sportifs nautiques et les métiers de l'encadrement des activités nautiques. Le code du sport distingue trois types d'établissements : établissements d'activités nautiques (canoë, du kayak, nage en eau vive; pratique avec des embarcations gonflables; pratiques en mer), établissements de voile, établissement de plongée. Ces établissements sont soumis à un régime général en matière d'assurance (Art. L 321-1 à L 321-9, C. Sport; Art. D 321-1 à D 321-5, C. Sport), d'hygiène et de sécurité (Art. L 322-1 à L 322-6). Ce régime d'hygiène et de sécurité est précisé pour chacune des activités : Art. A 322-43 à A 322-63 (Pratique du canoë, du kayak et de la nage en eau vive; pratique avec des embarcations gonflables; pratiques en mer), Art. A 322-64 à A 322-70 (Voile) ; Art. A. R 322-39 à R 322-43 (plongée subaquatique), Art. A. A 322-71 à A 322-87 (plongée à l'air), Art. A 322-88 à A 322-115 (Plongée aux mélanges autres que l'air).

L'enseignement du sport contre rémunération des activités nautiques est également réglementé. Le code du sport fixe les conditions d'accès à la profession : Obligation de qualification (Art. L212-1, L. 212-2 à L212-8 ; Art. D. 212-11 à D. 212-83 ; Annexe II-1 -art. A212-1); Obligation d'honorabilité (Art. L212-9 à L212-10); Obligation de déclaration d'activité (Articles L212-11 à L212-12). Il organise également le contrôle des activités d'enseignements (Art. L212-13 à L212-14).

2 – La jurisprudence

La jurisprudence constitue une source essentielle du droit de la plaisance. De nombreuses décisions, notamment dans le domaine de la responsabilité, ont étendu à la plaisance des règles maritimes de niveau législatif, pensées pour la navigation commerciale. Cela donne aux décisions de justice une « autorité » quasi supérieure aux normes réglementaires. D'une certaine manière, une distinction implicite, aux contours incertains, se dégage. D'un côté un droit de la plaisance ayant sa source dans une application jurisprudentielle des règles légales ; de l'autre des dispositions réglementaires principalement administratives et techniques.

Ainsi le contentieux fiscal a permis de définir la notion de « navigation de plaisance » : « Par

³ Modifié par D. n° 2010-170 du 23 février 2010.

navigation, 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"⁴. Le contentieux de la responsabilité est particulièrement fourni. Il a permis d'étendre les règles de l'abordage aux navires de plaisance mais aussi à des engins qui ne sont pas des navires (les zodiacs, planches à voile, jet-ski)⁵. Le droit commun de la responsabilité est appliqué pour déterminer la responsabilité du skipper⁶. Le contentieux de la responsabilité est également contractuel. Il tend à se développer dans le domaine de l'encadrement des activités nautiques⁷. L'organisateur est responsable s'il a manqué à son obligation de sécurité de moyens. Il s'agit là d'une solution classique dans le domaine des activités sportives. Le contentieux lié à l'application du code disciplinaire et pénal de la marine marchande⁸. Enfin le contentieux spécifique au droit du travail maritime est inexistant.

Cette diversité des sources ne facilite pas toujours le travail des magistrats. Il faut par déterminer la règle qui recevra application⁹. La difficulté peut résider dans l'absence de définition du navire. Elle peut aussi résider dans l'articulation des sources. Il en va ainsi du contentieux de l'abordage dans le cadre d'une régates. Les juges procèdent en deux temps. La nature maritime du dommage les conduit en premier à appliquer le régime de responsabilité pour faute spécifique à l'abordage au lieu et place du droit commun de la responsabilité pour faute et en second lieu à apprécier la faute du skipper en préférant aux règles RIPAM les règles de course à la voile¹⁰. Il en va également ainsi du contentieux lié aux établissements sportifs. Le propriétaire d'un navire de pêche doit à ce titre appliquer la réglementation maritime pour son activité de pêcheur et les dispositions du code du sport s'il propose au moyen de son navire des prestations ayant pour objet des activités physiques et sportives¹¹.

Cette diversité des sources textuelles et jurisprudentielles, les difficultés d'interprétation et d'application, notamment leur articulation, qu'elle suscite, soulève la question du devenir du droit de la plaisance. P. Lureau s'interrogeait en 1970 sur la nécessité d'une loi pour la navigation de plaisance¹². Cette réflexion s'appuyait sur le constat d'une inadéquation entre le droit maritime et les

⁴ Com 7 juin 2006, obs. Éric Ginter, Ce qu'il convient d'entendre par « navigation de plaisance », DMF. 2007. 687.

⁵ Com. 27 novembre 1972, (Gipsy II) Bull. com. 1972, n° 304 p. 283 ; CA. Rennes, 4 mai 1982, DMF 1983. 140, obs. Tassel, obs. Le Jean ; Com. 3 juillet 2012 (Jet-skis), Bull. com. 2012, Légifrance. V. en sens contraire : Com. 6 févr. 1990 (88-14465), Non publié, Légifrance.

⁶ Civ. 2^e 9 mai 1990, (régate), Bull. civ. 2 1990 n° 93 p. 49, Civ. 2^e 8 mars 1995 (régate), Bull. civ. 2 1995 n° 83 p. 47, DMF 1996. 955, note Latron P.

⁷ Cass. Civ. 1^{ère}, 22 mai 2008, n° 07-10903 (plongée), Légifrance ; Paris, 6 sept. 2004 (Surf), RJ Eco. Sport. 2005, n° 74, p. 58.

⁸ Crim. 10 mars 1966 (Yacht de plaisance ESQUIROL), Bull. crim. Cour 1966. 93, Legifrance.

⁹ Tassel Y., « La plaisance et le droit en 1991 », DMF. 1991, n° 508, Lamy line.

¹⁰ Mandin F., « L'application du régime de responsabilité pour faute de la loi du 7 juillet 1967 », Obs. sous Com. 18 mars 2008, JCP. G. 2008. II. 10148.

¹¹ Cass. Crim. 7 oct. 2008, F. Mandin, « L'application du « droit du sport » au navire exploité pour des activités de plongée et de pêche », DMF, 2009, n° 701.

¹² Lureau P., « Faut-il une loi pour la navigation de plaisance », DMF 1970, p. 323.

caractéristiques de la navigation de plaisance. Faute d'une intervention législative, la jurisprudence a autant que faire se peut répondu aux questions qui lui étaient posées. Pendant ce temps, les normes réglementaires répondant à des besoins précis ont été élaborées sans une vision d'ensemble de la question. Le développement des loisirs nautiques a fait entrer dans le jeu de la discussion le droit du sport, au point de mettre en question la délimitation initiale de la plaisance. Faut-il désormais considérer la plaisance comme une forme de loisir nautique parmi d'autres ou faut-il la distinguer des loisirs nautiques ? Il semble qu'il y ait place pour une réflexion d'ensemble du droit de la plaisance, des loisirs et des sports nautiques. Ces activités ont en commun d'être désintéressées. Elles conduisent aussi à mettre en perspective les catégories traditionnelles du droit maritime¹³. C'est là aussi tout leur intérêt.

¹³ Vialard A., « Les applications du droit maritime dans le cadre des ports de plaisance », *DMF*. 1996, n° 556.