

**Empannages devant la Cour de cassation,
Commentaire de l'arrêt de la première chambre civile, 4 juin 2014.**

Christophe LINO

Conseiller technique auprès du Ministère chargé des Sports
(Ecole Nationale de Voile et des Sports Nautiques)

Il est généralement admis dans l'opinion que le capitaine d'un navire, fut-il de plaisance, doit répondre des événements qui concernent son bord. Il en est ainsi lorsque le navire par exemple s'échoue ou entre en collision avec un autre navire. Sera-t-il dès lors désigné comme responsable lorsque, en l'absence de toute intervention extérieure au navire, le dommage concerne une personne à bord et que cette personne est en situation d'apprentissage lors d'un stage de voile ?

La cour d'appel d'Aix en Provence avait répondu le 19 septembre 2012 par la négative à la lumière des faits suivants : Un stagiaire, novice en matière de navigation à la voile, a effectué un stage d'apprentissage organisé par un club et encadré à bord par une personne titulaire d'un brevet d'Etat. Il a été grièvement blessé lors d'une manœuvre d'empannage. Le pourvoi, formé par la victime, a été l'occasion, pour la première chambre civile de la Cour de cassation, de rendre le 4 juin dernier, un arrêt de rejet permettant de nous éclairer sur les mécanismes juridiques applicables en pareille situation.

Les enjeux face à ce type de situations ne sont en effet pas négligeables :

- Chaque année, un grand nombre de ces stages sont organisés et il apparaît utile de disposer d'un environnement juridique stabilisé.¹
- Le visage du chef de bord est polymorphe : Chef de bord en plaisance sur son propre navire, chef de bord en plaisance sur le navire d'un tiers, chef de bord en régate, ou encore chef de bord en charge de la formation de son équipage. La situation de l'encadrement des stagiaires est donc à préciser.

Enfin, la nature de l'activité est elle aussi délicate à cerner : Faut-il s'en tenir à une activité maritime et donc à l'application des mécanismes du droit maritime ou faut-il l'apprécier à la lumière de ce qu'on résume souvent par le « droit du sport » (droit terrestre) qui organise l'ensemble du droit des activités physiques et sportives ?²

¹ Les chiffres clés de la voile en France 2013, Document Fédération Française de Voile : 421 000 stagiaires accueillis en Ecoles françaises de voile dont 6260 personnes accueillies en 2013 en école de croisière.

² Sur la frontière droit maritime/droit du sport, voir Cass. Crim. 7 octobre 2008, DMF. 2009 n°701, Observations François Mandin.

Le cas d'espèce soulève donc la question suivante : si le chef de bord et l'organisateur doivent s'expliquer sur les événements intervenus à bord, dans quelle mesure peuvent-ils voir leur responsabilité civile engagée ou pas ? En substance, la Cour suprême, pour rejeter le pourvoi, a indiqué que l'obligation pesant sur l'organisateur est une obligation sécurité de moyens et que le demandeur n'établissait pas que l'encadrant ait commis une faute et que l'organisateur ait manqué à son obligation de sécurité.

Cette décision de la Première chambre civile présente donc l'intérêt de resituer à nouveau le droit applicable à ce type d'embarquement. Si les mécanismes de droit de la responsabilité civile contractuelle appliqués au sport s'imposent à l'exclusion du droit maritime (I), il convient alors de préciser l'étendue de l'obligation pesant sur l'organisateur (II).

I – L'absence de recours au droit maritime au profit du droit commun appliqué au sport

Bien que le cas soumis à la Cour de cassation porte sur un accident survenu en mer sur un navire, il convient de remarquer qu'il n'est fait nullement appel aux principes de droit maritime (A). L'orientation des moyens développés conduit donc les juges suprêmes à examiner les questions posées à la lumière des règles du droit commun de la responsabilité appliquées au sport (B).

A - L'absence de référence aux mécanismes de droit maritime.

Le concept de capitaine est souvent présenté comme un point cardinal du droit maritime lorsqu'il s'agit d'établir classiquement les responsabilités survenues à l'occasion d'un événement du bord. Le capitaine ou chef de bord est celui qui au moment des faits dirige de facto le navire³.

En l'espèce, du point de vue sémantique, le terme même de « capitaine » ou de « chef de bord » n'est pas retenu dans l'arrêt. Seul le terme « skipper », aux contours juridiques imprécis et multi-usages en France, est utilisé une fois par les juges suprêmes. Il fait écho à l'utilisation du terme « moniteur » qui oriente définitivement la solution vers le droit commun de la responsabilité plutôt que vers celui du droit maritime. En cela, l'arrêt tranche avec d'autres situations dans lesquelles l'unité et la permanence de la fonction de capitaine sont retenues.

Ainsi, dans un arrêt de la deuxième chambre civile rendu le 12 avril 2012⁴, la Cour de cassation, au sujet là aussi d'un équipier blessé lors d'un empannage, avait conclu que « M.

³ Cass. crim., 10 mars 1966, n° 65-91.781 : Bull. crim., n° 93

⁴ Cass. Civ. 2eme, 12 avril 2012, n° de pourvoi 10-20831 10-21094.

Z...assumait les fonctions de skipper et manœuvrait la barre et qu'il a été à l'origine de la manœuvre d'empannage et du mouvement du palan ; que l'exercice de cette fonction et la réalisation des manœuvres, dont il a pris seul la décision, faisait de lui, conformément aux usages et aux règles applicables en matière de course en mer, le gardien exclusif du voilier en tant que commandant de bord ». Il convient d'indiquer néanmoins que, dans ce dernier cas, le navire n'était pas l'outil d'une formation mais le support pour la participation à une régates.

Sans que la question ait été expressément posée à la Cour en l'espèce, on notera que la mise à l'index du droit maritime au profit du droit terrestre de la responsabilité a pour conséquence l'absence de déclenchement de mécanismes juridiques propres à l'aventure maritime. Ainsi le principe de limitation de responsabilité prévu par la convention de Londres du 19 novembre 1976⁵ ne s'applique pas. Avec ce mécanisme, le droit maritime développe pourtant une responsabilité de plein droit souvent plus favorable aux victimes mais avec en contre partie l'application d'un principe de limitation du montant de la réparation du dommage. Cette spécificité s'est fondée originellement sur le caractère aléatoire des aventures maritimes. Antérieurement à l'arrêt commenté, la Cour de cassation avait pour autant rendu applicable le principe de limitation de responsabilité en matière de plaisance⁶. On peut avec l'arrêt du 4 juin légitimement s'interroger sur le point de savoir si les aléas en question sont totalement écartés lorsqu'un équipage prend la mer pour apprendre la navigation, même avec un encadrant.

En tout état de cause, il nous faut souligner que l'arrêt commenté s'inscrit en cohérence avec la position prise par les magistrats suprêmes en matière de leçons de pilotage aérien lesquelles échappent au régime spécial du transport aérien (marqué lui aussi par un mécanisme de limitation de responsabilité) qui relèvent d'un contrat d'enseignement impliquant la preuve d'une faute du moniteur⁷.

B - Le recours explicite aux mécanismes de droit du sport

Le recours aux mécanismes de responsabilité civile appliqués au champ sportif nécessitait en l'espèce de s'interroger sur la responsabilité du fait des choses (en l'occurrence du navire). Nous avons pu constater ces dernières années quelque hésitation, en matière d'enseignement de la voile, sur le point de savoir si elle devait s'apprécier sur le terrain contractuel ou délictuel. Ainsi, une décision de la Cour d'appel de Pau du 17 janvier 2011, statuant sur un accident survenu à des stagiaires lors d'un cours de voile, avait conclu à la responsabilité du

⁵ Loi n°79-1146 du 29 décembre 1979 autorisant l'approbation de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, JO du 30 décembre 1979, p 3313 et entrée en vigueur en France le 1er décembre 1986 par le décret n°86-1371 du 23 décembre 1986, JO du 1er janvier 1987. Voir article L 5121-3 et suivants du code des transports.

⁶ Cass. Com. 26 mars 1996, Bull n° 96, n° 94-14-320. En l'espèce, il s'agissait d'ailleurs d'une écoute de grand voile qui avait blessé une équipière lors d'un empannage. La Cour de cassation avait retenu l'application du principe de limitation de la responsabilité au profit du locataire du navire de plaisance ; voir aussi plus récemment CA Bastia, Chambre civile B, 18 juin 2014, n°13/00160.

⁷ Cass. Civ. 1ere, 4 juillet 1967, JCP 1967. II. 15234, obs. Chauveau.

prestataire sur la base de l'article 1384 alinéa 1^{er} du code civil en indiquant « *que le catamaran a été l'instrument du dommage ; qu'en sa qualité de propriétaire du voilier, le club était présumé gardien et donc responsable des dommages subis ; qu'il lui incombe de rapporter la preuve d'un transfert de garde au profit de Mme X...- Y... .* »⁸ Cette décision avait suscité une certaine inquiétude parmi les professionnels du secteur et le pourvoi formé par le club devait permettre aux magistrats suprêmes d'en revenir à l'application d'un régime de responsabilité contractuelle en mentionnant en substance que le club, « *organisateur du stage de formation surveillé par ses préposés moniteurs de voile au cours duquel s'était produit l'accident, ne pouvait engager que sa responsabilité contractuelle* »⁹. Même si le régime de responsabilité de plein droit de l'article 1384 alinéa 1^{er} apparaissait plus favorable à la victime, il aurait été étonnant de négliger la relation contractuelle née à l'occasion de la prestation d'enseignement. A la lumière des éléments constitutifs de la notion de garde de la chose (usage, contrôle et direction), il aurait été bien artificiel de considérer que le pratiquant qui tient la barre et les écoutes du navire ne participe pas à la conduite de celui-ci.

Les organisateurs ne sont *in fine* responsables contractuellement du fait des choses qu'ils utilisent ou font utiliser que s'ils mettent à la disposition de leurs clients du matériel défaillant ou potentiellement dangereux, c'est-à-dire, en réalité, s'ils commettent une faute dont l'établissement reste à la charge de la victime. Certains en doctrine ont pu estimer qu'il conviendrait de distinguer la responsabilité contractuelle pour les préjudices économiques et la responsabilité délictuelle pour les préjudices corporels¹⁰, il importe de noter avec cet arrêt du 4 juin dernier de la première chambre et l'arrêt du 18 octobre 2012 de la deuxième chambre, que la Cour de cassation semble s'orienter durablement vers la responsabilité contractuelle.

II – L'étendue de l'obligation de sécurité pesant sur l'organisation d'un stage de voile

La nature et l'étendue de l'obligation de sécurité pesant sur un établissement proposant une prestation d'encadrement sportif alimente une jurisprudence dense et assez souvent l'objet de nombreuses nuances. Qu'en est-il de celle s'imposant aux écoles de voile ? Il s'avère, à l'image de toute une série d'autres activités sportives, qu'elles se voient appliquer *en principe* une obligation de moyen à l'égard de ses clients (A). Cette qualification doit conduire selon nous les exploitants à s'organiser en conséquence (B).

A - Par principe, une obligation de sécurité de moyens

⁸ CA Pau, 1ere Chambre 17 janvier 2011, n°10/00160

⁹ Cass. Civ 2eme, 18 octobre 2012, n° 11-14.155

¹⁰ RÉMY, La responsabilité contractuelle : histoire d'un faux concept, RTD civ. 1997. 323/ Jean Mouly – Charles Dugonon, Répertoire de droit civil, Sport, ,n° 168.

De nombreuses décisions ont affirmé que les organisateurs d'activités sportives assument une obligation de sécurité de moyens et non de résultat. Ainsi à titre d'exemple, pour s'en tenir aux sports pratiqués en milieu naturel, on relèvera dans le secteur équestre : Cass. civ. 1ere, 5 mai 1998, n° 96-17.429, n° 768 P ; dans l'encadrement du vélo tout terrain (Cass. civ.1ere, 11 mars 1997, n° 95-12.891, n° 491 P) ; en matière de ski nautique (CA Bourges, 1^{er} juin 1965 : JCP 1966, 14744), ou encore en montagne à l'égard du moniteur de ski (Cass. civ.1ere, 9 février 1994, n° 91-17.202, n° 226). En outre et selon une jurisprudence ancienne, le fait de recourir au service d'un moniteur ne transforme pas l'obligation du prestataire en obligation de résultat.¹¹

La voile ne fait pas exception à cette orientation jurisprudentielle. A l'occasion d'un stage de voile, les pratiquants sont les clients de l'école et la responsabilité de celle-ci ne peut être à leur égard que contractuelle et qualifiée d'obligation de moyen. Déjà en 1978, la Cour d'appel de Paris avait souligné que le stagiaire est « *en droit d'obtenir de son cocontractant qui lui dispense cet enseignement particulier l'exécution d'une obligation de moyen qui consiste à veiller avec diligence à sa sécurité.* »¹². L'arrêt du 4 juin 2014 ne revient pas sur cette position en déclarant dans le premier moyen que « *le moniteur de sport n'est tenu que d'une obligation de moyen* ». Cela s'explique généralement par le rôle actif que joue le pratiquant au moment de l'évènement qui empêche l'encadrement de promettre un résultat quand à sa sécurité. En cela, le client n'est pas un consommateur passif, la nature et l'objectif de l'activité le conduisant à être acteur de sa formation et d'une certaine manière partie prenante de la prestation.

Existe-t-il dès lors une place pour une obligation de résultat à la charge d'une école de voile ? Sauf erreur, nous ne connaissons pas de décision propre à la voile y ayant fait référence. Néanmoins à l'image de jurisprudences intervenues dans d'autres disciplines sportives¹³, la réponse pourrait être positive chaque fois que, par opposition au principe énoncé, le client serait totalement inactif au moment de l'évènement à l'origine du dommage. Bien que les situations ne soient pas nombreuses, on peut citer plus particulièrement, les situations durant lesquelles le stagiaire s'en remettrait entièrement à l'encadrant. Ainsi en serait-il des prestations de transport en l'absence de toute part active du client. En cela, la formation à la croisière, comme cela était le cas en l'espèce, n'est pas juridiquement une prestation de transport de croisière avec skipper. De même, il a pu être jugé que l'obligation de résultat s'appliquait à l'organisateur d'activités dédiées aux très jeunes enfants sans que là encore à notre connaissance aucune jurisprudence ne concerne directement l'apprentissage de la voile¹⁴. Faut-il, comme certains auteurs¹⁵, regretter l'absence de recours généralisé à

¹¹ Civ. 1^{er}, 6 juin 1961, Bull. civ.I, n° 292.

¹² CA Paris, 7eme chambre A, 30 mai 1978. Il est intéressant de noter que le contentieux portait sur le même type d'accident que celui discuté dans l'arrêt présentement commenté (passage de bôme).

¹³ telles que les remontées mécaniques (Cass. Civ 1ere., 11 mars 1986, n° 84-13.656 : RT 1986, 767, obs. J. Huet ; Cass. Civ 1ere, 10 mars 1998, n° 96-12.141, n° 516 P), le bob luge (Cass. Civ. 1ere, 17 mars 1993, n° 91-14.417, n° 508 P + F) ou encore le parapente (Cass. civ. 1ere, 21 oct. 1997, n° 95-18.558, n° 1610 P : D. 1998, 271, note Brun), activités lors desquelles les clients ne peuvent décider de la trajectoire de l'engin.

¹⁴ Cass. 1^{re} civ., 18 févr. 1986, n° 84-17.528 : TRDC 1986, 770, obs. J. Huet ; CA Aix-en-Provence, 10^e ch., sect. civ., 10 oct. 2001, n° 97/11950.

¹⁵ Jean Mouly – Charles Dudognon, Répertoire de droit civil, Sport, n° 170.

l'obligation de résultat pour les pratiquants profanes ? Certes cela simplifierait le circuit d'indemnisation pour la victime. Néanmoins, il convient nous semble-t-il de ne pas nous éloigner de la nature même de la relation pratiquant/encadrant. En effet, l'objectif de l'apprentissage est bien d'amener progressivement le novice à l'autonomie dans sa pratique. Progressivement et à chaque stade, celui-ci doit donc se trouver confronté à une part de prise de décision et d'action qui font de lui un véritable acteur de l'activité pouvant, le cas échéant, être à l'origine d'un dommage dès lors qu'il ne respecterait pas par exemple les consignes données.

A l'occasion d'un dommage, le plus souvent corporel, ce n'est pas tant la preuve du préjudice qui sera difficile à établir que la faute du prestataire et le lien de causalité associé. A ce titre, l'arrêt du 4 juin 2014 souligne bien l'enjeu pour la victime à rapporter la preuve d'un comportement fautif du prestataire pris à deux niveaux : Au niveau de l'encadrant, tout d'abord puisque au terme du premier moyen, la Cour suprême énonce que *« la cour d'appel qui n'était pas tenue de répondre à de simples arguments non assortis d'une offre de preuve, a pu déduire de ces constatations et énonciation que M. X... (la victime) « n'établissait pas que M. Y (l'encadrant) eût commis une faute... »*. Et au niveau de la structure organisatrice en outre puisque l'arrêt conclue en réponse au troisième moyen que *M. X n'établissait pas que la SNEM avait manqué à son obligation contractuelle de sorte que les conditions d'engagement de cette dernière n'étaient pas réunies... »*.

B - Conséquences pour les organisateurs

Si la charge de la preuve appartient à la victime, il y a tout lieu pour l'organisateur d'être en retour en capacité de démontrer que son dispositif de sécurité ne comporte pas de carence et que ses modalités d'enseignement n'étaient pas à l'origine du dommage. Dans le présent arrêt, il est ainsi frappant de voir combien les précautions prises par l'encadrant avant l'accident et sa capacité à le prouver devant la cour d'appel lui ont été utiles. *que M. Y...avait tenu compte d'un vent de secteur ouest de force 5-6, en réduisant la grand'voile de deux ris, et que la manœuvre d'empannage, qui faisait expressément partie des apprentissages proposés dans le stage, avait été pratiquée plusieurs fois par l'équipage la veille comme le jour même de l'accident, et était adaptée au niveau de la victime ; qu'il retient ensuite que le moniteur avait assigné une place à chaque équipier, M. X...étant à tribord côté écoute de grand'voile, emplacement qui ne présentait pas de dangerosité particulière ; qu'il relève enfin, que l'équipage avait reçu les consignes nécessaires pour effectuer l'empannage avant que le skipper ne demande : « Parés pour empannés ? »*.

A ce titre, la construction d'un dispositif de sécurité pour les établissements dispensant un enseignement de la voile est une obligation précisée aux articles A 322-64 et suivants du code du sport. Nous ne reviendrons pas sur la déclinaison des éléments constitutifs exigés dans ces articles. L'enjeu posé par l'arrêt du 4 juin réside plutôt dans la capacité à démontrer que ces dispositions réglementaires ont été respectées du point de vue de l'organisateur. Pour un

certain nombre de ces exigences, la preuve littérale sera plus aisée à rapporter s'agissant par exemple du respect des règles liées à la qualification de l'encadrement. Mais il est évident que l'enseignement d'une activité sportive repose aussi sur l'oralité des relations entre les stagiaires et son encadrement. En l'espèce, les éléments de fait, tels que les consignes verbalement données antérieurement durant le stage, y compris jusqu'à l'instant qui a précédé la manœuvre, ont été retenus alors même que l'expression de ces consignes n'est pas toujours aisée à démontrer a posteriori. On ne peut que conseiller aux organisateurs de se ménager des moyens de preuve par exemple par la mise en œuvre d'affichages visibles et compréhensibles de tous sur notamment les gestes à avoir, les équipements de sécurité à porter ou encore sur la zone de navigation à respecter (sans que cette énumération soit exhaustive).

Conclusion

Le parallèle établi entre plusieurs situations nautiques qui peuvent apparaître proches montre que la jurisprudence aujourd'hui est très nuancée selon que l'évènement interviendra en régate, en croisière ou en enseignement. Certains peuvent s'en plaindre indiquant que cela nourrit une certaine complexité et préféreraient s'en tenir à un régime de responsabilité de plein droit uniformisé dont la seule préoccupation (certes louable) est la couverture du préjudice subi. Mais l'approche des magistrats à ce jour tend plutôt à peser les éléments de fait qui concourent à revoir chaque fois que nécessaire les rôles et obligations de chacun.

Par ailleurs, cet arrêt nous conduit également à envisager le déclenchement des mécanismes de responsabilité plus du point de vue du pratiquant que de son encadrant. Le fait que le stagiaire soit débutant ne fait pas de lui un participant totalement dédouané dans la mesure où son attention et son action doivent être portées sur les éléments déterminants de la pratique de ce sport pour sa sécurité et celle des autres. Il n'est pas un passager car l'objectif de la prestation est de le faire accéder à de l'autonomie.

Enfin, si l'on ne peut parler d'autonomie du « droit du sport », cet arrêt peut néanmoins être une illustration de la reconnaissance non seulement du fait sportif mais aussi de « l'acte » (juridique) sportif avec la prise en compte de la nature de la prestation plus que le caractère nautique de l'évènement et le recours au droit maritime.