



HAL
open science

Aspects juridiques du convoyage des navires de plaisance

Jérôme Heilikman

► **To cite this version:**

Jérôme Heilikman. Aspects juridiques du convoyage des navires de plaisance. Neptunus, 2010, 16 (2), pp.1-7.
<hal-03805179>

HAL Id: hal-03805179

<https://hal.science/hal-03805179v1>

Submitted on 7 Oct 2022

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.



HAL Authorization

Aspects juridiques du convoyage des navires de plaisance

Jérôme HEILIKMAN

*Etudiant en Master 2 Droit et Sécurités des Activités Maritimes et Océaniques
université de Nantes*

L'utilisation d'un navire peut donner lieu à de multiples contrats concernant le navire lui-même ou les personnes à bord. Nous n'aborderons ici que le contrat de convoyage qui se distingue du Charter ou encore de la location de navire.

Ayant échappé à toute forme de réglementation jusqu'à la circulaire du 20 janvier 1993 relative au convoyage des navires de plaisance, l'activité de convoyage a engendré de nombreux abus nuisant tant aux propriétaires qu'aux convoyeurs de navires. Le convoyeur disposait de toute latitude quant aux modalités d'exercice de son activité du fait de l'absence de législation et du désintéressement de l'administration. C'est dans ce contexte, que le Secrétariat d'Etat à la Mer a élaboré une circulaire en 1993 qui constitue la première législation en matière de convoyage.

Cette circulaire définit le convoyage comme « *l'opération qui consiste à conduire, moyennant rétribution, un navire entre deux ports ou deux sites, par voie maritime sans transporter à titre onéreux de passagers ou de marchandises* ».

Autrement dit, le convoyage est une opération qui consiste, pour un propriétaire, un locataire ou un armateur, à confier, moyennant rémunération, la conduite de son navire, par voie maritime d'un port à un autre et ce, sans transporter à titre onéreux de personnes ou de marchandises. Le convoyeur est la personne physique ou morale, distincte du propriétaire ou du locataire, qui assume matériellement et contre rémunération l'opération de convoyage.

Si l'opération de convoyage peut intéresser des navires de pêche ou des navires de commerce, bien qu'il soit à noter que cette opération désintéressée s'oppose à l'objet lucratif de tels armements, aujourd'hui, l'entreprise de convoyage occupe aussi et surtout une place particulière parmi les professionnels de la plaisance.

En effet, avec le développement des activités de plaisance, les plaisanciers ne sont plus de véritables navigateurs capables de faire de longues expéditions maritimes. Ainsi, ils font aujourd'hui le plus souvent appel aux services de marins professionnels. C'est dans ce contexte que ce sont développées les sociétés de convoyage et que l'administration a été amené à prendre des mesures pour réglementer ces activités lucratives.

Un contrat de convoyage doit de ce fait comporter un certain nombre de mentions obligatoires dont les principales sont les caractéristiques du navire à convoyeur, la période de l'expédition maritime ainsi que la mention des ports d'appareillage, une définition de l'étendue des obligations et responsabilités du convoyeur ou encore des différentes assurances souscrites pour l'opération.

Or, à l'image du droit de la plaisance dont il relève, le contrat de convoyage met en œuvre des règles de droit issues, aussi bien, du droit terrestre que du droit maritime. La combinaison de ces règles permet de souligner les conditions nécessaires à la formation du contrat de convoyage ainsi que les régimes de responsabilité mis en jeu.

De ce fait, il convient de définir précisément les éléments constitutifs du contrat de convoyage dans le domaine spécifique de la plaisance, puis les obligations réciproques des parties (I) d'où émanent le jeu des responsabilités en cas d'incidents survenus de l'armement du navire à l'expédition maritime (II).

1. Les obligations des parties de l'armement du navire à l'expédition maritime

A. Un contrat complexe aux qualifications juridiques plurielles

1. Un contrat d'entreprise

La circulaire du 20 janvier 1993 rappelle que le contrat de convoyage est un contrat d'entreprise qui relève des contrats de louage d'industrie selon les articles 1779 et suivants de Code Civil. La jurisprudence a précisé dans un arrêt de la Cour de cassation du 19 février 1968 que le « contrat d'entreprise est la convention par laquelle une personne charge un entrepreneur d'exécuter, en toute indépendance, un ouvrage ».

Il s'en suit que le convoyeur doit effectuer sa prestation constituée par le déplacement du navire d'un port à un autre en toute indépendance. De même, le convoyeur agit pour le compte d'un client lors du déplacement du navire mais encore faut-il constater qu'il agit pour son propre compte et que les contrats d'engagements n'engagent pas le client. De ce fait, la circulaire de 1993 est venue préciser que le convoyeur n'a pas la qualité de mandataire car il agit en son propre nom vis-à-vis des tiers.

Par ailleurs, concernant la qualification de contrat de prêt à usage, il est évident que le navire est remis au convoyeur pour être restitué après usage. Cependant, cette qualification doit être écartée vu que le contrat de prêt ne suppose aucune forme de rémunération pour le prêteur, alors qu'en matière de convoyage c'est le convoyeur qui est rémunéré.

2. Un contrat de transport

Enfin, certains professionnels ont tenté de qualifier l'opération de convoyage avec une prestation de transport du navire par lui-même, par analogie avec le convoyage terrestre. En effet, l'objet principal du convoyage est l'acheminement du navire d'un port à un autre, tout comme le transport maritime. La circulaire rappelle que le convoyeur conduit le navire sous sa responsabilité, ce qui ramène le régime juridique du navire à celui d'une marchandise. A ce propos, dans un arrêt du 30 novembre 1982, la Cour de cassation précise que la qualification de contrat de transport peu être retenue lorsque ce contrat porte sur une marchandise automotrice.

B. Des obligations respectives clairement délimitées

Dans le cadre spécifique de la plaisance, le plaisancier peut être propriétaire de son navire mais faute de compétence ou de disponibilité, il requiert le plus souvent les services d'un convoyeur et définit avec lui les modalités de l'expédition dans le cadre d'un contrat de convoyage. Soulignons d'ores et déjà que la qualité de propriétaire n'est pas une condition *sine qua none* de celle de client au convoyage.

La circulaire du 20 janvier 1993 impose un certain effectif à bord des navires et pose un certain nombre d'obligations tant à l'égard du client bénéficiaire du voyage, qu'à l'encontre du convoyeur.

1. Les responsabilités du client

Tout d'abord, le client, propriétaire ou affrèteur, doit répondre de quatre obligations principales à savoir le paiement du prix de la prestation de convoyage. Cette rémunération couvre les salaires de l'équipage, les diverses assurances et les frais engagés par le convoyage. Outre cette obligation, le client doit armer le navire autrement dit le remettre avant le départ puis le reprendre à l'arrivée, ce qui n'est pas sans conséquence en matière de responsabilité.

Concernant l'armement du navire, si la circulaire de 1993 n'impose aucune visite quant à l'état du navire, elle rappelle néanmoins que tout navire convoyé doit répondre aux exigences de sécurité imposées par les commissions de sécurité compétences. A ce titre, le convoyeur peut être amené à demander au propriétaire, soit personnellement ou par l'intermédiaire d'une expertise, la remise de l'ensemble des documents attestant de l'état technique du navire attestant de son état de navigabilité.

2. Les responsabilités du convoyeur

Quant au convoyeur, il lui incombe un certain nombre d'obligations dont la nature détermine la personne sur qui pèsera la charge de la preuve en cas de mise en jeu de responsabilité contractuelle du convoyeur.

Le convoyeur a des obligations armatoriales¹ et selon la circulaire de 1993, il est la partie au contrat qui s'oblige à prendre en charge le navire afin de le conduire par mer en un port désigné par le client sous réserve que ces ports aient été expressément désignés dans le contrat². Il est intéressant ici de noter que le convoyeur peut être aussi bien une personne physique, qu'une personne morale³. De plus, le contrat doit mentionner la date de départ à la différence de celle d'arrivée qui n'est qu'indicative et dont l'échéance est fonction des aléas d'une expédition maritime tels que les conditions météorologiques. Par ailleurs, pour renforcer la sécurité à bord des navires convoyés, la circulaire a imposé des qualifications professionnelles⁴ notamment pour le Chef de bord dont les brevets exigés varient en fonction du tonnage du navire⁵.

Il semble ici opportun de retenir que le convoyeur est débiteur d'une obligation de résultat à l'égard de son créancier, le propriétaire du navire de sorte qu'il reviendra au convoyeur de prouver qu'il n'a pas accompli ses obligations. En effet, traditionnellement l'obligation de résultat se caractérise par l'initiative laissée au débiteur de la prestation dans l'accomplissement de ses obligations. En matière de convoyage, le convoyeur dispose d'une véritable autonomie vis-à-vis de son client étant donné qu'il effectue l'expédition du navire, le client n'ayant qu'un rôle passif sans aucune maîtrise du navire.

¹ Article 2 du Code du travail maritime « est considéré comme armateur (...) tout particulier, toute société, tout service public, pour le compte desquels un navire est armé ».

² Le convoyeur est personnellement engagé envers son client en vertu des articles 1101 et suivant du Code civil.

³ Le propriétaire du navire a la possibilité de contracter avec une société spécialisée dans l'activité de convoyage, cette dernière endosse alors la qualité juridique de convoyeur. Le contrat de convoyage sera alors conclu avec la société aux termes de l'article 1165 du Code civil, le skipper engagé restant tiers à ce contrat.

⁴ Cf. Circulaire du 20 janvier 1993 relative au convoyage des navires de plaisance. L'équipage du navire convoyé doit être composé de marins professionnels titulaires d'un Livret Professionnel Maritime.

⁵ Actuellement, trois textes principaux fixent les conditions d'accès pour prétendre à la qualité de skipper à savoir le décret du 27 juillet 1990 relatif à la délivrance du brevet et à l'exercice à titre professionnel des fonctions de patron plaisance à la voile, le décret du 28 décembre 1993, relatif aux conditions d'exercice des fonctions de capitaine et d'officier à bord des navires de commerce et de plaisance et enfin l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions nécessaires pour pouvoir être porté au rôle d'équipage d'un navire français en vue d'y remplir un emploi autre qu'un emploi d'officier. Concernant le convoyage des navires de plaisance à moteur, les titres sont définis par le Décret n°85-380 du 27 mars 1985 relatif aux conditions d'exercice des fonctions de capitaine et d'officier à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance.

Ensuite le convoyeur a des obligations envers les membres de l'équipage et à ce titre conclu un contrat d'engagement maritime obligatoirement par écrit, annexé au rôle d'équipage et visé par le Chef du quartier des Affaires Maritimes dans le ressort duquel il est ouvert. En effet, le convoyage d'un navire demande essentiellement le service d'un équipage expérimenté et apte à limiter les risques inhérents à cette opération. Ce contrat d'engagement maritime doit respecter les dispositions du Code du travail maritime.

Le convoyeur doit notamment indiquer si l'engagement est conclu pour une durée indéterminée⁶, pour une durée déterminée ou pour un voyage. Dans ce dernier cas, le contrat doit désigner nominativement le lieu où le voyage prendra fin et déterminer à quel moment le convoyage sera réputé accompli au regard des opérations commerciales et maritimes. Habituellement, le contrat prend effet au départ du navire, et s'achève lors de son arrivée au port de destination avec comme inconvénient eu égard les membres de l'équipage, une durée de la période d'embauche tout aussi incertaine que celle de l'expédition maritime.

A ce propos, le convoyeur a également une obligation financière par le paiement des salaires dus aux membres de l'équipage. Soit, il s'agit d'un salaire au mois avec une rémunération sur une base mensuelle en proportion du temps de navigation effectué, soit un salaire au voyage avec une rémunération forfaitaire pour accomplir un voyage défini. De plus, une obligation de couverture sociale pèse sur le convoyeur qui, selon un principe général du droit social maritime, doit payer les salaires et soigné un marin malade ou blessé aux frais du navire et ce jusqu'à sa guérison pour une durée maximale d'un mois à compter du débarquement⁷.

Enfin, le convoyeur a une obligation sanitaire pendant la période de navigation énoncée par les articles 72 et suivants du Code de travail Maritime⁸.

Quant au rôle d'équipage, il a les mêmes fonctions et caractéristiques que le rôle d'équipage en matière de commerce maritime. Ainsi, le convoyeur a certaines obligations comme indiquer au propriétaire le nombre de marins prévus pour effectuer le convoyage⁹ ainsi que le nom du chef de bord mais également des obligations de rapatriement ou de soins.

Les Affaires Maritimes sont fondées à refuser l'ouverture du rôle d'équipage si l'équipage composé ne répond pas aux exigences des règles posées par la circulaire du 20 janvier 1993¹⁰. Enfin, tout convoyeur qui navigue sans rôle d'équipage à bord encourt l'amende prévue pour les contraventions de cinquième classe selon l'article 2 du Décret n°60-799 du 2 août 1960.

⁶ Le contrat d'engagement à durée indéterminée n'est pas fréquent parmi les professionnels de la plaisance du fait du caractère saisonnier de l'activité de convoyage.

⁷ Ce délai d'un mois peut être prolongé jusqu'au rapatriement effectif du marin dans la situation d'un débarquement hors du territoire français. Pour se prémunir de cette obligation lourde de conséquences, la circulaire du 20 janvier 1993 précise que le convoyeur est habilité à s'assurer contre ce risque spécifique.

⁸ Le convoyeur doit nourrir l'équipage pendant la période de navigation et assurer le rapatriement du marin débarqué hors d'un port métropolitain en fin de contrat, en prenant en charge les frais de transport, nourriture et logement exposés à cette occasion.

⁹ Des effectifs minima doivent être respectés en fonction de la durée de navigation prévue. Cependant le chef du quartier maritime peut proposer des effectifs supérieurs aux minimas indiqués en fonction des caractéristiques du navire et de la navigation envisagée.

¹⁰ Précisons que la circulaire du 20 janvier 1993 vise à la protection de l'équipage en dotant tout marin accomplissant un convoyage d'une couverture sociale. Elle exige en ce sens l'affiliation de chaque membre au régime spécial de protection sociale des marins géré par l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM).

II Un champ de responsabilité étendu lors de l'aventure maritime

L'appareillage marque le début de l'aventure maritime et le début de possibles événements susceptibles d'engager la responsabilité des intéressés.

A. Des responsabilités civiles et pénales de droit commun

1. Le champ de responsabilité contractuel et délictuel

Comme énoncé précédemment, le contrat de convoyage comporte une obligation de résultat. Au titre de l'article 1147 du Code civil, le simple échec dans le résultat entraînera ainsi la responsabilité du convoyeur, à charge pour lui d'établir que cet échec trouve sa cause dans un cas de force majeure ou dans le fait d'un tiers ou encore dans la participation causale de la victime au dommage.

Or en matière de convoyage, la force majeure est le plus souvent difficile à démontrer étant donné que les aléas potentiels ne répondent que rarement au triptyque d'extériorité, d'imprévisibilité et d'irrésistibilité. A titre d'illustration, l'ambiguïté ou l'incertitude sur l'état d'un navire ne répond pas au critère d'extériorité, un problème météorologique n'est ni imprévisible, ni irrésistible. Dès lors, il semble que seuls la faute de la victime et le fait d'un tiers puissent remplir ces trois conditions et entraîner l'exonération du convoyeur.

Autrement dit, il lui reviendra de prouver que le propriétaire a concouru en tout ou partie à la réalisation du dommage notamment pour les vices cachés d'un navire ou encore qu'un tiers a occasionné directement un abordage ou indirectement des dommages au navire de plaisance.

Quant à la responsabilité délictuelle, elle recouvre les situations où le navire convoyé occasionne des dommages aux tiers. L'article 1382 du Code civil trouve alors application aux participants à l'opération de convoyage.

La plupart du temps la faute émane du skipper qui a la maîtrise technique du navire.

Dans la situation d'un convoyage réalisé individuellement par un skipper non rattaché à une société de convoyage, celui-ci, préposé, et le propriétaire, commettant, verront leur responsabilité quasi-délictuelle engagée par application de l'article 1384 al. 5 du Code civil. En effet, les conditions d'application du régime de responsabilité sont remplies étant donné d'une part, un rapport d'autorité entre le skipper et le client et, d'autre part, que la faute commise pendant le convoyage l'est dans les fonctions du convoyeur.

Soulignons le cas d'un dommage non constitutif d'une faute. La responsabilité du skipper ne pourra alors être engagée, le propriétaire demeurant le gardien du navire durant toute l'expédition. Dès lors, ce dernier se verra assigné en responsabilité délictuelle du fait personnel et ne pourra s'en exonérer qu'en prouvant que son préposé a agi sans autorisation, à des fins étrangères à ses attributions et en s'étant placé hors des fonctions auxquelles il était employé. Ces critères sont néanmoins difficiles à rapporter dans la pratique.

2. Les infractions du Code Pénal adaptables au convoyage

Traditionnellement, le skipper est le principal concerné en matière d'infraction pénale. Sa responsabilité sera donc toujours recherchée et il pourra être poursuivi pour une simple infraction équivalent à une contravention de 5^{ème} classe, un homicide involontaire, une incapacité de travail ou encore une mise en danger d'autrui.

De plus, l'article 122-1 du Nouveau Code pénal a introduit la responsabilité pénale des personnes morales qui est une sorte de responsabilité du fait du préposé.

Par ailleurs, certaines infractions expressément prévues par la loi ou le règlement sont adaptables à la nature particulière du convoiage. Ainsi, les infractions d'atteintes à la vie ou à l'intégrité de la personne humaine sont adaptables pour sanctionner les manquements en matière de convoiage.

De même, la loi du 7 juillet 1983 et les obligations qu'elle énonce en matière de sécurité des navires, servira de base pour les manquements à une obligation de sécurité imposée par la loi ou les règlements. Le dommage étant constaté, il conviendra dès lors d'établir un lien de causalité entre les deux qui, traditionnellement, permet de déterminer que l'auteur de l'infraction n'est pas celui qui a matériellement occasionné le dommage, mais celui dont la faute originaire en a permis la réalisation.

Concernant les risques causés à autrui, ici la prise de risque est punie en elle-même, en l'absence de toute réalisation effective du dommage. En effet, l'article 223-1 du Nouveau Code Pénal sanctionne « *le fait d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures (...) par la violation manifestement délibérée d'une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement* ». Cette innovation législative ne comporte aucune restriction quant à son domaine d'application et de ce fait, l'activité de convoiage dont la réglementation prévoit des obligations particulières de sécurité, se trouve concernée.

Enfin, le convoiage maritime met en œuvre des mécanismes de responsabilité propres au droit maritime.

B. Des responsabilités répondant au particularisme du droit maritime

Il s'agit ici d'étudier le risque particulier de l'abordage inhérent à toute expédition maritime et qui reste la principale cause de responsabilité civile délictuelle.

1. La spécificité de l'abordage

L'abordage est défini par la loi du 7 juillet 1967¹¹ qui s'applique aux abordages survenus entre navire de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure. Ainsi, tout bâtiment de mer indépendamment de sa taille, de sa qualité ou de son appartenance, entre dans le domaine d'application de la loi.

En dehors de l'abordage fortuit, il est utile de distinguer l'abordage fautif du fait d'une faute exclusive d'un seul navire ou d'une faute commune. Dans la première situation, l'article 1382 du Code civil trouve application et la réparation intégrale incombe au navire fautif. A contrario, lors d'une faute commune, la responsabilité de chacune des parties est proportionnelle à la gravité de la faute commune et conformément au droit commun, la charge de la preuve subie incombe au demandeur.

2. Le principe de la limitation de responsabilité

Le droit Maritime est empreint d'un fort particularisme auquel s'applique des mécanismes de réparation inhabituels. Ainsi, malgré l'obligation de résultat qui pèse sur le convoyeur, il lui est possible de stipuler expressément une limitation de responsabilité prévue aux articles 58 et suivants de la loi du 3 janvier 1967.

Selon la loi du 22 décembre 1984 en son article 69, la limitation de responsabilité bénéficie au propriétaire du navire, à l'affrètement, au skipper et à tous les préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions. Son application au convoyeur d'un navire de plaisance ne pose donc aucune difficulté particulière.

¹¹ Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer. JO 09-07-1967 p. 6867-6869

Il convient de préciser, que le champ d'application, bien que vaste, du principe de la limitation de responsabilité, ne trouve pas application dans les cas de dol ou de fautes inexcusables du propriétaire.

Ainsi, dans le cas d'un convoyage professionnel, un convoyeur qui ne respecterait pas les règles édictées par la circulaire de 1993 quant aux exigences du personnel à bord se verrait en cas de litige probablement privé de fonds de limitation.

Bibliographie

Traités, ouvrages et manuels

MARGOTIN (A.) et VIRATELLE (A.), *Le guide juridique pratique du plaisancier*, Le Nautilix éd. 1999, p 323 et s.

Articles et chroniques

FRILET (M.), *Navires et contrats de la plaisance*, Gaz. Pal. 1991, 2, Obs. p. 727.

LALLEMENT (S.), *Le convoyage de navires de plaisance*, ADMO, Tome XIII, 1995, p 279.

MARTIN (E.) & DAVID (H.), *Le convoyage*, Revue juridique Neptunus, 1998 Volume 4.

ROYER-FLEURY (A.) & LALLEMENT (C.), *Les aspects juridiques du convoyage des navires de plaisance*, Revue juridique Neptunus, 2003 Volume 9-1.

Textes, documents officiels et rapports

Loi n°67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer

Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer. JO 09-07-1967 p. 6867-6869

Décret n°85-380 du 27 mars 1985 relatif aux conditions d'exercice des fonctions de capitaine et d'officier à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance.

Décret du 27 juillet 1990 relatif à la délivrance du brevet et à l'exercice à titre professionnel des fonctions de patron plaisance à la voile

Arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions nécessaires pour pouvoir être porté au rôle d'équipage d'un navire français en vue d'y remplir un emploi autre qu'un emploi d'officier.

Circulaire du 20 janvier 1993 relative au convoyage des navires de plaisance

Décret n°93-1342 du 28 décembre 1993 sur les conditions d'exercice des fonctions de capitaine et d'officier à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance.

Mémoires

LALLEMAND, Stéphane, *Le contrat de convoyage de plaisance*, mémoire soutenu à la Faculté de droit et des sciences politiques, Nantes, 1994.