

Le convoyage des navires de plaisance

Droit des transports maritimes

Jérôme HEILIKMAN

Sous la direction du Professeur M. Martin NDENDE.

INTRODUCTION

Si l'utilisation du navire de plaisance, fut longtemps étrangère à toute forme lucrative¹, aujourd'hui, l'activité de plaisance peut donner lieu à différents contrats professionnels concernant le navire lui-même ou les personnes à bord. Cette conception s'inscrit dans la lignée de la doctrine commercialiste contemporaine². Nous n'aborderons ici que le contrat de convoyage qui se distingue de la location de navire³.

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 la 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 convoyage⁴.

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* ».

¹ Dès la fin du XIXème siècle, la Cour de cassation a refusé le caractère commercial à la navigation de plaisance à propos d'un litige concernant la livraison d'un yacht de plaisance, destiné à des voyages d'agrément ; Cf. Cass. 23 janvier 1888, *affaire Gordon Bennett*, DP 1888, 1, 405 ; S. 1888, 1, 109. La solution a été reprise par la Chambre commerciale de la Cour de cassation qui écarte la responsabilité du Tribunal de commerce pour connaître de l'action en responsabilité intentée par la veuve d'un marin disparu dans le naufrage d'un navire de plaisance alors conduit dans un chantier pour l'hivernage. Cf. Cass. Com., 2 décembre 1965, Bull. Civ. 1965, III, n° 622 ; JCP G 1966, II, 14684, note De JUGLART et E. Du PONTAVICE ; DMF 1966, p.140, note P. LUREAU.

² Cf. BONNAUD (J.), Actes de commerce maritime, Jurisclasseur Transport, Fasc. 1264, cote 03,2889, 15 janvier 2009, §28

³ Pour le locataire, il s'agit toujours d'une navigation sans but lucratif, pour la seule pratique du sport et du tourisme. Pour l'entreprise de location-affrètement, il s'agit d'une activité commerciale. La doctrine et la jurisprudence ont été longtemps divisées sur la qualification juridique de cette location : louage de chose ou affrètement. Le simple louage de chose ne répond pas à la spécificité du milieu marin qui commande un certain nombre de règles, et les références aux dispositions prévues par le législateur pour l'exploitation des navires armés au commerce sont apparues parfaitement transposables aux navires armés à la plaisance. La loi n° 66-420 du 18 juin 1966 et le décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, concernant l'affrètement des navires, sont donc la base des relations contractuelles entre les plaisanciers et les loueurs. L'article 1er de la loi dispose que « *par le contrat d'affrètement, le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur* ». Cf. JAMBU-MERLIN (O.), VIEL (G.), *Navigation de plaisance, navire de plaisance, utilisation du navire*, Jurisclasseur Transport, cote 08, 2006, 10 mai 2006.

⁴ A noter que l'analyse du contrat de convoyage fut identique lors d'une réponse ministérielle du 22 mai 1996 suite à une question écrite à l'Assemblée Nationale par un parlementaire, concernant les conditions d'application du régime de TVA aux opérations de transport et, qui précise, que le convoyage n'est pas une prestation de transport, mais de service.

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 se 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 convoier, 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).

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

La qualification du contrat de convoyage a suscité de nombreuses controverses dont les conséquences au regard de la responsabilité des participants, notamment du convoyeur, n'étaient pas négligeable. Il convient également de souligner que les parties, conservent dans ce type de contrat, une grande liberté aux fins de définir et aménager les obligations contractées par le convoyeur de façon précise, et de faciliter son interprétation bien que la jurisprudence tend à la sévérité concernant le professionnel.

A. Un contrat complexe aux qualifications juridiques plurielles

1. L'affirmation d'une qualification en 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 1779⁵ et suivants du Code Civil. La jurisprudence a précisé dans un arrêt de la Cour de cassation du 19 février 1968⁶ que le « *contrat d'entreprise est la convention par laquelle une personne charge un entrepreneur d'exécuter, en toute indépendance, un ouvrage* ».

En outre, la Cour d'appel de Poitiers, dans un arrêt rendu le 6 octobre 1998⁷, a statué sur la qualification du contrat de convoyage. En l'espèce, un contrat de convoyage fut passé entre deux sociétés, au terme duquel l'une des sociétés était chargée de convoier le navire, propriétaire de la seconde société. Lors du convoyage, le navire ainsi que l'équipage du navire disparaît, malgré les recherches diligentées tant par la Marine Nationale Française que par les gardes côtes américains, probablement à la suite d'un fait de piraterie. Les juges du fond ont alors caractérisé le contrat de convoyage comme « *le contrat, supposant la conduite moyennant rétribution, d'un navire de plaisance entre deux ports ou deux sites par voie maritime, sans transport onéreux de passager, ni de marchandise, et sans l'emploi d'un moyen de transport autre que le navire convoyé, soumis par là même à une certaine usure, (qui) demande essentiellement le service d'un équipage expérimenté et capable de limiter les risques nécessairement inhérents à ce type d'opération* ». Par cette décision, les juges du fond

⁵ L'article 1179 du Code civil dispose qu' « *Il y a trois espèces principales de louage d'ouvrage et d'industrie : le louage des gens de travail qui s'engagent au service de quelqu'un ; Celui des voituriers, tant par terre que par eau, qui se chargent du transport des personnes ou des marchandises ; Celui des architectes, entrepreneurs d'ouvrages et techniciens par suite d'études, devis ou marchés.* »

⁶ Cass. Civ 1, 19 février 1968, n°64-315

⁷ CA de Poitiers, 6 octobre 1998, *Compagnie d'assurance SA FOUNTAINE PAJOT et La ROCHELLE CONVOYAGE*, obs. C. G. De LAPARRENT, DMF 1998, p 1174.

ont clairement affirmé que le contrat de convoyage devait s'analyser non comme un contrat de transport, mais comme un contrat de louage d'industrie.

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 vis-à-vis du client. De même, si le convoyeur agit pour le compte d'un client lors du déplacement du navire, 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 également préciser que le convoyeur n'a pas la qualité de mandataire car il agit en son propre nom vis-à-vis des tiers. Ce critère d'indépendance aura des conséquences importantes en matière de responsabilité.

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. La tentative de qualification en contrat de transport

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* ». En outre, il est à noter que le contrat de convoyage et le contrat de transport font partie de la catégorie générale du louage d'ouvrage de l'article 1710 du Code civil⁸.

En tout état de cause, la Cour d'appel dans un arrêt précité⁹ a réaffirmé la qualification du contrat de convoyage comme un contrat de louage d'industrie dans une décision claire et limpide. En effet, l'opération de convoyage fait apparaître des distinctions fondamentales avec le contrat de transport de marchandise, ou de passagers. En l'occurrence, l'article 13 de la loi du 18 juin 1966 dispose que « *Par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise*

⁸ L'article 1710 du Code civil dispose que « *Le louage d'ouvrage est un contrat par lequel l'une des parties s'engage à faire quelque chose pour l'autre, moyennant un prix convenu entre elles.* »

⁹ CA de Poitiers, 6 octobre 1998, n°JurisData 1998-950665.

déterminée, d'un port à un autre ». Quant à l'article 34 de ladite loi, il énonce que « Par contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage ». Or, le contrat de convoyage est de toute autre nature puisque c'est le navire lui-même qui doit être conduit d'un point à un autre.

Finalement, s'il est désormais entendu que le contrat de convoyage s'entend comme un contrat d'entreprise, il semble néanmoins opportun pour le Tribunal, de prendre soin de qualifier la convention passée entre les parties au contrat au risque de fonder exclusivement une décision sur la circulaire du 20 janvier 1993 qui, n'étant pas une disposition réglementaire, serait assujettie aux critiques¹⁰.

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 obligations 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

¹⁰ Cf. en ce sens Tribunal de commerce de La Rochelle, 29 septembre 1995.

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 obligations 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.

En tant que professionnel, choisi car expérimenté et apte à surmonter les aléas d'une navigation maritime, le convoyeur a des obligations armatoriales¹¹ 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 contrat¹². Son obligation principale est donc d'acheminer le navire au port de destination et de le remettre dans l'état dans lequel il l'a reçu. Il est intéressant ici de noter que le convoyeur peut être aussi bien une personne physique, qu'une personne morale¹³.

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 professionnelles¹⁴ notamment pour le Chef de bord dont les brevets exigés varient en fonction du tonnage du navire¹⁵. Cette exigence de compétence est directement liée à un arrêt rendu par le Tribunal de Grande Instance de Saint-

¹¹ 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 ».

¹² Le convoyeur est personnellement engagé envers son client en vertu des articles 1101 et suivant du Code civil.

¹³ 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.

¹⁴ 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.

¹⁵ 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.

Nazaire le 14 mars 2005¹⁶. Si le litige de l'espèce sort du cadre du contrat de convoyage, la décision met en évidence l'importance accordée à l'examen préalable du navire par le skipper qui avait averti des risques à faire convoier le navire dans l'état où il se trouvait et, avait, en ce sens, signé une décharge quant au convoyage de prévu. Dans cette affaire, il est permis de supposer qu'en l'absence d'un examen diligent de la part du skipper, ce dernier aurait pu voir sa responsabilité engagée. Autrement dit, le convoyeur a l'obligation de procéder à un examen vigilant du navire dont il devient gardien ou demander un document émanant d'un expert maritime ou d'une société de classification, attestant notamment de l'absence de vice propre du navire. En sa qualité de professionnel, le convoyeur est supposé connaître les caractéristiques du navire et sa capacité à naviguer. Par contre, il faut mentionner qu'un vice caché indécélable pour un professionnel de la navigation pourrait être exonératoire de sa responsabilité¹⁷.

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 obligations¹⁸. 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.

Ensuite le convoyeur a des obligations envers les membres de l'équipage et à ce titre conclut 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

¹⁶ Tribunal de Grande Instance de Saint-Nazaire, 14 mars 2005.

¹⁷ Il s'agit alors d'un fait juridique dont la preuve est libre et possible pour le convoyeur. Ce dernier pourrait soutenir, conformément à la jurisprudence en matière de bâtiment terrestre, qu'il est gardien du comportement du navire et non de sa structure. Il devra néanmoins prouver qu'il a opéré toutes les diligences qu'il incombe à un professionnel, avant et au début du voyage, afin de renseigner son donneur d'ordres sur tout ce qui est nécessaire pour que le navire soit en bon état compte tenu de l'expédition à effectuer et des difficultés éventuelles, dont seul il a la connaissance en sa qualité de professionnel. L'exonération de responsabilité devra donc répondre à la double condition de l'existence d'un vice et de la diligence du convoyeur dans l'examen du navire ou des documents en sa possession.

¹⁸ Pour une obligation de moyen en terme de prestation de service Cf. CA de Poitiers, Chambre civile section 2, 6 octobre 1998, n° JurisData 1998-046639 « *En application de l'article 1789 du code civil, le convoyeur d'un navire de plaisance ne peut être tenu pour responsable de la perte du bateau et de ses occupants dès lors qu'il a pris les précautions normalement attendues et mêmes au-delà par l'organisation d'un contact radio rapproché et qu'ainsi aucune faute ne peut lui être reprochée, peu important que les causes précises de la disparition n'aient pu être déterminées avec certitude. Le convoyeur n'ayant pas l'obligation de résultat au terme d'un contrat de convoyage portant essentiellement sur une prestation de services, les risques de perte de la chose sans faute de l'ouvrier sont, conformément à l'intention des parties et à l'équilibre général du contrat, à la charge du maître de l'ouvrage ainsi que le confirme l'obligation imposée à ce dernier de contracter une assurance tous risques* ».

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, entre autre, indiquer si l'engagement est conclu pour une durée indéterminée¹⁹, 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 convoi 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 soigner 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 débarquement²⁰.

Enfin, le convoyeur a une obligation sanitaire pendant la période de navigation énoncée par les articles 72 et suivants du Code de travail Maritime²¹.

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 convoi²² 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 1993²³. Enfin, tout convoyeur qui navigue sans rôle d'équipage à bord encourt

¹⁹ 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 convoi.

²⁰ 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.

²¹ 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.

²² 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.

²³ Précisons que la circulaire du 20 janvier 1993 vise à la protection de l'équipage en dotant tout marin accomplissant un convoi 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

l'amende prévue pour les contraventions de cinquième classe selon l'article 2 du Décret n°60-799 du 2 août 1960.

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. Comment nous l'avons souligné précédemment, le contrat de convoyage se caractérise par une totale indépendance du convoyeur. Il met donc sa propre responsabilité, civile ou pénale, en cause lors d'évènement survenu durant le voyage. Or, sa prestation est soumise aux multiples aléas inhérents à toute expédition maritime dont les conséquences peuvent aller d'un simple dommage au navire à des situations extrêmes comme la perte totale de celui-ci. Dès lors, sa responsabilité doit être analysée *in concreto* du fait de la spécificité de cette activité où des mécanismes de responsabilité spécifique pourront être mis en jeu.

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.

Concernant la force majeure, en matière de convoyage, elle est le plus souvent difficile à démontrer²⁴ 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

Marine (ENIM).

²⁴ Par exemple le navire peut sombrer du fait d'un événement anormal constituant alors un péril de la mer exonératoire. Il faudra être en présence d'un événement inattendu comme le heurt d'une épave flottante ou d'un mammifère marin, considérés comme pouvant échapper à la prévoyance du convoyeur. Cf. en ce sens, Tribunal d'Aix-en-Provence, 1^{er} février 1986, DMF 1988, p 330.

qu'un tiers a occasionné directement un abordage ou indirectement des dommages au navire de plaisance.

Concernant 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. La faute nautique, qui peut être exonératoire en matière de contrat de transport, relèvera donc de la seule responsabilité du convoyeur en tant que professionnel expérimenté. En ce sens, un arrêt de la Cour d'appel de Nancy le 6 juin 1991²⁵ énonce que « *Le propriétaire d'un voilier, qui s'est assuré les services d'un skipper professionnel auquel il a confié une mission de convoyage maritime, a opéré en faveur de celui-ci un transfert de garde. Il a perdu ainsi tout pouvoir de contrôle et de direction sur le navire, seul critère permettant l'application de l'article 1384 alinéa 1 du code civil* ». En l'espèce, les consorts du passager d'un voilier en convoyage, disparu en mer du fait d'un comportement anormal du navire, souhaitait appliquer l'article 1384 alinéa 1^{er} du Code civil pour mettre en œuvre une présomption de responsabilité pesant sur le propriétaire du navire en tant que gardien de celui-ci.

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 agit 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.

²⁵ CA de Nancy, Chambre civile 1, 6 juin 1991, n°JurisData 1991-049700, décision antérieure Tribunal de Grande Instance de Nancy, 18 avril 1989.

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 convoyage. 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 convoyage.

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 convoyage dont la réglementation prévoit des obligations particulières de sécurité, se trouve concernée.

Enfin, le convoyage 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 principe de la limitation de responsabilité avant d'aborder succinctement la problématique des polices d'assurance en matière de convoyage des navires de plaisance.

1. Le principe de la limitation de responsabilité

Tout d'abord, il convient de souligner que la principale cause de responsabilité civile délictuelle en matière d'expédition maritime est due à l'abordage qui est défini par la loi du 7 juillet 1967²⁶ et 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 loi²⁷.

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 commune²⁸. 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.

Ainsi, du fait du risque inhérent à toute expédition maritime, le droit Maritime est empreint d'un fort particularisme auquel s'applique des mécanismes de réparation inhabituels. Malgré l'obligation de résultat qui pèse sur le convoyeur, il lui est alors possible de stipuler expressément une limitation de responsabilité, prévue aux articles 58 et suivants de la loi du 3 janvier 1967 sur les assurances maritimes. Le législateur reconnaît en effet l'applicabilité des dispositions concernant la constitution d'un fonds de limitation de responsabilité aux navires de plaisance et ce, tant à l'encontre des tiers, qu'à l'encontre du propriétaire du navire²⁹.

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

²⁶ Loi n° 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer. JO 09-07-1967 p. 6867-6869

²⁷ Cf. Cass. Com, 1^{er} mars 1994, Bull. Civ. 1994, IV, n° 87 ; DMF 1994, p. 501, obs. Y. TASSEL, et DMF 1995, p. 19 obs. P. BONASSIES, navire *Artaban*.

²⁸ BEURIER (J-P.) (Sous la direction), Droits maritimes, Ed. Dalloz, Collection Dalloz Action, 2009-2010, p 491.

²⁹ Pour une applicabilité du fonds de limitation aux navires de plaisance voir en ce sens, Cass. Com, 26 mars 1996, Bull. n°96, n° de pourvoi 94-14320. La Haute Juridiction énonce en effet que « Vu l'article 58 et 59 de la loi du 3 janvier 1967 portant statut des navires ; Attendu que la limitation de responsabilité prévue par l'article 58 de la loi susvisée est applicable aux navires de plaisance ».

l'exercice de leurs fonctions³⁰. Son application au convoyeur d'un navire de plaisance ne pose donc aucune difficulté particulière. A ce propos, le convoyeur reste libre de définir dans le contrat de convoyage le régime de responsabilité auquel il entend se soumettre. Il lui est possible de stipuler expressément une limitation de responsabilité pour des situations spécifiques. Tout du moins, bien que la désignation de clauses abusives³¹ soit complexe dans le domaine de la plaisance, il n'en reste pas moins que le convoyeur se doit de proposer un contrat juste et équitable sous peine de se voir sanctionner par les Tribunaux. Comme l'a rappelé C. De LAPPARENT³² « *Il faut, une fois de plus, rappeler l'importance du contrat qui devrait être un descriptif du rôle de chaque partie, et des obligations assumées par le prestataire de service, le convoyeur, étant rappelé que d'éventuelles clauses de limitation de responsabilité possibles au regard des dispositions de l'article 1789 pourraient éventuellement être sanctionnées par une jurisprudence s'attachant à les rejeter lorsqu'elles sont passées entre des professionnels de spécialités différentes* ».

Ainsi, 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 inexcusables³³. En outre, à l'encontre d'un skipper professionnel en charge d'un convoyage, le caractère inexcusable de la faute sera certainement apprécié selon les critères équivalents à ceux retenus en matière de marine marchande, leur compétence conduisant à anticiper un dommage dont ils auraient dû avoir conscience.

En outre, 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.

2. La police d'assurance dans le cadre d'un convoyage de navire de plaisance

Pour conclure, il convient d'évoquer la particularité de la police d'assurance en navigation dans le cadre d'un convoyage de navire de plaisance. En effet, en matière de plaisance, les contrats d'assurance couvrant les navires ne sont pas des contrats d'assurance

³⁰ L'article 61 du Décret du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer dispose que le montant maximum du fonds de limitation est calculé conformément aux dispositions du Chapitre VII de la loi du 3 janvier 1967 qui, elle-même, renvoie à l'article 6 de la Convention de Londres du 19 novembre 1976 en son Chapitre II sur les limites de la responsabilité.

³¹ Le domaine de la plaisance n'étant pas soumis à la protection du droit de la consommation.

³² De LAPPARENT (C.), *La responsabilité du chef de bord et du locataire-affrèteur non chef de bord*, DMF, 2001, p 346.

³³ Article 58 alinéa 3 de la loi du 3 janvier 1967 précitée.

maritime. L'article 63 de la loi du 3 juillet 1967³⁴ incorporé à l'article L 171-5 du Code des assurances précise que les contrats d'assurance maritime et d'assurance fluviale et lacustre ne sont pas « *applicable aux contrats d'assurance ayant pour objet de garantir les risques relatifs à la navigation de plaisance* ». Ces derniers suivent donc le régime du droit commun, autrement dit « *terrestre* ». Pour autant, le convoyage des navires de plaisance ne pouvant être exclu du bénéfice de certaines institutions étroitement liées à l'expédition maritime, l'article précité du Code des assurances précise que l'indemnité d'assurance, régie par les principes du droit commun, pourra être affectée à la constitution d'un fonds de limitation de responsabilité prévu par la loi du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer.

Quoi qu'il en soit, ces contrats d'assurance ne sont pas sans soulever des litiges. En ce sens, il convient de citer un arrêt rendu par la Cour d'appel de Poitiers le 24 octobre 2006³⁵ concernant l'application d'une étendue de garantie couvrant un navire lors des opérations de convoyage. A cette occasion, un navire avait été endommagé lors d'un convoyage. Le constructeur de ce navire et son assureur, subrogé dans les droits du premier, avaient exercé une action directe à l'encontre de l'assureur de l'entreprise chargée du convoyage. Cependant, cette dernière était assurée pour ses activités d'entretien et de réparation de navires de plaisance. Les opérations de convoyage n'étaient alors garanties que si elles constituaient une opération accessoire aux activités d'entretien et de réparation. Dès lors, la simple proposition d'assurance visant à une extension de la couverture ne constituant pas une note de couverture engageant l'assureur et l'assuré, les demandeurs ne pouvaient l'invoquer pour justifier la garantie de l'assureur du responsable.

Mais aussi et surtout, une affaire retient l'attention notamment eu égard les conditions d'application des clauses d'exclusion de garantie. A ce propos, dans un arrêt du 13 juillet 2006³⁶ la Haute Juridiction a eu à connaître d'un litige à propos d'une telle clause lors d'une opération de convoyage. En l'espèce, un navire de plaisance, assuré selon une police de navigation de plaisance auprès d'une Société d'assurance, a sombré lors d'un convoyage alors qu'il était convoyé par un courtier professionnel rémunéré. Le contrat d'assurance comportait des exclusions générales parmi lesquelles un article faisant référence à un contrat de location

³⁴ Loi n°67-522 du 3 juillet 1967 sur les assurances maritimes, JO 11 juillet 1967, modifiée par la loi n°84-1172 du 22 décembre 1984, JO 27 décembre 1984, p 2984.

³⁵ CA de Poitiers, Chambre civile 2, 24 octobre 2006, n°JurisData 2006-324827, décision antérieure Tribunal de commerce de la Rochelle, 11 juin 2004.

³⁶ Cass. Civ 2, 13 janvier 2006, *affaire du navire Creter IV*, n°JurisData 046639, obs. C. G. De LAPPARENT, *Interprétation d'une police d'assurance navigation de plaisance : le convoyage du navire doit être couvert par une police spéciale*, DMF n°675, Novembre 2006, p 916-919 ; Décision antérieure CA d'Aix-en-Provence, Chambre 2, 12 octobre 2004.

et non de convoyage. La jurisprudence a donc procédé à son interprétation concernant la notion d'exclusion directe et indirecte. La Haute Juridiction approuve la décision souveraine des juges du fond en admettant la clause d'exclusion de garantie de l'assurance du navire de plaisance. Les juges ont en effet considéré que le convoyage du navire, lors du sinistre n'était pas antinomique de l'utilisation à titre personnel du navire³⁷, et rejette *de facto* l'exclusion d'assurance concernant « *l'utilisation à des fins autres que celles d'agrément personnel* ». Finalement, la Cour renvoie fermement au convoyage rémunéré et aux polices spéciales de convoyage dont les objectifs sont de garantir la seule plaisance et non pas les évolutions du navire par la société de convoyage. Selon C.G. De LAPPARENT, il y a ici une seconde approche dans l'interprétation de la clause d'exclusion, « *en fonction du contexte général du contrat concernant la seule activité de plaisance et excluant ainsi implicitement l'un ou l'autre professionnel du nautisme* ».

Enfin, une difficulté peut être soulevée concernant une éventuelle contradiction entre d'une part, le support du convoyage qui est relatif à un navire de plaisance, et, d'autre part, le convoyeur qui se place en tant que professionnel de la navigation. Autrement dit, convient-il, en considérant le convoyage comme une navigation de plaisance, d'appliquer une police d'assurance plaisance se rapprochant du droit commun, ou au contraire, au regard du convoyeur, professionnel de la mer exerçant à titre lucratif, d'appliquer une police d'assurance maritime à l'instar des navires de commerce ?

Il semble aujourd'hui, qu'une solution tend à considérer que le convoyage d'un navire de plaisance soit exclu de l'assurance navigation de plaisance. En ce sens, certaines conditions générales énoncent clairement que le navire de plaisance se verra appliqué un contrat d'assurance plaisance « *uniquement lorsqu'il est utilisé à des fins de navigation de plaisance, c'est-à-dire dans un but de simple agrément personnel*³⁸ ».

³⁷ Il convient en effet de préciser qu'un plaisancier propriétaire de son navire peut, à des fins strictement personnelles, passer un contrat de convoyage avec un professionnel s'engageant contre rémunération à déplacer le navire entre deux ports et dans un certain délai.

³⁸ Article 2.2.1 relatif à l'objet du contrat d'assurance navigation de plaisance, conditions générales Groupama Transport, 1^{er} juin 2009.

BIBLIOGRAPHIE

Traité, ouvrages et manuels

BEURIER (J-P.) (Sous la direction), *Droits maritimes*, Ed. Dalloz, Collection Dalloz Action, 2009-2010.

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

Articles et chroniques

BONNAUD (J.), *Actes de commerce maritime*, Jurisclasseur Transport, Fasc. 1264, cote 03,2889, 15 janvier 2009, §28.

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

G. De LAPPARANT (C.), *La responsabilité du chef de bord et du locataire-affrètement non chef de bord*, DMF, 2001, p 346.

JAMBU-MERLIN (O.), VIEL (G.), *Navigation de plaisance, navire de plaisance, utilisation du navire*, Jurisclasseur Transport, cote 08, 2006, 10 mai 2006.

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, JO du 4 janvier 1967.

Loi n°67-522 du 3 juillet 1967 sur les assurances maritimes, JO 11 juillet 1967, modifiée par la loi n°84-1172 du 22 décembre 1984, JO 27 décembre 1984, p 2984.

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

Décret n°67-967 du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer

Convention de Londres du 19 novembre 1976

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, JO du 29 juin 1990.

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, JO du 29 décembre 1993.

Jurisprudence

Cass. 23 janvier 1888, *affaire Gordon Bennett*, DP 1888, 1, 405 ; S. 1888, 1, 109.

Cass. Com., 2 décembre 1965, Bull. Civ. 1965, III, n° 622 ; JCP G 1966, II, 14684, note De JUGLART et E. Du PONTAVICE ; DMF 1966, p.140, note P. LUREAU.

Cass. Civ 1, 19 février 1968, n°64.315.

CA de Nancy, Chambre civile 1, 6 juin 1991, n°JurisData 1991-049700, décision antérieure Tribunal de Grande Instance de Nancy, 18 avril 1989.

Cass. Com, 1er mars 1994, Bull. Civ. 1994, IV, n° 87 ; DMF 1994, p. 501, obs. Y. TASSEL, et DMF 1995, p. 19 obs. P. BONASSIES, navire *Artaban*.

Cass. Com, 26 mars 1996, Bull. n°96, n° de pourvoi 94-14320.

CA de Poitiers, 6 octobre 1998, *Compagnie d'assurance SA FOUNTAINE PAJOT et La ROCHELLE CONVOYAGE*, obs. C. G. De LAPARRENT, DMF 1998, p 1174.

Tribunal de Grande Instance de Saint-Nazaire, 14 mars 2005.

Cass. Civ 2, 13 janvier 2006, *affaire du navire Creter IV*, n°JurisData 046639, obs. C. G. De LAPPARENT, *Interprétation d'une police d'assurance navigation de plaisance : le*

convoyage du navire doit être couvert par une police spéciale, DMF n°675, Novembre 2006, p 916-919 ; Décision antérieure CA d'Aix-en-Provence, Chambre 2, 12 octobre 2004.

CA de Poitiers, Chambre civile 2, 24 octobre 2006, n°JurisData 2006-324827, décision antérieure Tribunal de commerce de la Rochelle, 11 juin 2004.

Mémoires

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

TABLE DES MATIERES

Introduction	- 2 -
I Les obligations des parties de l'armement du navire à l'expédition maritime	4
<i>A. Un contrat complexe aux qualifications juridiques plurielles</i>	4
1. L'affirmation d'une qualification en contrat d'entreprise	4
2. La tentative de qualification en contrat de transport	5
<i>B. Des obligations respectives clairement délimitées</i>	6
1. Les obligations du client	6
2. Les obligations du convoyeur	7
II Un champ de responsabilité étendu lors de l'aventure maritime	10
<i>A. Des responsabilités civiles et pénales de droit commun</i>	10
1. Le champ de responsabilité contractuel et délictuel	10
2. Les infractions du Code Pénal adaptables au convoyage	12
<i>B. Des responsabilités répondant au particularisme du droit maritime</i>	13
1. Le principe de la limitation de responsabilité	13
2. La police d'assurance dans le cadre d'un convoyage de navire de plaisance	14
Bibliographie	17
Table des matières	20