

AIX-MARSEILLE UNIVERSITÉ
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE
ÉCOLE DOCTORALE DE SCIENCES JURIDIQUES ET POLITIQUES
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDE, UR n° 4224)

L'ADEQUATION DES REGLES DE DROIT MARITIME A LA NAVIGATION DE PLAISANCE ET DE HAUTE PLAISANCE

Étude d'un serpent de mer qui accoucha d'une chauve-souris

Thèse pour le doctorat en droit privé présentée et soutenue publiquement par

Michaël ZERROUKI

Le 4 juin 2021, à Aix-en-Provence

Directeur de thèse

Cyril BLOCH, Professeur à l'Université d'Aix-Marseille

Membres du jury

Philippe DELEBECQUE, Professeur à l'Université Panthéon-Sorbonne (Paris 1),
Rapporteur

Gaël PIETTE, Professeur à l'Université de Bordeaux, Rapporteur

Nicolas BALAT, Professeur à l'Université de Lille

Cyril BLOCH, Professeur à l'Université d'Aix-Marseille

Denis REBUFAT, Avocat au Barreau de Marseille

*Avec le financement emplois jeunes doctorants 2017-2020 par la Région Sud –
Provence-Alpes-Côte d'Azur et la société FAVORITE YACHT.*

AIX-MARSEILLE UNIVERSITÉ
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE
ÉCOLE DOCTORALE DE SCIENCES JURIDIQUES ET POLITIQUES
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDE, UR n° 4224)

L'ADEQUATION DES REGLES DE DROIT MARITIME A LA NAVIGATION DE PLAISANCE ET DE HAUTE PLAISANCE

Étude d'un serpent de mer qui accoucha d'une chauve-souris

Thèse pour le doctorat en droit privé présentée et soutenue publiquement par

Michaël ZERROUKI

Le 4 juin 2021, à Aix-en-Provence

Directeur de thèse

Cyril BLOCH, Professeur à l'Université d'Aix-Marseille

Membres du jury

Philippe DELEBECQUE, Professeur à l'Université Panthéon-Sorbonne (Paris 1),
Rapporteur

Gaël PIETTE, Professeur à l'Université de Bordeaux, Rapporteur

Nicolas BALAT, Professeur à l'Université de Lille

Cyril BLOCH, Professeur à l'Université d'Aix-Marseille

Denis REBUFAT, Avocat au Barreau de Marseille

*Avec le financement emplois jeunes doctorants 2017-2020 par la Région Sud –
Provence-Alpes-Côte d'Azur et la société FAVORITE YACHT.*

REMERCIEMENTS

Pour la réalisation de cette thèse, je tiens tout particulièrement à remercier mon Directeur M. le Professeur Cyril Bloch pour ses conseils dans la délimitation du sujet, son financement et sa rédaction.

La Région sud Provence-Alpes-Côte d'azur pour son financement.

La société FAVORITE YACHT pour sa participation au financement.

Mme Fiona Maureso, Mme Coralyn Tracey, M. Pascal Herba et M. Halim Ben Cheikh membres actuels ou anciens de l'association MYBA - *The worldwide yachting association*, pour m'avoir reçu et leur participation à ce projet.

Mme. Michele Liz-Schaal et M. Audoin Rambaud pour leur appui.

M. le Professeur Filippo Lorenzon pour ses conseils sur la *Common law*.

Mme. Sophie Demirdjian de la société COMO YACHTING et Mme. Vania Marafico de la société IYC pour leur coopération.

Mme Marie Claude Coutelan pour son aide.

Me. Patrick Michalek pour m'avoir permis d'allier la théorie à la pratique.

Tous les cryptozoologues du droit de la plaisance qui m'ont précédé et inspiré.

Ma famille pour leur soutien et tout particulièrement ma mère pour ses précieuses relectures.

Mes amis pour tous les moments où je ne travaillais pas à ma thèse...

Sans vous ce travail n'aurait pas abouti, un grand merci !

SOMMAIRE

PARTIE I : L'APPLICATION D'UN DROIT MARITIME GENERAL EN REPONSE À UN RISQUE COMMUN 45

Titre I : L'emploi justifié du droit maritime face à un risque naval commun..... 45

Titre II : L'emploi justifié du droit maritime face à un risque contractuel commun
..... 123

PARTIE II : LA CONSTRUCTION D'UN DROIT SPECIAL DE LA PLAISANCE EN REPONSE À UN RISQUE PARTICULIER 255

Titre I : La protection nécessaire du plaisancier comme partie faible d'un rapport
contractuel déséquilibré 256

Titre II : La prise en compte nécessaire du risque naval accru par l'embarquement
du plaisancier 347

LISTE DES ABREVIATIONS

APA : Advance Provisioning Allowance ;
Ass.plén. : Assemblée plénière
AYCA : American Yacht Charter Association ;
BIMCO : Batltic International Maritime Council ;
Bull.civ : Bulletin civil ;
CA : Cour d'Appel ;
CAMP : Chambre Arbitrale Maritime de Paris ;
Cass. : Cour de Cassation ;
civ. : chambre civile ;
CJCE : Cour de Justice des communautés Européennes ;
CJUE : Cour de Justice de l'Union Européenne ;
com : chambre commerciale ;
crim : chambre criminelle ;
CROSS : Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
D. : Dalloz ;
DMF : Revue de Droit Maritime Français (Lamyline) ;
DTS : Droits de tirages spéciaux ;
ECPY : European Committee for Professional Yachting
ed. : édition ;
ehwc : High Court of England and Wales
Fasc. : Fascicule ;
FIN : Fédération des industries nautiques ;
HL: House of Lords ;
Gaz. Pal : Gazette du palais ;
HYBA : Hellenic Yacht Brokers association ;
IMTM : Institut méditerranéen des transports maritimes ;
ISYBA : Italian Ship and Yacht Brokers Association ;
IYBA : International Yacht Brokers Association
JCP : Semaine juridique (Revue) ;
JO : Journal Officiel ;
JOCE : Journal Officiel de la Communauté Européenne ;

JORF : Journal Officiel de la République Française ;

KB : King's Bench ;

LLMC 79 : Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (London 1976) ;

L.M.C.L.Q : Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly ;

Loc. cit. : Loco citato ;

LOF : Lloyd's Open form ;

Lloyd's Rep (parfois L.L.R) : Lloyd's Law Report ;

LYBRA : Large Yachts Brokers Association ;

LY3: the large commercial yacht code ;

MOA : Memorandum of agreement ;

MYBA : Mediterranean yacht brokers association - The Worldwide Yachting Association

n° : Numéro ;

NYPE : New York Produce Exchange

Obs. : observations ;

OMI : Organisation Maritime Internationale ;

p. : page ;

PUAM : Presses Universitaires Aix-Marseille ;

PUF : Presses Universitaires Françaises ;

Rev.crit.DIP : Revue critique de Droit International Privé (daloz) ;

Rev.dr.int : Revue de Droit International ;

RIF : Registre International Français ;

RIPAM : Règlement International pour Prévenir les Abordages Maritimes ;

Rtd com. : Revue trimestrielle de Droit Commercial et de Droit Economique (Daloz) ;

s. : suivants ;

SNSM : Société nationale de sauvetage en mer ;

T. Com.: Tribunal de Commerce ;

UE : Union Européenne ;

ukhl : United Kingdom House of Lords

v. : Voir ;

Vol. : Volume.

INTRODUCTION

1. – « *La notion de droit de la plaisance n'existe pas* » clama un temps le Président de la Juris'Cup Denis Rebufat¹.

Qu'est-ce alors que ce thème fantôme sur lequel nos maritimes palabrent depuis plus de 150 ans² ? C'est un serpent de mer³. Car au-delà de diverses normes techniques s'intéressant notamment aux engins de plage et navires de plaisance⁴ et d'un article sur leur assurance⁵, la navigation de plaisance, pourtant très développée en France⁶ ne fait pas l'objet d'une législation spécifique. Par défaut plutôt que par dessin, le droit de la plaisance a été associé au droit maritime, mais la jurisprudence estimant cette affiliation inadaptée y a mélangé des règles de droit terrestre⁷. Le droit de la plaisance est alors bien devenu un serpent de mer dont l'absence dans le paysage législatif français est inversement proportionnelle à l'intérêt de cette matière pour les théoriciens et la pratique. C'est à ces « cryptozoologues » du droit⁸ qu'il est revenu la tâche de démontrer que le droit de la plaisance mérite une place à part dans le droit maritime. Leur œuvre n'a pas été vaine puisque c'est encore Denis Rebufat qui finit par admettre que « *Le droit de la plaisance existe* »⁹.

Mais reconnaître l'existence du droit de la plaisance n'est qu'une première étape. Le véritable débat s'instaure sur la classification de ce droit. Il pourrait appartenir tant au droit maritime qu'au droit terrestre que de former une branche à part du

¹ Auteur non renseigné, « La navigation de plaisance : une liberté fondamentale conciliable avec la protection de l'environnement », DMF n°736, 1er mai 2012.

² La Cour de cassation s'interroge et confirme l'obligation pour les navires de plaisance de tenir un rôle d'équipage dès 1850 : Cass. Crim. 17 Janvier 1850, D.P. 1850. 1. 74. ; R. Le Brun, « En fait de yacht possession peut-elle valoir titre ? » DMF 1949, p.355.

³ Animal mythique dont on questionne l'existence qui désigne au sens figuré un sujet banal, cliché qui revient dans l'actualité aux moments où celle-ci est peu fournie ; une histoire qui redevient périodiquement un sujet de conversation (Dictionnaire LAROUSSE).

⁴ Notamment celles figurant dans les Divisions 240 à 242 de la Direction des Affaires Maritimes.

⁵ L'article L171-5 du Code des assurances qui exclut la quasi-totalité du régime de l'assurance maritime pour les navires effectuant une navigation de plaisance.

⁶ v. *infra* n° 13.

⁷ F. Mandin, *Fasc. 1052 : Navigation de plaisance. – Navire de plaisance. – Notion. Réglementation. Contrats*, JurisClasseur Transport, LexisNexis, 2009.

⁸ Les cryptozoologues étudient les animaux dont l'existence n'a pas été irréfutablement attestée. Si le droit de la plaisance est un serpent de mer, son analyste en devient bien un cryptozoologue du droit.

⁹ D. Rebufat, « Le droit de la plaisance existe », *Gaz.Pal* 1997.4. 13 septembre 1997, numéro spécial 1^{ère} partie, p.1093.

droit. Majoritairement, la doctrine s'accorde pour considérer que le droit de la plaisance relève avant tout du droit maritime¹⁰. Mais cette assimilation se heurte à un obstacle qui tient à l'apparente incompatibilité d'appliquer le droit maritime, qui s'est développé pour les besoins du commerce en mer à une navigation qui n'a normalement pas de but lucratif. Yves Tassel reconnaît ce paradoxe, mais il tente de le résoudre en expliquant que le droit maritime est le droit des « choses qui vont en mer » avant d'être celui du droit du commerce en mer¹¹. Si le droit maritime est celui des choses en mer, il devient alors naturel de l'appliquer aux navires effectuant une navigation de plaisance, car le plan d'eau sur lequel ils évoluent est le même. Si c'est celui du commerce en mer, il doit alors ignorer la plaisance qui ne fait pas du commerce. Le droit de la plaisance amène ainsi à interroger l'essence du droit maritime, mais c'est probablement parce que cette essence est multiple que le paradoxe de la plaisance n'est pas encore à ce jour pleinement résolu.

Certes, c'est sans doute la promesse d'un profit immense qui poussa les Hommes à s'aventurer sur un territoire aussi effrayant et hostile que la mer. Seul le fou ou le poète aurait quitté la sécurité de la terre pour leurs seuls divertissements. Mais le travail n'est pas le propre de l'Homme et si le plus vieux métier du monde est associé au plaisir, nous pouvons supposer que le premier marin a connu, lors de sa première traversée, le plaisir de naviguer. L'appréhension de se noyer n'a pas effacé son espoir d'atteindre l'autre rive. C'est alors probablement avec la joie de l'explorateur qu'il posa un pied fébrile sur cet océan mystérieux de libertés infinies que lui promettait son navire. Il était déjà un peu plaisancier !

Le navire est un espace de vie autant qu'il est un lieu de besoin. Dès lors que le navire est pour ses occupants un second domicile¹², cocon protecteur contre les abysses et seul rempart contre la lame, il est impossible de le considérer comme un

¹⁰ P. Delebecque, « Navire », Répertoire de droit commercial Dalloz, 2012, n°5 et s.

¹¹ Y. Tassel, « Plaisance (suite et fin) », DMF n°574, 1er septembre 1997 « *« la plaisance relève irréductiblement du droit maritime parce que le droit maritime n'est pas d'abord le droit du commerce de mer mais celui des choses qui vont en mer »* ».

¹² La jurisprudence a d'ailleurs eu l'occasion de qualifier juridiquement le navire de domicile ou de « lieu privé » : Cass.com. 12 février 2002, n° 99-15.899, Bull.civ. 2002 IV n° 31 p. 31 J. Lassez Ports « La "visite" des "lieux privés" d'un navire de plaisance nécessite une autorisation préalable », DMF n° 626, 1er mai 2002 ; Courcelle-Labrousse « Le droit de visite d'un navire de plaisance par les douanes dispensé d'une autorisation préalable », DMF n°752, 1er novembre 2013.

simple outil de travail. La navigation de plaisance, réduit à sa traduction la plus élémentaire, est celle effectuée par plaisir et elle est, sans doute, aussi ancienne que la navigation commerciale car les marins ne sauraient travailler sans discontinuer au cours de longues traversées.

Mais, si l'on peut affirmer que la navigation de plaisance est aussi ancienne que celle de pêche ou de commerce, l'intérêt du droit pour cette matière est, lui, assez récent. En France, c'est la jurisprudence qui fut interrogée à partir de la fin du XIXe siècle sur le paradoxe de la plaisance, avec l'essor de cette activité en même temps que celle de la croisière¹³. La gêne de nos juges est compréhensible lorsqu'ils durent appliquer à des plaisanciers les dispositions du droit maritime alors contenues dans le Code de commerce napoléonien. Mais il est possible de remonter plus loin pour trouver des balbutiements de prise en compte juridique de la navigation de la plaisance. C'est avec amusement et sans grand étonnement que nous relevons le témoignage dans une Ordonnance du Roi Louis XV, d'une juste remontrance pour les équipages qui, au gré de festivités impromptues près des rives des colonies, épuisaient pour leurs divertissements leurs réserves de poudre à canon au point de troubler leurs voisinages et de se faire capturer par des vaisseaux ennemis sans pouvoir opposer de résistance¹⁴. L'Ordonnance leur interdit cet usage récréationnel des canons. Tout militaires ou commerçants qu'étaient ces navires, il s'agit, peut-être là d'un des premiers textes juridiques français sur la « navigation de plaisance » !

Oui, le droit de plaisance est un serpent de mer, qui de tout temps a hanté le sillon du droit maritime mais sans jamais émerger. Le législateur en a annoncé la venue¹⁵ mais il se cache toujours... Le droit de la plaisance s'est nourri du paradoxe du commerce et de la mer pour entrer dans une très lente phase de formation, qui n'a

¹³ Jean-Paul Thépot, « Paquebots – Historique : De la ligne à l'industrie des croisières », *Annales 1998 de l'IMTM*, Dossier La croisière maritime ; M. Rémond-Gouilloud, « Le navire : aventure juridique contemporaine », *DMF* n° 591, 1^{er} mars 1999 ; J.P Beurrier, *Droit maritime*, 2015 – 2016, Dalloz action, 3ed, n°370.11.

¹⁴ Ordonnance du Roi du 8 avril 1721, consultable dans l'ouvrage : *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine, du mois d'août 1681*, René-Josué Valin, ed. Jérôme Légier, 1760

¹⁵ En plus d'un texte spécial sur l'assurance plaisance des divers travaux ont tenté d'aboutir sur un régime juridique spécifique à la plaisance en France : S. Miribel, « Plaisance et limitation de responsabilité », *DMF* n°766, 1^{er} février 2015 ; P. Lureau, « Faut-il une loi sur la navigation de plaisance » ; *DMF* 1970. 323 ; P. Bonassies, « La responsabilité du plaisancier en croisière », *Gaz.Pal* 1997.4. 16 octobre 1997, numéro spécial 2ème partie.

pas abouti à la « sirène » que se figurait le Bâtonnier Bredeau¹⁶. Le produit de cette gestation c'est plutôt en s'inspirant des vers de La Fontaine que l'exprima Pierre Lureau, en qualifiant la navigation de plaisance de « chauve-souris », être hybride et informe. Dépourvue d'intégrité, elle s'affirme oiseau ou rat au gré de la nécessité¹⁷. Car notre droit de la plaisance oscille, inconstant, entre le droit maritime et le droit terrestre. C'est en plus une chauve-souris bicéphale qui arbore deux branches, la plaisance et la haute plaisance, que certains estiment si différentes qu'il faudrait les séparer¹⁸. Car le droit de la plaisance actuel est effectivement un mélange du droit maritime et du droit terrestre. La navigation de plaisance doit-elle alors devenir un oiseau ou une souris, doit-elle rester chauve-souris ou s'émanciper de ses origines, devenir autonome et se muer en dragon ? Pierre Lureau laissa ce choix au lecteur. Un demi-siècle après ces questionnements, nous tenterons d'y apporter quelques réponses en analysant pourquoi et comment un serpent de mer accoucha d'une chauve-souris. Nous nous demanderons si les règles de droit maritime sont adéquates à la navigation de plaisance et de haute plaisance.

2. – Le paradoxe de la plaisance s'avère particulièrement difficile à résoudre. Distinguer le droit de la plaisance du droit maritime est déjà complexe. (I). Mais l'intérêt que suscitent les activités de plaisance justifie que l'on a ces difficultés (II), ce qui aboutira à formuler la problématique du paradoxe de la plaisance (III)

¹⁶ M. le bâtonnier Bredeau, « Droit de la plaisance droit terrestre ou droit maritime », *Gaz.Pal* 1997.4. 13 septembre 1997, numéro spécial 1^{ère} partie : « *Quand on parle de navigation on pense au navire, quand on pense au navire on implique la mer et le droit de la mer c'est le droit maritime. On sait que ceux qui ont eu l'occasion d'approcher ce sujet savent bien que cela n'est pas vrai et que la plaisance est tantôt dominée ou inspirée par le droit terrestre et tantôt dominée ou inspirée par le droit maritime. Comme si le plaisancier n'était pas tout à fait un marin encore un peu un terrien qu'il fallait protéger. Cette législation est alternative. Si j'osais une comparaison audacieuse, le plaisancier m'apparaît un peu comme une sirène, moitié marin moitié terrien* ».

¹⁷ P. Lureau, « C.com. 17 octobre 1972, Yacht « T. » », *DMF* 1973, p.153 : « *Dès lors qu'est cette navigation chauvesouris, reconnue de plaisance par les parties, et qui ne l'est pas ?* »

"je suis oiseau, voyez mes ailes,"

"je suis souris, vivent les rats !"

Entre l'oiseau et la souris, il faut choisir ; nous laissons ce soin au lecteur ».

¹⁸ Règlement Technique applicable aux navires de croisières commerciaux ou privés de plus de 24 mètres Rapport élaboré et présenté par Denis BURY Expert auprès du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques adopté à l'Assemblée Plénière du 19 octobre 2006 ; M.N. Raynaud ; C. Kalil, « Plaisance - La valeur agréée en matière d'assurance plaisance - Etude » *RDT*, n° 4, Octobre 2013, dossier 12, n°3.

que le droit français a tenté de résoudre en recherchant la protection du plaisancier (IV).

I. La délimitation complexe du droit de la plaisance

3. – Pour déterminer si les règles de droit maritime sont adéquates à la navigation de plaisance et de haute plaisance, il convient de définir et de délimiter ces termes que sont le droit maritime, la navigation de plaisance et de haute plaisance, et ce que qu'il faut entendre par leur adéquation.

4. – **Règles de Droit Maritime** Pour paraphraser Pierre Bonassies et Christian Scapel, les règles de droit maritime peuvent se définir comme le *corpus* de textes juridiques, de décisions ou encore de coutumes directement applicables aux activités que la mer détermine¹⁹. Cette délimitation extrêmement large n'a pour seuls véritables dénominateurs communs que la mer et les Hommes. Cela est néanmoins suffisant pour exclure les règles relatives à la navigation fluviale qui ne concerne pas la mer, ou le droit de la mer qui s'intéresse aux Etats avant les Hommes. S'il était nécessaire de le préciser, le droit maritime qui nous intéressera n'inclut pas non plus son équivalent de droit administratif, le droit maritime public, ni les diverses règles de droit pénal qui intéressent la navigation maritime. Mais cette première délimitation s'avère encore trop vaste et diversifiée, mêlant des institutions aux principes, fondements et objectifs si différents qu'on ne saurait en faire quelques rapprochements ni études logiques au-delà de leurs seuls dénominateurs communs, les Hommes et la mer.

Cette étude s'intéressant à une forme particulière de navigation, celle de plaisance et de haute plaisance, il est alors logique de la focaliser sur les règles de droit maritime qui ont trait à la navigation. Cette seconde limitation a pour fonction d'exclure l'ensemble des règles de droit maritime qui s'intéresse davantage au navire, son propriétaire, son armateur ou encore son équipage qu'à sa navigation. Ainsi, nous ne nous intéresserons pas aux règles ayant trait à l'immatriculation du navire, bien que les pavillons commerciaux et les pavillons de plaisance soient distingués. Seront également exclues de notre analyse les règles de contrôle et de

¹⁹ P. Bonassies. C. Scapel, Traité de droit maritime, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, n°1.

classification des navires de plaisance, bien que les navires destinés à la plaisance fassent l'objet de normes techniques différentes, notamment en lien avec leurs types d'immatriculations. Nous n'analyserons pas non plus les principes ayant trait à la propriété du navire, aux sûretés réelles ou encore aux saisies de navires, bien que la navigation de plaisance puisse entraîner quelques particularités dans l'application de ces régimes. Le droit du travail maritime sera également écarté de l'analyse, alors que la question de l'engagement maritime sur les navires de plaisance et de grande plaisance mériterait sans doute une étude autonome.

Rescapé de ces sujets exclus, nous nous attarderons néanmoins sur le contrat de construction et la vente des navires de plaisance qui, bien que n'ayant pas trait à la navigation mais au navire et ne présentant que peu de différences avec leurs équivalents terrestres, s'avère être un thème intéressant au regard de l'importance économique majeure de ce secteur de la vente dans la plaisance et la grande plaisance et de la différence de traitements juridiques de ces contrats entre le droit français et anglais. En effet, la construction et la vente du navire sont essentiellement affiliés au droit terrestre quel que soit le type de navire envisagé ou la navigation qu'il effectue. Pourtant, c'est par des raisonnements similaires à d'autres institutions de droit maritime qui s'intéressent à la navigation que ces contrats peuvent faire l'objet de spécificités lorsqu'ils concernent la plaisance. L'analyse de ce mélange original du droit maritime et terrestre permet corrélativement de mieux comprendre que certaines spécificités du droit de la plaisance concernant la navigation tiennent davantage de la personne du plaisancier que du but de sa navigation ou des spécificités de son navire. Nous nous attarderons également, brièvement, sur un aspect particulier du droit fiscal maritime en ce qu'il aura en France une influence majeure sur le contrat de mise à disposition du navire de haute plaisance²⁰. Sans cet aparté, il serait en effet difficile de comprendre pourquoi la pratique a dû créer des modèles de contrats de transports en navigation de haute plaisance.

Les règles de droit maritime couvertes par cette étude seront ainsi celles qui auront trait à la navigation. Pour l'essentiel, il s'agit des institutions que sont l'abordage, la limitation de responsabilité, l'assistance et le sauvetage maritime, le règlement

²⁰ v. *Infra* n° 160 et s.

des avaries communes ainsi que les principaux contrats maritimes qui intéressent la navigation de plaisance que sont le contrat d'affrètement, de location et celui d'assurance.

Par souci de concision et de cohérence, certaines institutions particulières comme la responsabilité pour dommage de pollution ou des contrats plus marginaux comme le contrat de remorquage (résiduellement abordé au sujet de l'assistance maritime) seront également écartés. En effet, ces régimes n'appellent pas de réflexions particulières de notre part en plaisance, soit qu'ils se rapprochent trop d'autres contrats analysés soit qu'ils relèvent de considérations trop spécifiques pour s'insérer dans cette étude.

5. – Navigation de plaisance. L'un des principaux obstacles à la délimitation du droit de la plaisance tient à la difficulté de définir la navigation de plaisance²¹ si ce n'est les navigations de plaisance²². Nous ne disposons pas d'une définition juridique précise et unique de la notion de navigation de plaisance²³, alors que la qualification de la plaisance a suscité depuis le début du siècle précédent de très nombreuses et importantes études²⁴. Essentiellement, la navigation de plaisance est associable à trois critères : le voyage effectué par un navire sans but lucratif, celui effectué par un navire de plaisance et celui réalisé par un plaisancier. Trois options qui sont presque toutes aussi difficiles à cerner.

Pour le grand public, la navigation de plaisance est celle effectuée par sport ou loisir²⁵. Elle évoque l'image de la voile et de ses régates²⁶. Mais le paradoxe de la

²¹ P. Lureau, « Faut-il une loi sur la navigation de plaisance » ; DMF 1970. 323 : « La navigation de plaisance : une liberté fondamentale conciliable avec la protection de l'environnement ».

²² N. Le Joliff, *Contribution à l'étude du droit de la plaisance*, Centre de droit maritime et océanique, Mémoires, Nantes, 2002.

²³ J.P. Beurrier, *Droit maritime*, 2015 – 2016, Dalloz action, 3ed, n°370.11 : « il n'y a pas une définition unique qui ramasse l'ensemble des critères ».

²⁴ M. de Juglart, « La navigation de plaisance en mer », DMF. 1981 p. 387

²⁵ Sur un plan historique, la navigation de plaisance est celle effectuée à des fins sportives par des « Jaghts », navires de guerre rapides initialement destinés à la poursuite de vaisseaux ennemis, pirates et de contrebande finalement réemployés pour des courses dès le XIV^e siècle. C'est le Roi Charles II d'Angleterre, féru de régates, qui aurait au XVII^e siècle popularisé dans des milieux nobles et fortunés cette occupation, qui sera exportée en France deux siècles plus tard avec la création du premier Yacht Club de France le 15 juin 1867 (J.P. Beurrier, *Droit maritime*, 2015 – 2016, Dalloz action, 3ed, n°370.11). Les marchands notamment et des pêcheurs ont bien sûr également utilisé leurs navires occasionnellement à des fins d'agrément, et César et Marc Antoine n'avaient peut-être pas que la chose militaire en tête pour rejoindre Cléopâtre...

²⁶ Auteur non renseigné, « La navigation de plaisance : une liberté fondamentale conciliable avec la protection de l'environnement », DMF n°736, 1er mai 2012.

plaisance se ressent jusque dans l'expression de navigation de plaisance. A l'activité contraignante et dangereuse de la navigation maritime, la plaisance, ou du moins le loisir de masse qu'elle est devenue, se veut au contraire une activité de détente insouciance²⁷.

Certes, à première vue la navigation de plaisance serait celle que pratiquée pour son plaisir : « *Dans plaisance il y a plaisir, ce qui exclut l'esprit de lucre, la recherche d'un gain* ». ²⁸ Encore que, ceux qui ne sont pas adeptes de cette pratique peuvent douter, avec raison, de cette affirmation, alors que la navigation de compétition reste un sport particulièrement exigeant et dangereux²⁹. D'ailleurs, il ne peut pas être affirmé que le marin de la marine marchande ne prend jamais dans son activité, aussi professionnelle qu'elle soit, du plaisir. Le juriste ne saurait ainsi s'accorder avec la conception commune de la plaisance.

C'est presque par dépit que Pierre Lureau rattache la notion de navigation de plaisance avant tout au but de l'aventure maritime entreprise, celle-ci devait être dépourvue de but lucratif³⁰. C'est du moins sur la notion d'absence de but lucratif de l'opération que s'accordent le plus d'auteurs et l'on doit notamment à Rodière

²⁷ F. Mandin, *Fasc. 1052 : Navigation de plaisance. – Navire de plaisance . – Notion. Réglementation. Contrats*, JurisClasseur Transport, LexisNexis, 2009, n°1 et s. : « *Les deux mots Navigation et Plaisance ont chacun une spécificité particulière. La navigation s'exerce en mer, un milieu immense, inconnu, souvent hostile et surprenant, avec les contraintes du vent et des vagues, ce qui a conduit à un ensemble de traditions et de règles particulières. (...) Le mot "plaisance" reflète au contraire un espace de liberté, sans contrainte, une activité agréable sans danger et à l'opposé de toute activité commerciale. Ces deux mots accolés, locution relativement récente, ont aujourd'hui une qualification autonome forte, reflet d'un besoin d'évasion, de loisirs, de sports et de compétition, mais aussi d'un secteur d'activité de plus en plus important en France. Ce que l'on appelait autrefois le "yachting" était réservé à quelques privilégiés fortunés, propriétaires de leur yacht ; la plaisance aujourd'hui est un loisir de masse. La réponse juridique n'est pas la même et conduit à des règles et contraintes particulières* ».

²⁸P. Lureau, « Faut-il une loi sur la navigation de plaisance » ; DMF 1970. 323.

²⁹ R. Jambu-Merlin, « Le droit de la plaisance en 1985 », DMF.1985, p.323 : « *Certes, est plaisance, au sens strict du terme, la navigation qui se fait uniquement pour le plaisir, pour la distraction, encore que ce plaisir soit parfois rude. Mais le terme de plaisance s'applique-t-il bien à la navigation de compétition, qui est un des sports les plus durs à pratiquer ?... est-ce de la plaisance que de pratiquer une activité où les hommes peinent, souffrent et meurent ?... Pour leur plaisir ? Certes, si l'on classe l'exaltation virile et le désir de se surpasser parmi les plaisirs, mais je crois que c'est tout de même autre chose* ».

³⁰ R. Jambu-Merlin, « Le droit de la plaisance en 1985 », DMF.1985, p.323 : « *Alors, en un sens large, accepterions-nous, cependant, pour des raisons pratiques, le mot de "plaisance" pour désigner toute navigation qui n'est ni commerciale, ni professionnelle, ni d'aucune façon, lucrative* ».

une division selon le but de la navigation³¹. Emmanuel du Pontavice³², Isabelle Corbier³³ ou encore Arnaud Montas³⁴ notamment approuvent cette division.

Statuant sur la compétence des juridictions consulaires, la Cour de cassation a également relié la navigation de plaisance à son but non commercial dans l'affaire du navire « Commandant Dupuis » : « *Mais attendu que la cour d'appel, après avoir constaté que Jean Doyen n'est pas commerçant et qu'il n'utilise son yacht à moteur Commandant Dupuis qu'à la navigation de plaisance à l'exclusion de toutes fins commerciales* »³⁵. L'administration des douanes et les affaires maritimes associent aussi la navigation de plaisance à l'absence de profit. Un projet de loi sur le statut de la plaisance a quant à lui proposé la définition suivante de la navigation de plaisance : une navigation sans but lucratif, aux seules fins d'agrément et de sports³⁶.

Mais cette définition n'est pas totalement satisfaisante, peut-être parce qu'elle est incomplète³⁷. La plus grosse difficulté que pose le critère du but de la navigation tient au yachting professionnel et au navire à utilisation commerciale qui a ainsi une utilisation mixte, de loisir pour son usager mais lucrative pour son armateur³⁸. La jurisprudence fiscale a proposé d'approfondir la définition liée au but de la traversée : « *Par navigation, il convient d'entendre toute action sur le navire de plaisance ou de sport, en relation directe et immédiate avec celle se rapportant à sa destination à savoir se déplacer d'un point à un autre dans un milieu naturel pour lequel il a été conçu et que l'amarrage dans un port sous abri ou non, ou à un point d'ancrage quelconque constituent des actes directs et immédiats de*

³¹ O. Revah, « L'environnement économique et juridique de la grande plaisance », *Tourisme et Droit*, 2009, n°111, p.20 et s.

³² R. Rodière, E. du Pontavice, *Droit Maritime*, 1997, précis dalloz, 12e ed. n°43 : « *La navigation de plaisance est caractérisée par l'absence de but lucratif ; le plaisancier n'est pas un commerçant* »

³³ I. Corbier, *La notion juridique d'armateur*, PUF, 1999, p. 375, « *« La navigation de plaisance est une navigation sans but lucratif à seules fins d'agrément et de sport »*.

³⁴ A. Montas, *Navigation maritime*, Répertoire de droit commercial, 2015, n° 12.

³⁵ Cass.com. 02 décembre 1965, Bull.civ. 1965 n° 622, Navire « *Commandant Dupuis* ».

³⁶ E. Langavant, « Responsabilité en navigation de plaisance, l'accident de la rochelle », DMF.259.1982.

³⁷ P. Lureau, « Faut-il une loi sur la navigation de plaisance » ; DMF 1970. 323 : : « *Dans plaisance il y a plaisir, ce qui exclut l'esprit de lucre, la recherche d'un gain. Or celui qui pour son agrément fait une croisière à bord d'un paquebot ne fait pas de la plaisance au sens où nous l'entendons bien qu'il navigue pour sa seule distraction. Il faut rechercher un autre élément* »

³⁸ J.P Beurrier, *Droit maritime*, 2015 – 2016, Dalloz action, 3ed, n°370.16.

navigation »³⁹. Cette définition pêche cette fois par sa trop grande largesse⁴⁰ et bien qu'il soit tentant d'y voir une définition définitive par la Cour de cassation, il convient de la réserver au domaine fiscal⁴¹.

Nous retiendrons néanmoins la définition juridique du terme « navigation » ainsi proposée par la Cour de cassation. Pour elle, il faut entendre par navigation (qu'elle soit commerciale ou de plaisance) : toute action du navire en relation directe et immédiate avec celle se rapportant à sa destination, à savoir déplacer d'un point à un autre dans un milieu naturel pour lequel il a été conçu (nous ajouterions : nonobstant un stationnement temporaire⁴²). Reste à cerner ce qui fait de cette navigation une navigation de plaisance. La Cour de cassation nous oriente par cette définition vers un autre critère : le navire de plaisance.

5. Bis– Il serait tentant de considérer platement que la navigation de plaisance est celle effectuée par un navire de plaisance. Ce critère a pour avantage qu'il serait beaucoup plus simple à cerner, alors que divers textes nous donnent une définition du navire de plaisance.

Etymologiquement, le mot navire désignait tout bâtiment servant à une navigation quelconque, dérive du latin *navis* analogue au grec *ναῦς* ; synonyme de esquif, qui, dérive de l'ancien allemand *skig*, au latin *scapha*, encore utilisé en Angleterre sous les formes *schiff* et *ship*⁴³.

Matériellement, le navire de plaisance recouvre des unités très hétérogènes dans leurs tailles, valeurs, capacités, objectifs etc.⁴⁴.

Juridiquement, l'article 5000-2 du Code du transport définit le navire comme tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci mais la notion de navire de plaisance

³⁹ Cass.com, 07 juin 2006, n° 04-10.921, Bull.civ. 2006 IV n° 137 p. 143, DMF.687, 2007.

⁴⁰ J.P Beurrier, *Droit maritime*, 2015 – 2016, Dalloz action, 3ed, n°370.16.

⁴¹ v. *infra* n° 90 et s.

⁴² Cette précision devient nécessaire en raison de certains usages de la pratique comme des hivernages ou amarrages à quai de longue durée ou encore des affrètements statiques « *Static charter* », par lesquels le navire est mis à la disposition du plaisancier sans jamais qu'il ne quitte son poste d'amarrage pour toute la durée de l'affrètement.

⁴³ D. Danjon, *Manuel de droit maritime*, LGDJ, 2^e ed, 1929, n°17.

⁴⁴ A. Voisard, « L'expertise plaisance », DMF n°743, 1er janvier 2013 : « cette hétérogénéité se retrouve également en raison de la diversité des supports, des matériaux et des milieux (voile, moteur, fluvial, maritime, taille, matériaux utilisés, bois, bois moulé, acier, alu, composite, carbone, etc.) ».

*n'est pas uniformisée et varie selon le domaine traité*⁴⁵. Nous pouvons, néanmoins, choisir la définition la plus claire, qui est probablement celle que du décret n° 84-810 du 30 août 1984, relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution, tel que modifié par les décrets n° 2013-484 du 6 juin 2013 et n° 2016-1693 du 9 décembre 2016. Il distingue en son article 1^{er} comme navire de plaisance d'une part, celui à usage personnel utilisé à titre privé par son propriétaire, une association à but non lucratif, un locataire qui en a l'entière disposition ou un emprunteur à titre gratuit, pour une navigation de loisir ou de sport, sans qu'il puisse être utilisé pour une activité commerciale à l'exception de l'affichage de messages de parrainages. D'autre part⁴⁶, le navire de plaisance à usage commercial utilisé sous la responsabilité de l'armateur ou de son représentant, le capitaine, pour une prestation commerciale d'embarquement de passagers qui effectuent une navigation touristique ou sportive, à l'exclusion de toute exploitation d'un service régulier⁴⁷.

Les textes européens, utilisant le terme « bateau » dans un sens large de navire⁴⁸, se montrent moins restrictifs. Ils définissent le navire de plaisance comme celui utilisé à des fins sportives et de loisirs, dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 24 mètres, indépendamment du moyen de propulsion⁴⁹. Ce type de définition a eu son heure de gloire en France, alors qu'en 1908 la Cour d'appel d'Aix-en-Provence affirmait que le Code de commerce n'était pas applicable au navire de plaisance défini comme celui : « *servent uniquement au plaisir de leur*

⁴⁵ J.P. Beurrier, *Droit maritime*, 2015 – 2016, Dalloz action, 3ed, n°370.17 « la définition du navire de plaisance *n'est pas uniforme et varie suivant que la norme considérée a pour objet la sécurité de la navigation, le statut administratif ou fiscal du navire à des engins qui manifestement ne sont pas conçus pour une expédition maritime* »

⁴⁶ Nous laissons de côté le navire de plaisance de formation également désigné par ce texte.

⁴⁷ Qui est en cela une navigation mixte.

⁴⁸ Sur un plan terminologique, il convient de noter que si juridiquement le terme « bateau » désigne normalement uniquement les embarcations de navigation intérieure, il est également utilisé par de nombreux juristes pour désigner un navire de plaisance (M. Le Bihan Guénolé « Bateaux de plaisance et économie circulaire », DMF n°793, 1er juillet 2017), bien que la question ne fasse pas l'unanimité : F. Mandin, *Fasc. 1052 : Navigation de plaisance . – Navire de plaisance . – Notion. Réglementation. Contrats*, JurisClasseur Transport, LexisNexis, 2009, n°4 : « *Aujourd'hui le mot même de "navire" de plaisance n'est pas exclusif, la réglementation communautaire faisant état de "bateau", le législateur français employant alternativement l'un ou l'autre mot, les accolant même. Nous préférons utiliser le terme de navire de plaisance (sauf dans la citation des textes utilisant le vocable bateau de plaisance) pour tenter d'éviter qu'il soit classé comme un simple produit* ». Nous ne ferons, pour notre part, pas de distinction ici entre les termes de navire et bateau qui seront employés indifféremment.

⁴⁹ Article 3.2 de la Directive 2013/53 du 20 novembre 2013.

propriétaire, et à l'aide desquels on ne se livre à aucune opération maritime commerciale »⁵⁰. Mais cette définition ne nous aide guère en ce qu'elle renvoie vers le but de la navigation qui est indéfinie ; le serpent de mer se mord alors la queue⁵¹.

Quoi qu'il en soit, il a pu ainsi être proposé de définir la navigation de plaisance comme celle effectuée par un navire de plaisance. Pour Pierre Lureau⁵², Yves Tassel⁵³ et Stéphane Miribel⁵⁴ le droit de la plaisance s'intéresse au navire de plaisance, indirectement ils considèrent que la navigation de plaisance est celle effectuée par le navire de plaisance.

Pour notre part, nous ne sommes pas favorables à l'association de la notion de navigation de plaisance à celle de navire de plaisance. Tout comme il est possible d'effectuer une navigation non lucrative sur un navire de commerce, un navire de plaisance pourra servir à une exploitation commerciale. Comme l'observe Robert

⁵⁰ CA Aix-en-Provence, 25 juillet 1908, Navire « Malgré-tout », note Ripert D. 1909.2, p.137.

⁵¹ Cela se remarque notamment en constatant la précision de la loi relative à la navigation de plaisance du 1^{er} juillet 2018, belge qui donne les définitions suivantes :

« 1° "navire" : tout engin, animé ou non par une force motrice propre, avec ou sans déplacement d'eau, qui flotte ou a flotté et qui est utilisé ou apte à être utilisé comme moyen de circulation sur l'eau, en ce compris les aéroglisseurs, mais à l'exclusion des engins fixes, des hydravions et des véhicules amphibies;

2° "navire de plaisance" : tout navire qui, utilisé ou non à des fins professionnelles, fait ou est destiné à faire de la navigation de plaisance, à l'exclusion des navires utilisés pour le transport de plus de douze passagers;

3° "navire de plaisance utilisé à des fins professionnelles" : tout navire de plaisance qui est utilisé lors de l'exercice d'une activité économique, avec ou sans but lucratif, par une entreprise ou une personne physique, indépendamment du lieu où cette activité est exercée, ainsi que tout navire de plaisance qui est enregistré par une entreprise de location; »

⁵² P. Lureau, « Faut-il une loi sur la navigation de plaisance » ; DMF 1970. 323 : « Il faut (...) s'attacher aux bâtiments que l'on utilise, qu'ils puissent être employés à des fins privées et pécuniairement désintéressées. Il n'y a pas bien longtemps on disait que l'on faisait du yachting, ce qui impliquait l'usage d'un yacht, autre dire d'un navire spécialement aménagé, utilisable par soi-même, généralement et pour cette raison d'assez faible tonnage, mais qui par sa constitution était apte à tenir la mer, à pratiquer les croisières auxquelles le yachting se livrait ».

⁵³ Y. Tassel, « Plaisance (suite et fin) », DMF n°574, 1^{er} septembre 1997 : « le droit de la plaisance est d'abord le droit du navire de plaisance ».

⁵⁴ S. Miribel, « Editorial », DMF n°741, 1^{er} novembre 2012 : « « Il faut entendre par "droit de la plaisance", le droit applicable au navire de plaisance depuis sa construction, sa vente, son exploitation et navigation jusqu'à sa destruction, sans oublier son environnement de vie, le port de plaisance et la mer, ainsi que son utilisateur, le plaisancier ou skipper et son équipage ».

Rézenthel, le problème à associer le droit de la plaisance au navire de plaisance est celui des unités mixtes qui ont des usages multiples⁵⁵.

S'il peut éventuellement constituer un indice, ce critère ne pourrait que mener à des solutions incohérentes si la navigation de plaisance devait se limiter à celle effectuée par un navire de plaisance. Reste encore à identifier la personne qui effectue la navigation de plaisance : le plaisancier.

5. Ter- Plus que la navigation ou le navire de plaisance, le droit de la plaisance s'intéresse au plaisancier, car comme nous l'avons vu, le droit maritime est marqué tant par la mer que par les Hommes. Or, force est de constater que la personne du plaisancier est tout aussi insaisissable que sa navigation⁵⁶. Dans son ouvrage *Rôle de plaisance* Jacques Perret définit le plaisancier comme « *Quelqu'un qui, se trouvant bien en un endroit, décide d'aller à un autre endroit, où il n'a absolument rien à faire, ceci par le moyen le plus inconfortable* » et parfois par la route la plus longue ajoute Emmanuel Langavant⁵⁷. Mais la plaisance est devenue un loisir de masse⁵⁸ et cette image quelque peu rugueuse du plaisancier s'est diversifiée. Yves Tassel, reprenant la formule de Martine Rémond-Gouilloud distingue ainsi « les Tabarly » navigateurs qui connaissent la mer, sa rigueur, ses dangers et ses pièges « des Dumollet » (de la comptine populaire) qui, tout plaisanciers qu'ils sont, ont des compétences et des ambitions plus modestes dans leur navigation⁵⁹.

Au sens commun, le plaisancier est la personne qui effectue une navigation de plaisance, ce qui n'est d'aucune aide pour le juriste. En effet, le droit de la

⁵⁵ R. Rézenthel, « L'accueil de la grande plaisance dans les ports », DMF n°700, 1er février 2009 : « *C'est essentiellement la destination du navire qui permet de le classer dans une catégorie, mais ici la difficulté peut résulter de son usage mixte. Certains yachts peuvent avoir des usages polyvalents, par exemple outre la pratique d'un loisir, le tournage de films ou l'organisation de funérailles en haute mer* ».

⁵⁶ I. Corbier, *La notion juridique d'armateur*, PUF, 1999, p. 375-376 : « *A l'origine réservée à un petit nombre, la plaisance est devenue un loisir de masse qui suppose une multiplicité de services ; le terme recouvre désormais différentes activités sans rapport les unes avec les autres* »

⁵⁷ E. Langavant, « Responsabilité en navigation de plaisance, l'accident de la rochelle », DMF.259.1982.

⁵⁸ A. Vialard, « Les applications du droit maritime dans le cadre des ports de plaisance », DMF n° 556, 1er janvier 1996.

⁵⁹ Y. Tassel, « La plaisance et le droit en 1991 », DMF n°508, 1er septembre 1991.

plaisance ne lui donne pas de définition juridique précise. Après tout comme le craint Yves Tassel le plaisancier est rebelle au droit⁶⁰.

Par une tautologie, le plaisancier peut se définir comme celui qui navigue pour son plaisir. Mais cette phrase ne permet pas d'exprimer les subtilités données à la notion de plaisancier. Le législateur français s'est imaginé le plaisancier comme un navigant plus faible⁶¹ que les autres, digne de sa protection, le plaisancier serait pour lui une sorte de consommateur des mers⁶², « *un pauvre hère* »⁶³. Sans que nous ayons la même condescendance, il est certain que le profil du plaisancier s'est diversifié depuis la législation maritime de 1966 et que l'image d'Epinal du plaisancier « Tabarly » a quantitativement laissé place aux « Dumollet ». Le législateur aurait-il été visionnaire, malgré lui ? Cette conception du plaisancier consommateur qui navigue par loisir et qui serait présumé plus faible et digne de protection que les professionnels qui font commerce de cette activité est assurément l'image que la plupart de nos juges se font du plaisancier. Cette vision est néanmoins, selon nous, trop réductrice. Isabelle Corbier exprime cette complexité en rappelant qu'au-delà du loisir de son propriétaire, le navire de plaisance peut être loué ou être acheté que pour bénéficier d'abattements fiscaux⁶⁴, problématique qui est bien éloignée des activités de loisirs et de sports. Le plaisancier peut être aussi bien marin aguerri que touriste en goguette, propriétaire du navire qu'usager, professionnel que consommateur, chef de bord ou passager, utilisateur d'un navire ou d'un engin de plage, car le plaisancier ne porte pas sa qualification comme un bachi qu'il enlèverait dès qu'il pose pied à terre.

Pour les besoins de cette étude, le plaisancier sera défini comme la personne physique ou morale qui utilise un engin flottant sur la mer pour l'agrément des personnes à bord. Nous serions alors effectivement tentés de répondre que la

⁶⁰ Y. Tassel, « Plaisance (suite et fin) », DMF n°574, 1er septembre 1997 : « *« le plaisancier n'est-il pas, a priori, rebelle à l'idée même de soumission au droit ? Serait-il juriste de formation, n'est-il pas en mer pour se détendre et "évacuer" sa profession ? Quant aux autres, non juristes, qu'ont-ils besoin de droit ?* » ».

⁶¹ P. Lureau, « C.com. 17 octobre 1972, Yacht « T. » », DMF 1973, p.153.

⁶² La notion est cependant quelque peu anachronique alors la législation maritime est antérieure au droit consumériste.

⁶³ P. Chauveau ; « Rétrospective d'actualités » ; DMF 1968, p.9.

⁶⁴ I. Corbier, *La notion juridique d'armateur*, PUF, 1999, p. 376.

navigation est bien celle effectuée par un plaisancier, mais il convient de préciser davantage cette notion.

5. Quater— Si la navigation de plaisance ne peut se réduire ni à celle effectuée sans but lucratif (puisque'elle peut être hybride), ni à celle effectuée par un navire de plaisance (car la classe ou l'immatriculation du navire ne présume pas de son usage), ni à celle effectuée par le plaisancier (qui n'est pas précisément défini, au-delà de cette étude), il devient bien difficile de cerner ce serpent de mer qui se dérobe à la définition.

Nous pouvons essayer de détourner le problème : la navigation de plaisance serait alors juridiquement celle qui est l'objet du droit de la plaisance. Sur cet élément, nous pouvons effectivement nous accorder sur une définition. Nous apprécions tout particulièrement celle de Jean-Pierre Beurrier : « *Le droit de la plaisance peut être défini comme le droit qui régit l'ensemble des relations juridiques liées aux activités nautiques pratiquées à des fins de loisir et de sport* ». Cette définition nous ramène, certes, au but de la navigation, mais elle ajoute les nuances nécessaires pour englober les subtilités de la pratique de la plaisance. Cette définition permet en effet de désigner la navigation effectuée tant par des navires de plaisance ou de commerce, que des engins de plage, celle réalisée par le plaisancier néophyte ou aguerri, professionnel ou consommateur. Surtout, elle n'exclut pas la navigation hybride dont une partie fait commerce et tire profit.

Nous suggérons ainsi, de manière générale, dans le cadre de cette étude⁶⁵, la définition juridique suivante de la navigation de plaisance : l'ensemble des navigations qui entraînent des relations juridiques liées aux activités nautiques pratiquées à des fins de loisirs et de sports. Mais, au-delà de cette définition que nous proposons pour encadrer cette étude, il est usuellement entendu par les juristes que la navigation de plaisance est plus simplement celle pratiquée sans but lucratif ou en dehors de toute activité commerciale, malgré les imperfections de cette délimitation.

Il convient de noter que si nous aurons l'occasion d'aborder certaines règles sur le transport de passagers, cette étude ne s'intéressera pas au droit de la croisière

⁶⁵ Pour le particulier la définition de navigation de plaisance en matière d'assurance fera l'objet d'une proposition différente v. *infra* n° 130.

maritime qui, si elle peut être considérée comme une forme de navigation effectuée pour le plaisir de ses passagers, relève davantage du droit du tourisme que du droit maritime. L'objet principal du contrat de croisière n'est en effet pas la navigation mais un ensemble de prestations de services incluant le déplacement, l'accommodation, la restauration et le divertissement du passager qui n'a quasiment aucune emprise sur l'expédition maritime⁶⁶ et suit l'offre globale de son agent de voyage. Cela amena la Cour de cassation à classer le contrat de croisière non pas comme un contrat de passage (qui relève du droit maritime) mais comme un forfait touristique⁶⁷ qui dépend essentiellement du Code du tourisme.

6. – Navigation de haute plaisance. Parmi cet océan d'incertitudes, la définition de la navigation de haute plaisance pourrait s'apparenter à une oasis de clarté, à moins que ce ne soit un mirage. Considérée simplement, la navigation de haute plaisance est la navigation de plaisance effectuée par un navire de haute plaisance. Or, le navire de haute plaisance, s'il ne dispose pas d'une définition juridique certaine, est largement reconnu par la pratique et les juristes comme le navire de plus de 24 mètres de longueur⁶⁸ utilisé pour une navigation de plaisance, souvent désigné comme un yacht⁶⁹.

Sur un plan terminologique, le navire de plaisance de plus de 24 mètres n'a pas d'appellation officielle, la pratique lui donne usuellement le nom de navire de « grande plaisance », de « yachting professionnel », plus rarement de « haute plaisance ». Pour évoquer le navire de plaisance de plus de 24 mètres, le terme de *super-yacht* ou *mega-yacht* ou yacht de luxe (par anglicisme du terme de *Luxury yacht*) est utilisé. Sont souvent distingués le *Motor Yacht (MY)* navire de haute plaisance à moteur, du *Sailing Yacht (SY)* navire de haute plaisance à voile.

L'autorité de la concurrence établit des subdivisions encore plus précises des yachts d'une longueur supérieure à 24 mètres et manœuvrés par des équipages

⁶⁶ Cette absence de liberté est ce qui permet de le distinguer radicalement d'un contrat d'affrètement d'un navire de plaisance qui comporte pourtant un ensemble de prestations similaires. Comme l'exprime Pierre Lureau : : « celui qui pour son agrément fait une croisière à bord d'un paquebot ne fait pas de la plaisance au sens où nous l'entendons bien qu'il navigue pour sa seule distraction », P. Lureau, « Faut-il une loi sur la navigation de plaisance » ; DMF 1970. 323.

⁶⁷ Cass.civ1. 9 décembre 2015, n°14-20-533, publié au bulletin.

⁶⁸ Sur l'origine de cette délimitation v. *infra* n°133.

⁶⁹ Mais que ce soit en pratique ou juridiquement, des navires de moins de 24 mètres sont également parfois qualifiés de yacht, l'appellation n'est donc pas ferme.

professionnels ; les yachts en navire de moyenne plaisance (de plus de 24 mètres) ; de grande plaisance (de plus de 40 mètres) et très grande plaisance (de plus de 90 mètres), en rappelant que ces appellations ne sont pas normées et peuvent ne pas couvrir un périmètre strictement identique pour l'ensemble des acteurs⁷⁰. Pour notre part, nous préférons, pour des raisons esthétiques, l'appellation haute plaisance, mais qui n'a ni plus ni moins de valeur juridique que les autres qui sont interchangeables et utilisées indifféremment dans cette étude.

De manière générale, l'appellation yacht recouvre les navires de longueur supérieure à 24 mètres et manœuvrés par des équipages professionnels⁷¹. La barre des 24 mètres bénéficie de nombreuses reconnaissances textuelles⁷². Avant de passer à 15 mètres, il était par exemple le seuil pour pouvoir immatriculer le navire de plaisance au pavillon RIF (Registre International Français).

Bien que cela soit extrêmement courant, au regard de sa taille qui lui impose d'engager un équipage permanent, le navire de haute plaisance n'a pas nécessairement l'obligation d'avoir un équipage professionnel à bord pour recevoir cette qualité. Son pavillon est souvent commercial plutôt que plaisancier notamment pour des raisons fiscales, mais pas nécessairement⁷³. Aucun de ces éléments ne permet de définir le navire de haute plaisance. Ce navire évoque une certaine notion de luxe, mais qui est bien difficile à quantifier juridiquement. Nous considérons très classiquement pour cette étude, le navire de haute plaisance comme celui de plus de 24 mètres de longueur qui est utilisé pour une navigation de plaisance.

⁷⁰ Décision n° 14-D-17 du 20 novembre 2014 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur de la réparation navale de grande plaisance en Méditerranée n°18

⁷¹ Décision n° 14-D-17 du 20 novembre 2014 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur de la réparation navale de grande plaisance en Méditerranée, n°19.

⁷² A. Voisard, A. Royer-Fleury, « Utilisation commerciale des navires de plaisance : Aspects concurrentiels induits par la dichotomie réglementaire », DMF n°755, 1er février 2014 ; P. Delebecque, « Navire », Répertoire de droit commercial Dalloz, 2012, n°37 : « *La grande plaisance concernant les navires de plus de 24 m devrait obéir à un régime maritime, mais particulier. Pour l'heure, il n'y a pas de code de l'organisation maritime internationale (OMI) pour les grands yachts, ce qui soumet ces navires à la réglementation des cargos ou des navires à passagers (s'il a plus de douze personnes à bord). Des évolutions sont attendues : elles pourraient provenir de la Marine and Cost Guard Agency (MCA) du Royaume-Uni et du code applicable aux commercial yachts* ».

⁷³ Il est assez rarement de pavillon français.

Sans que la dénomination soit officielle, se distingue le nautisme comme des activités de plaisance et le yachting celles de haute plaisance. Cette distinction sera adoptée dans cette étude.

7. – Adéquation. L'adéquation d'un régime juridique à son sujet s'entend comme l'efficacité de ce régime en rapport tant, à l'objectif recherché lors de sa création, ce qui renvoie à l'intention du législateur, des juges ou des praticiens qui en sont la source, qu'à l'objectif attendu lors de son application par les acteurs de la plaisance et les juristes. Deux intérêts qui s'avèrent malheureusement parfois contraires, le législateur et le juge ne parvenant pas nécessairement à recueillir, comprendre ou traduire juridiquement toutes les ambitions du plaisancier qui, lui, ne parvient pas nécessairement à comprendre les impératifs du juriste. Celui-ci ne semble parfois n'être pour lui qu'un obstacle à son activité.

Un système de règles se doit d'être adapté, c'est-à-dire qu'il ne soit pas inutile, inutilisable ou inefficace, ou soulever par son existence plus de problèmes que par son absence. Ce qui est vrai, explique Yves Tassel, : « *c'est que le droit doit être conforme aux aspirations des personnes, être juste, n'être pas inutile ni outrepassant* »⁷⁴. Mais, il est bien compliqué de déterminer quels sont les objectifs que doit poursuivre un système de règles. Le juriste n'a pas le même intérêt, que le commerçant qui pense différemment son négoce que le politique qui envisage d'une autre façon la société que le plaisancier. L'armateur n'a pas les mêmes attentes du droit de l'affrètement que l'affréteur, ni l'assureur du contrat d'assurance que l'assuré. Quel intérêt privilégier dans la construction d'un régime juridique ? Il serait simple de répondre, les intéressés : ici les plaisanciers (au sens large où nous l'avons défini pour cette étude). Mais les plaisanciers recouvrent des individus si différents qu'il serait bien complexe de leur délimiter un intérêt commun. Fort heureusement, dans le cas spécifique de la plaisance, un pivot central fournit un critère d'analyse de l'adéquation des règles de droit maritime. Le droit de la plaisance repose sur une tension de l'application du droit maritime et du droit terrestre. Ces deux branches du droit proposent des règles parfois si antonymiques, qu'il devient plus aisé de déterminer quelle règle est la

⁷⁴ Y. Tassel, « Plaisance (suite et fin) », DMF n°574, 1er septembre 1997.

moins inutile, inutilisable, inefficace, voire nuisible à l'ensemble des plaisanciers. Par l'adéquation, nous cherchons alors avant tout à comparer si les règles de droit maritime s'avèrent à *minima* plus adaptées que le droit terrestre, pour l'ensemble des personnes, juristes, plaisanciers ou professionnels qui sont impliqués dans les activités nautiques, à défaut de pouvoir identifier dans l'absolu un dénominateur commun à l'ensemble des intérêts en jeux dans les activités nautiques et de yachting.

L'analyse de cette comparaison nous permettra de proposer humblement des règles de droit autonomes du droit maritime et du droit terrestre, qui à défaut de satisfaire les aspirations de l'ensemble des personnes impliquées par les activités nautiques et de yachting, répondraient mieux aux règles actuelles.

8. – Synthèse. En s'interrogeant sur l'adéquation des règles de droit maritime à la navigation de plaisance et de haute plaisance, nous nous intéressons ainsi à déterminer si le droit maritime privé répond mieux aux attentes des personnes engagées dans des activités nautiques pratiquées à des fins de loisirs et de sports et des activités de yachting que le droit terrestre ou un droit autonome de la plaisance.

II. L'intérêt éminent du droit de la plaisance.

L'analyse du droit de la plaisance s'avère particulièrement intéressante, tout particulièrement en France, au regard du poids économique majeur que représente cette industrie dans ce pays mais aussi pour la particularité juridique de ce droit.

9. – Intérêts économiques pour le secteur de la plaisance. Autrefois réservée aux gens fortunés, les Français se sont intéressés à la plaisance à partir des années 1950, avec un essor à partir des années 1960 et l'arrivée de matériaux comme le polyester renforcé de fibre de verre qui a permis la construction de bateaux en série à moindre coût et ainsi popularisé cette activité⁷⁵. La plaisance est alors devenue une activité de masse : la flottille passant de 20 000 unités en 1950 à 521 363 en 1979, se répartissant à cette date en 183 840 voiliers et 337 523

⁷⁵ M. Le Bihan Guénolé « Bateaux de plaisance et économie circulaire », DMF n°793, 1er juillet 2017.

bateaux à moteur⁷⁶. En 1975, il existait déjà près de 800 écoles, dont 200 affiliées à la fédération française de voile, ou homologuées pour elle et qui ont accueilli 200 000 élèves⁷⁷.

On rapporte en 2003 que le secteur du nautisme en France totalise 40 000 emplois et réalise un chiffre d'affaires de 2,8 milliards d'euros, dont plus d'un milliard provient de la construction navale de plaisance. Les quelques 270 ports de plaisance français réalisent un chiffre d'affaires annuel de 160 millions d'euros. La France devient alors le *leader* mondial de la production de bateaux de plaisance à voile (35 % du marché international - 6^e rang mondial des constructeurs de navires à moteur). A partir du nouveau millénaire et en quatre ans, la production de navires de plaisance a doublé et en 1998 les exportations ont dépassé les ventes internes⁷⁸.

Conscient de ce défi et du poids considérable du tourisme dans l'hexagone, les acteurs français du nautisme - aidés et soutenus par les politiques – se sont attelés à repenser et à favoriser ce que l'on pourrait appeler le « nouveau développement de la plaisance » en France⁷⁹. Cet effort porte ses fruits et en 2015, la France reste leader mondial de la voile et le 4^{ème} producteur de bateaux à moteur. L'économie de l'industrie et des services nautiques compte 5 090 entreprises, 40 326 salariés pour un chiffre d'affaires de 4,42 milliards d'euros. Parallèlement, se dénombre en France 9 millions de pratiquants occasionnels et 4 millions de plaisanciers réguliers⁸⁰. Le secteur de la plaisance en France présente ainsi une balance commerciale excédentaire. « *C'est un pan de notre économie essentiel et important, touché par l'uberisation et le manque de place dans les marinas* »⁸¹.

En 2020, sont recensées plus d'un million d'unités immatriculées en France, réparties pour moitié entre la région Bretagne et Provence-Alpes-Côte d'azur (à

⁷⁶ E. Langavant, « Responsabilité en navigation de plaisance, l'accident de la rochelle », DMF.259.1982.

⁷⁷ *Ibid.*

⁷⁸ S. Miribel, « Ports de plaisance : Stratégies de développement, Deuxième journée de la Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP) au Palais du Luxembourg - Paris, 7 novembre 2003 », DMF n°645, 1er février 2004.

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ S. Miribel, « Plaisance et limitation de responsabilité », DMF n°766, 1^{er} février 2015.

⁸¹ S. Miribel, « Résumé de l'intervention du député Arnaud Leroy sur la loi pour l'économie bleue du 20 juin 2016 dite "Loi Leroy" », DMF n°784, 1er octobre 2016.

parts quasi égales entre les deux régions)⁸². Surtout, la France présente une particularité en ce qu'elle est le centre mondial du yachting, qui comporte une flotte mondiale de plus de 6300 navires, dont 50 % fréquentent le littoral français⁸³ et jusqu'à 70 % la méditerranée⁸⁴. Plus spécifiquement, dans la région Provence-Alpes-Côte d'azur, en 2016 que le nautisme représente pour cette région un chiffre d'affaires de 736 millions d'euros pour 1079 établissements et 3570 effectifs, dont le tiers à peu près correspond au yachting⁸⁵.

Les navires de plaisance sont pour beaucoup de très petites unités, les navires de haute plaisance très variés peuvent, eux, présenter des chiffres extravagants⁸⁶. Un yacht de 40 mètres de long coûte en moyenne environ 12 millions d'euros. Mais un yacht peut atteindre plus de 100 mètres de long et coûter plus de 200 millions d'euros à l'achat⁸⁷ (avec un coût d'entretien de 10% par an⁸⁸), aujourd'hui certains dépassent les 180 mètres⁸⁹.

Il est certain que la navigation de plaisance et de haute plaisance représente un intérêt économique majeur pour la France, il est à vrai dire si grand que la Cour de cassation a considéré que les activités de plaisance étaient d'intérêt général⁹⁰ !

Mais l'ensemble de ces considérations reflète l'état du secteur de la plaisance avant la crise sanitaire liée à l'épidémie de COVID-19. Au regard des importantes restrictions mises en place sur le tourisme et plus généralement les activités de loisirs, la plaisance serait peut-être amenée à évoluer. A l'heure actuelle

⁸² Chiffres 2020 de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer : <https://www.mer.gouv.fr/sites/default/files/2020-11/Statistiques%20plaisance%202020.pdf>

⁸³ Chiffres de la CCI Nice côte d'azur : <https://www.cote-azur.cci.fr/wp-content/uploads/2019/10/etude-plaisance-nov-2017.pdf>.

⁸⁴ Décision n° 14-D-17 du 20 novembre 2014 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur de la réparation navale de grande plaisance en Méditerranée ; Institut français de la mer ; Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques, « RIF et Plaisance Professionnelle. Actes », Table Ronde du 30 janvier 2008 (consultable sur www.csnpsn.equipement.gouv.fr).

⁸⁵ Chiffres de la CCI Nice côte d'azur : <https://www.cote-azur.cci.fr/wp-content/uploads/2019/10/etude-plaisance-nov-2017.pdf>.

⁸⁶ Plus généralement sur cette question nous renvoyons à notre article : « La France, c'est aussi le pays du yachting », <https://theconversation.com/la-france-cest-aussi-le-pays-du-yachting-118855>.

⁸⁷ Décision n° 14-D-17 du 20 novembre 2014 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur de la réparation navale de grande plaisance en Méditerranée ; Institut français de la mer.

⁸⁸ *Ibid.*

⁸⁹ C'est le cas du *Revocean*.

⁹⁰ Cass.com. 9 octobre 2014, n° 14.40-036, Inédit, « Voilier Pti Jules » ; Sur la question v. *infra* n°44.

l'incidence de la crise sanitaire à moyen et long terme sur le secteur est difficile à évaluer⁹¹.

Quelles que soient les conséquences économiques et culturelles de l'épidémie sur la plaisance, elles n'enlèveront cependant rien à l'intérêt juridique que présente l'étude du droit de la plaisance.

10. – Intérêts juridiques pour le droit de la plaisance. L'intérêt juridique pour le droit de la plaisance est double. D'une part, il tient au fait que ce droit n'est pas, malgré plus de 150 ans de construction, définitivement délimité⁹². A vrai dire, les juristes sont partis à la recherche d'un régime spécial de la plaisance « *sans trop savoir au départ ce qu'on allait ne mettre dedans ni même ce qu'elle était* »⁹³. Pour la haute plaisance est même évoqué un « *vide juridique* »⁹⁴. Comme le souligne Antoine Vialard, le plaisancier veut fuir loin des tracasseries que le droit symbolise, comme il veut s'évader des tracasseries du quotidien, mais il ne peut pas y échapper car le droit est partout⁹⁵ et le plaisancier ne peut plus l'ignorer lorsqu'il est confronté à un accident de navigation⁹⁶.

Les maritimistes se sont opposés sur la question de savoir s'il fallait appliquer le droit maritime à la plaisance. La mer est une composante intégrante de la plaisance, or, il est possible d'en dire autant de la pêche ou du shipping mais la plaisance dans sa finalité pour l'utilisateur du navire n'est pas son utilisation économique et cette différence dans l'objectif du navigant peut justifier une différence de traitement. D'autant que si la mer est un point commun à toutes les formes de navigation maritime, la relation de la plaisance à la mer est particulière et complexe : « à

⁹¹ Nous remarquons que l'association MYBA a déjà publié un *addendum* à son modèle de contrat d'affrètement pour faire face aux conséquences contractuelles et sanitaires de la crise sanitaire de *Coronavirus* v. Annexe n° II.

⁹² R. Rézenthel, « L'accueil de la grande plaisance dans les ports », DMF n°700, 1er février 2009 : « « *La navigation de plaisance est un domaine d'activité faisant appel à des notions parfois imprécises. D'une manière générale, le contexte dans lequel évolue cette activité n'est pas juridiquement clairement défini, qu'il s'agisse de la notion de port ou de navire de plaisance* ».

⁹³ P. Lureau, « Faut-il une loi sur la navigation de plaisance » ; DMF 1970. 323.

⁹⁴ C. de Lapparent, *Fasc. 1052 : Navigation de plaisance. – Navire de plaisance. – Notion. Réglementation. Contrats*, JurisClasseur Transport, LexisNexis, 2009, n°34.

⁹⁵ A. Vialard, « Les applications du droit maritime dans le cadre des ports de plaisance », DMF n° 556, 1er janvier 1996.

⁹⁶ Y. Tassel, « La plaisance et le droit en 1991 », DMF n°508, 1er septembre 1991 : « *de pénibles événements de mer endeuillent périodiquement la plaisance et, sans avoir le même retentissement médiatique que les catastrophiques pollutions de la mer par les hydrocarbures, rappellent que l'exercice d'une passion n'est pas le gage de la sécurité. Les grandes courses transatlantiques ont leurs héros malheureux* ».

l'affaiblissement de l'économie répond un accroissement du culturel, du social et du psychologique »⁹⁷. Si pour certains, il n'existe aucun motif de ne pas appliquer le droit maritime à la plaisance au prétexte que le but de la navigation ne serait pas identique, pour d'autres, au contraire, une distinction doit s'opérer entre les règles qui concernent la seule navigation maritime, commune à tous les navires en mer et les règles qui s'intéressent à une forme de navigation spécifique, notamment commerciale.⁹⁸

Car malgré l'origine commerciale du droit maritime, celui-ci est en effet moins celui des échanges commerciaux par la mer que le droit des « choses qui vont en mer ». C'est l'histoire qui a fait que ce soient surtout les commerçants qui ont eu besoin de ce droit⁹⁹, mais l'essor de la plaisance tend à modifier ce paradigme

Bien que le droit maritime ne crée quasiment aucune distinction législative en fonction du type de navigation envisagé, la plaisance n'y est pas totalement assimilée. Jean-Pierre Beurrier résume cet état en expliquant que le droit maritime, en dépit de son grand dynamisme sous l'impulsion de la pratique, est avant tout un droit historique qui bénéficie, comme il souffre, du poids de son héritage. Le droit de la plaisance lui, ne parvient pas à s'émanciper de ces traditions, il se veut plus

⁹⁷ Y. Tassel, « Plaisance », DMF n°573, 1er juillet 1997.

⁹⁸ P. Lureau, « Faut-il une loi sur la navigation de plaisance » ; DMF 1970. 323.

⁹⁹ J.P. Beurrier, *Droit maritime*, 2015 – 2016, Dalloz action, 3ed n°370.13 et s : « Toutefois, le caractère maritime du droit de la plaisance est majoritairement admis. Cela tient à la substance même du droit maritime. Le droit maritime avant d'être le « droit des échanges commerciaux en mer » est le « droit des choses qui vont en mer ». Ainsi le droit maritime, n'a pas pour objet un type de navigation. Le droit maritime a pour objet la navigation, laquelle peut être commerciale, à la pêche, scientifique ou encore la plaisance. Le droit maritime a pour objet la navigation, laquelle peut être commerciale, à la pêche, scientifique ou encore la plaisance ».

pragmatique et fonctionnel sans pour autant que ses spécificités soient suffisamment bien démarquées pour justifier une totale anatomie¹⁰⁰.

Ainsi, le droit de la plaisance s'avère particulièrement imprécis, largement ignoré par la législation maritime sauf en matière d'assurance qui la désigne spécifiquement pour l'en exclure du domaine maritime. C'est toujours avec un certain doute et une gêne que les institutions de droit maritime sont appliquées à la plaisance, puisque les textes de droit maritime, qui n'envisageaient pas l'essor de la plaisance, ne distinguent pas le type de navigation, ce qui permet une importante marge d'interprétation pour inclure ou exclure la plaisance¹⁰¹.

Cette imprécision du droit français de la plaisance, qui pour l'essentiel se voit appliquer le droit maritime par défaut, est d'autant plus regrettable que d'autres pays ont élaboré un régime spécial de la plaisance. C'est le cas du voisin italien qui divise et propose des règles distinctes pour les « bateaux de plaisance », d'une longueur maximale de 10 mètres, pour les « embarcations de plaisance », comprises entre 10 et 24 mètres et pour les « navires de plaisance » d'une longueur égale ou supérieure à 24 m¹⁰² qui sont pour leur part assimilés à des navires de

¹⁰⁰ J.P. Beurrier, *Droit maritime*, 2015 – 2016, Dalloz action, 3ed n° 370.15 : « Le droit applicable à la plaisance, peut-être parce que ses lignes de force ne sont pas encore assez bien identifiées pour le distinguer pleinement du droit maritime, est principalement mu par des considérations pragmatiques ou fonctionnelles. En ce sens, il se distingue du droit maritime qui présente, pour avoir conservé les anciens usages, un caractère traditionnel. Il n'est pas sur cependant que le droit applicable à la plaisance puisse être qualifié de moderne et que ce qualificatif échappe au droit maritime. Le développement des contrats-types dans le droit des transports témoigne au contraire du dynamisme et de la créativité des actes. La réglementation relative à la plaisance paraît de ce point de vue classique. A l'exception des contrats de location, son origine est pour l'essentiel législative, réglementaire et jurisprudentiel. L'approche, principalement articulée autour du couple liberté/sécurité, conduit ainsi à saisir toutes les formes de pratiques avant même de s'interroger sur la cohérence de l'ensemble. La réglementation relative à la plaisance ne semble pas pour l'heure pensée pour constituer un corps de règles autonomes constitutif du droit de la plaisance mais pour saisir la diversité des supports, des pratiques et des acteurs. Il s'en suit par exemple que la définition du navire de plaisance n'est pas uniforme et varie suivant que la norme considérée a pour objet la sécurité de la navigation, le statut administratif ou fiscal du navire à des engins qui manifestement ne sont pas conçus pour une expédition maritime ».

¹⁰¹ Y. Tassel, « La plaisance et le droit en 1991 », DMF n°508, 1er septembre 1991 ; « Alors et par comparaison, les règles juridiques de pur droit privé gouvernant la plaisance sembleront particulièrement peu nombreuses. De fait, les assurances mises à part (l'art. L. 175-5 du Code des assurances soumet expressément l'assurance navigation de plaisance au droit des assurances terrestres), c'est de vide législatif qu'il s'agit. Précisément, cette absence de dispositions générales rend particulièrement intéressante une question qui, en fin de compte, est simple à formuler : dans quelle mesure la plaisance relève-t-elle du droit maritime ? Des institutions maritimes et civilistes, lesquelles convient-il d'appliquer à la plaisance ? »

¹⁰² G. Berlingieri, « Chronique de droit maritime italien », DMF n° 653, 1er novembre 2004.

commerce¹⁰³. Le cas du droit anglais, omniprésent dans le secteur de la haute plaisance, fera aussi l'objet d'une attention particulière bien que sa spécificité provienne de la pratique.

11. Bis– D'autre part, le droit de la plaisance amène à une réflexion sur le droit maritime lui-même. Car si le droit maritime a donné naissance à diverses institutions juridiques qui ont inspiré le droit terrestre, ce dernier a évolué là où le droit maritime conserve des spécificités exorbitantes du droit commun comme la limitation de responsabilité de l'armateur. La conservation de ces spécificités au-delà de la tradition a été notamment expliquée par l'importance des échanges commerciaux en mer, qui n'a cessé de se démultiplier avec la mondialisation. Mais la plaisance, pour ses usagers, ne participe pas à ce commerce en mer. S'interroger sur l'application du droit maritime à la plaisance questionne en retour la justification moderne des spécificités du droit maritime¹⁰⁴. Pour Yves Tassel, cela va encore plus loin, non content d'interroger le droit maritime sur ses fondements, la plaisance amène un renforcement de l'authenticité du droit maritime¹⁰⁵ à une époque où la navigation maritime, certes périlleuse, reste bien moins dangereuse à mesure des évolutions technologiques. Pourtant la navigation de plaisance remet au centre des intérêts du droit maritime, la préservation de la vie humaine au regard du risque qu'encourt le plaisancier là où en shipping, l'armateur ne participe plus que rarement à la navigation de son navire.

¹⁰³ *Codice della nautica da diporto*, modifié un décret du 11 janvier 2016 et *Codice della navigazione*.

¹⁰⁴ J.P. Beurrier, *Droit maritime*, 2015 – 2016, Dalloz action, 3ed n°370.13 et s : « Si le droit de la plaisance relève du droit privé, doit-il être rattaché au droit maritime et dans l'affirmative en tout ou en partie ? il s'agit là d'une question de fond qui traverse le droit maritime et conduit même à l'interroger. Souvent les auteurs partant d'une interrogation sur le droit de la plaisance, dérivent vers une réflexion sur les contours du droit maritime et en viennent à questionner le cœur même du droit maritime. Les règles organisant la plaisance ne sont alors plus interrogées en tant que telles mais constituent un point d'observation original du droit maritime, il est vrai que les règles gouvernant la plaisance vont, tout en s'appuyant sur le droit maritime, à contre-courant. Elles s'appliquent à des "engins" dont chacun voit qu'il ne s'agit pas de navires ; à des utilisateurs qui ne sont pas toujours des marins ; à des activités dont le ressort n'est pas marchand »

¹⁰⁵ Y. Tassel, « Plaisance (suite et fin) », DMF n°574, 1er septembre 1997 : : « non contente d'être de droit maritime, la plaisance peut montrer la voie au droit des autres activités nautiques, y compris au droit du shipping. La plaisance, en effet, manifeste l'impérieuse nécessité du respect des normes sécurité du navire, de l'armement et de l'équipage. Elle invite à se soucier davantage du respect des êtres humains qui courent le risque de la mer. Elle force à s'inquiéter du respect de l'authenticité du droit maritime »

En affirmant que le droit de la plaisance appartient au droit maritime, on nie, en partie du moins, que le droit maritime est un droit du commerce en mer, alors qu'il a été façonné par et pour des commerçants. Le droit français de plaisance actuel souffre de ce paradoxe, qui aboutit à des difficultés majeures, notamment dans le cadre du contrat d'assurance, d'affrètement et de location, ou plus accessoirement sur la question du préjudice d'immobilisation d'un navire de plaisance¹⁰⁶. Ces difficultés sont doublées par la différence qui est faite entre la navigation de plaisance et de haute plaisance. En effet, la haute plaisance présente des spécificités encore différentes du nautisme. Au-delà de l'aspect souvent mixte de sa navigation (c'est-à-dire partiellement lucrative) l'exubérance de ce secteur, héritier de ses origines nobles, confronte parfois le juriste à des situations uniques et si atypiques qu'elles inspirent des réflexions originales sur l'ensemble de notre droit privé¹⁰⁷

Ainsi, la plaisance, par son poids économique et par le paradoxe juridique qu'il nous demande de résoudre, présente un intérêt d'analyse particulier.

III. Le paradoxe de la plaisance.

12. – Problématique. S'interroger sur l'adéquation des règles du droit maritime à la plaisance ou à la grande plaisance ne peut aboutir qu'à trois réponses, qui peuvent se régler par quatre solutions différentes.

Tout d'abord, il serait possible de soutenir que les règles du droit maritime sont parfaitement adaptées au secteur de la plaisance. En ce cas, l'évolution naturelle du droit de la plaisance serait de s'orienter vers une entière et complète assimilation au droit maritime. Il est certain que le droit de plaisance s'est construit par mimétisme au droit maritime. La plaisance est fondamentalement une copie conforme du droit maritime qui s'est façonnée par soustraction progressive de certaines règles spécifiques de droit maritime, pour acquérir une identité propre. A

¹⁰⁶ CA Rabat 22/02/1949, Navire « Seaflower » et servannaise capitaine loherf et sté nouvelle de caboteurs à moteurs c/ finn moltzan, DMF.1950 p.405

¹⁰⁷On citera pour l'anecdote à ce titre, une curieuse affaire de donation orale de navires de haute plaisance entre famille royales et gouvernements du Moyen-Orient : CA Aix-en- Provence, 12 Juin 2008, n° 08/04358, Navire « Ocean Breeze » ; S. Sana-Chaillé de Néré « Le droit de propriété, créance maritime autorisant la saisie conservatoire d'un navire », DMF n° 700, 1er février 2009.

titre d'exemple, l'assurance plaisance se verrait de nouveau rattachée aux principes de l'assurance maritime.

Ensuite, l'hypothèse inverse consiste à considérer que le droit maritime n'est pas du tout adapté pour la navigation plaisancière. Deux solutions s'offrent alors. D'une part, la plaisance pourrait sortir du droit maritime pour se diriger complètement vers le droit terrestre, par exemple le régime de l'abordage d'un navire de plaisance serait remplacé par une responsabilité du fait des choses. D'autre part, la plaisance pourrait choisir de devenir une branche autonome du droit, ni terrestre ni maritime, cette solution est discutée mais donne lieu à des avis nuancés¹⁰⁸.

Enfin, la proposition appliquée par le droit positif est de maintenir un mélange d'inspirations. Le droit de la plaisance actuel est constitué d'un *patchwork* de règles de droit maritime et terrestre, agrémenté de quelques règles idoine. Classiquement, ce mélange s'est opéré par l'interprétation de la loi maritime en jurisprudence et son adaptation par les praticiens. La loi maritime ne distinguant que rarement les modes de navigation, c'est le juge qui est venu moduler ces solutions, accompagné en marge de divers débats doctrinaux. A cet égard, il est possible de citer l'institution de l'assistance maritime, et notamment sa gratuité qui est particulièrement discutée en matière de plaisance.

Par souci d'exhaustivité et aussi irréaliste que puisse paraître cette idée à l'heure actuelle, il pourrait aussi être considéré que c'est au droit maritime ou au droit terrestre de s'adapter à la navigation de plaisance. Au-delà de l'intérêt purement théorique de cette proposition, il n'est pas totalement inenvisageable que la plaisance devienne un jour un mode prépondérant de navigation maritime. Dans un avenir lointain, des évolutions de nos sociétés pourraient rendre le transport maritime de marchandises obsolète et désuet, la pêche impossible et l'exploitation des ressources marines impraticable. La montée du niveau des eaux pourrait amplifier l'attrait récréatif des flots¹⁰⁹.

¹⁰⁸ P. Lureau, « Faut-il une loi sur la navigation de plaisance », DMF 1970. 323 ;

¹⁰⁹ Bien qu'il soit tout aussi envisageable qu'au contraire, l'éventuelle disparition de certains territoires comme l'archipel des Seychelles, vienne réduire l'attrait de la plaisance....

Quelle que soit la réponse ou la solution retenue, le droit de plaisance amène systématiquement à se poser la même question, comme un dénominateur commun, clé de voute de nombreuses questions juridiques du droit des transports : qu'est-ce qui justifie une distinction entre le droit maritime et le droit de la plaisance, qui s'intéressent pourtant tous deux aux activités de l'Homme dans le même espace ? Inversement, que justifie une assimilation entre les deux ? De prime abord, ce qui les lie est l'identité de la surface sur laquelle évolue l'ensemble des navires : la mer. Ce qui les distingue est souvent résumé comme étant l'existence ou l'absence du but lucratif d'une expédition. Pourtant, ce seul critère est insuffisant à expliquer l'ensemble des différences de régime du droit de la plaisance.

Cette question souligne le paradoxe du droit de la plaisance qui est d'appliquer un droit d'origine et de construction commerciale à une navigation non commerciale ou au moins mixte. Jean-Pierre Beurrier met le doigt sur l'origine de ce paradoxe. Pour lui la construction du droit maritime est corollaire à celle des transports maritimes commerciaux, or l'organisation juridique du risque de mer est indispensable pour assurer la sécurité juridique des contrats de transport. Or, une telle interdépendance entre le droit maritime et le transport serait absente entre le droit maritime et la navigation de plaisance sauf en ce qui concerne les risques communs à toutes formes de navigation¹¹⁰.

Accuserait-on le droit maritime de trop de rigueur par le poids de ces traditions ? Peut-être, après tout : « *la stabilité des concepts juridique n'est pas a priori propice à la réception de phénomènes nouveaux* »¹¹¹. Mais c'est également la

¹¹⁰ J.P. Beurrier, *Droit maritime*, 2015 – 2016, Dalloz action, 3ed, n°370.15 : « *Le droit des transports maritimes s'est construit en même temps que les institutions maritimes. On pourrait même ajouter que les institutions propres au droit maritime se sont développées pour permettre les échanges commerciaux par la mer. L'organisation juridique du risque en mer constitue la condition sine qua non de la sécurité juridique des contrats de transport et du développement des échanges commerciaux. Cette interdépendance paraît absente du droit de la plaisance. Le droit de la plaisance s'intéresse à la navigation de plaisance et le droit maritime ignore pour l'essentiel les relations juridiques qui se nouent autour de la plaisance. Cela ne suffit pas toutefois à faire perdre au droit de la plaisance son caractère maritime. Cela n'autorise pas non plus à lui appliquer, au seul motif qu'il a pour objet la navigation, les institutions du droit maritime. Ainsi, à l'exception des assurances indemnitaires, la navigation de plaisance relève des règles de l'abordage, de l'assistance, de la limitation de responsabilité ou encore des saisies. Cette application du droit maritime à la plaisance tient aussi bien à la prise en compte du risque propre à toute navigation qu'à la finalité non lucrative de la navigation de plaisance* ».

¹¹¹ Y. Tassel, « La plaisance et le droit en 1991 », DMF n°508, 1er septembre 1991.

longévité exceptionnelle du droit maritime qui prouve sa légitimité pour traiter des choses de la mer.

12. Bis– Plus généralement le droit de la plaisance amène à se questionner sur le fondement intrinsèque d’appréhender nos règles juridiques en fonction du milieu (terrestre, maritime, aérien) considéré ? Après tout, si un plaisancier, un marin, un pilote ou un terrien, est piqué, ne saigne-t-il pas ?

Il est bien sûr indispensable d’éditer des normes techniques. Une réglementation du niveau de gonflement des pneus d’un véhicule automobile a peu de chance de servir au commandant d’un trois-mâts transatlantique. Mais pour ce qui est de la substance même de notre droit, les distinctions semblent motivées par des motifs moins juridiques, qu’historiques, économiques, politiques, sociologiques si ce n’est seulement philosophique, quand certaines règles baroques semblent nées par sérendipité¹¹².

Dans la plaisance, le débat le plus animé à cet égard a sans nul doute été celui de la responsabilité civile de l’armateur et tout particulièrement de sa limitation. Les victimes ont été les premières à s’insurger du traitement de faveur des plaisanciers qui leur ont causé un dommage. Comprendre les mécanismes qui motivent ces distinctions permet de faire œuvre de pédagogie à leurs égards.

Le droit positif qui choisit de mélanger les règles du droit maritime et du droit terrestre pour appréhender la plaisance laisse entrevoir le cœur du problème. Quelles raisons justifient que certaines règles s’inspirent du droit terrestre ou du droit maritime ? Quel était l’objectif qui devait être atteint ? Par quelle méthode les juristes ou les praticiens ont atteint cet objectif ? Le résultat atteint est-il satisfaisant et pérenne ? Ces questions permettent de s’interroger sur l’adéquation des règles de droit maritime à la plaisance. Dans le cadre spécifique de la haute plaisance, il faut également systématiquement se demander si la solution proposée rend le droit français compétitif vis-à-vis de l’omniprésent concurrent britannique.

C’est d’ailleurs la haute plaisance ou plus généralement le yachting professionnel qui cristallise une seconde vague de conflits entre le droit maritime et le droit de la

¹¹² Par exemple, a première vue, il peut paraître fort saugrenue de placer la navigation fluviale sous l’emprise du droit terrestre mais de la soumettre à une assurance maritime, tandis que la plaisance qui relève du droit maritime applique les règles d’assurance du droit terrestre ?

plaisance, puisque la grande plaisance soulève des problématiques spécifiques dont il faut déterminer dans quelles mesures elles peuvent ou doivent recevoir des solutions identiques. A titre d'exemple, l'affrètement de droit maritime oppose traditionnellement les fonctions liées à la gestion nautique et commerciale du navire. En plaisance, le caractère commercial de la navigation est théoriquement exclu et remplacé par la gestion touristique du navire. Cette opposition est pourtant fortement troublée en matière de yachting professionnel, en raison du caractère lucratif que peut présenter l'exploitation d'un navire de grande plaisance. Cela est d'autant plus vrai en considérant que nombre de ses navires sont immatriculés sous un pavillon commercial et non de plaisance.

Bien des règles de droit de la plaisance qui sont établies en considérant que cette navigation n'est pas lucrative, peuvent alors paraître inadaptées et sources de conflits. Il est alors possible de se demander si le problème soulevé par la haute plaisance n'est pas tant juridique que sémantique. La haute plaisance est-elle véritablement une navigation de plaisance, à tout le moins, le droit doit-il la considérer comme telle ? A titre d'exemple, soumettre l'assurance d'un navire de grande plaisance au droit terrestre est source de difficultés. Ces unités dépassent de plus en plus souvent les 100 mètres de longueur et présentent des coûts de construction et d'entretien bien plus proches d'un *super tanker* que d'un dériveur.

Jean-Pierre Beurrier oppose le caractère pragmatique ou fonctionnel du droit de la plaisance à l'aspect traditionnel du droit maritime, tout en considérant que la modernité n'est pas toujours l'apanage de la plaisance ni la désuétude celui du droit maritime¹¹³. Pour prolonger cette analyse, il faut identifier les dénominateurs communs qui ont été utilisés pour maintenir le droit de la plaisance dans une tradition maritimiste ou au contraire de le faire évoluer. Cette réflexion amène à constater qu'une grande partie des institutions du droit maritime qui s'intéressent aux relations entre les différents navigants demeurent, y compris pour la plaisance, essentiellement traditionnelles. A titre exemple, il en va ainsi du régime de l'abordage ou de la limitation de responsabilité, qui en dépit de critiques, s'appliquent à la navigation de plaisance.

¹¹³ J.P Beurrier, *Droit maritime*, 2015 – 2016, Dalloz action, 3ed, n°370.17.

A l'inverse, lorsque le navire ou le plaisancier est considéré individuellement et non plus comme un navigant parmi d'autres, des règles de droit spécifiques ont proliféré beaucoup plus aisément. Cela a permis de tisser un régime qui s'est voulu adéquat à ce milieu et surtout plus protecteur du plaisancier. Sans doute, la liberté du plaisancier s'arrête là où commence celle des autres navigants. Ainsi, il est moins surprenant de constater que certains aspects de la plaisance aient pu s'écarter du droit maritime comme l'assurance du navire de plaisance.

Cette distinction permet d'expliquer une grande partie des divisions opérées entre les règles de droit maritime applicables à la plaisance de celles qui ne le sont pas. Cela pourra être apprécié à l'étude des diverses institutions de droit maritime ainsi que des contrats couvrant la navigation.

IV. Le risque comme clé de lecture du droit de la plaisance.

13. – Le péril de mer, fondement du droit maritime. Les maritimistes s'accordent pour considérer que le fondement juridique premier de la spécificité du droit maritime est la notion de péril de mer, c'est-à-dire le risque exorbitant que subit toute personne s'engageant elle-même ou son patrimoine dans une navigation maritime. De sa création jusqu'à nos jours, le droit maritime se fonde ainsi sur la fortune¹¹⁴ ou de risque en mer, ses institutions organisent juridiquement ce risque. C'est tout particulièrement le cas des règles sur l'abordage, l'assistance, les assurances et la limitation de responsabilité¹¹⁵. Malgré les progrès immenses de la technique et de la technologie, ce risque bien qu'amoindri est toujours présent et il demeure un fondement du particularisme du droit maritime. Face à ce risque commun, a dû s'instaurer une solidarité entre les Hommes et leurs intérêts¹¹⁶. Le droit maritime est la traduction et l'outil juridique de cette solidarité. Le risque puis la solidarité qu'il a induite fondent ainsi la quasi-totalité des institutions

¹¹⁴ M. Rémond-Gouilloud, « Le navire : aventure juridique contemporaine », DMF n° 591, 1^{er} mars 1999.

¹¹⁵ J.P. Beurrier, *Droit maritime*, 2015 – 2016, Dalloz action, 3ed, n°370.17.

¹¹⁶ P. Bonassies. C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, p.634, n°4 : : « *La mer n'est pas le milieu humain naturel. Sans être absolument hostile à l'homme, elle ne lui est pas particulièrement accueillante (...)* Cette référence au risque de la mer explique le nombre des institutions et des règles propres au droit maritime ».

originales du droit maritime : l'abordage, la limitation de responsabilité, l'assurance, la société¹¹⁷, l'assistance, l'avarie commune...

Le droit maritime s'est ainsi construit autour de la notion de risque. C'est alors autour de la notion de risque que doit s'analyser l'adéquation des règles de droit maritime au droit de la plaisance.

14. – Le risque, fondement du droit de la plaisance. Parce que le péril de mer est attaché au caractère maritime de la navigation et non à son caractère commercial, la plaisance est irréductiblement soumise à ce risque¹¹⁸. Il devient alors naturel que les institutions du droit maritime qui visent à lutter contre ce péril commun, se voient communément appliquer les règles de droit maritime qui luttent contre la fortune de mer comme l'abordage, la limitation de responsabilité ou l'assistance maritime.

Mais, de la même façon que la navigation commerciale présente des risques particuliers pour les commerçants qui sont différents ou perçus différemment par d'autres navigants, les plaisanciers font face à des risques particuliers propres à une navigation de loisirs ou de sports. Le risque commercial que le plaisancier ne connaît pas est essentiellement celui de la perte des marchandises, ou plus généralement des bénéfices qu'il tire de son activité professionnelle. Cela entraîne une appréciation différente de certaines institutions du droit maritime comme l'affrètement, l'avarie commune ou l'assurance. Le risque spécifique qu'il subit est double : d'une part, à la différence de nombreux autres armateurs, le plaisancier est souvent présent à bord du navire lors de la navigation et il n'est d'ailleurs pas nécessairement accompagné d'un équipage professionnel. Ainsi, plus que tout autre navigant auquel s'intéresse le droit maritime, le plaisancier s'expose à un risque particulier pour sa propre personne. Ce risque spécifique peut susciter une appréciation différente de l'affrètement et du sauvetage en mer. Cela implique également une plus grande variété des engins flottants utilisés par le plaisancier

¹¹⁷ Le droit de l'assurance et des sociétés pouvant retracer ses origines dans le droit maritime.

¹¹⁸ Y. Tassel, « Plaisance », DMF n°573, 1er juillet 1997 : « *Plaisance. Ce titre est-il trop sec ? Eût-il convenu d'en proposer un autre ? "Plaisirs de la plaisance", au risque du pléonasme ou "Risques de la plaisance", au risque de la contrariété, mais alors même qu'ils soulignent deux fortes vérités : le risque côtoie le plaisir, le drame la détente, comme la Roche tarpéienne le Capitole* ».

pour naviguer, impliquant au regard de l'abordage et de la limitation de responsabilité la problématique particulière des engins de plage.

D'autre part, à en croire le législateur et le juge, le plaisancier assimilé à un consommateur ne serait pas suffisamment protégé par certains régimes contractuels du droit maritime, en raison de la trop grande liberté contractuelle accordée aux parties, plus importante que le droit terrestre. Présumé partie faible, incapable de négocier sur un pied d'égalité ces conventions, ce plaisancier consommateur devrait alors faire l'objet d'un régime différent. Ce risque particulier impacte dans le droit de la plaisance, les contrats d'assurance, d'affrètement, de location, de construction et de vente.

Mais en la matière, il convient de distinguer la navigation de plaisance et de haute plaisance, puisque le plaisancier de ce second type de navigation ne peut que difficilement être présumé comme une partie faible.

C'est ainsi, très naturellement, que le droit de la plaisance s'articule autour de l'application du droit maritime pour faire face à un risque commun (Partie I), mais qu'un droit spécial de la plaisance se construit pour faire face à un risque particulier (Partie II).

PARTIE I : L'APPLICATION D'UN DROIT MARITIME GENERAL EN REPONSE À UN RISQUE COMMUN

15. – Le droit maritime est l'outil juridique permettant de faciliter les activités navales. Pour y parvenir, deux orientations ont été prises : d'une part la création de diverses institutions juridiques qui sont venues compenser le péril de mer par une collectivisation de ce risque entre les personnes impliquées dans un événement de mer. D'autre part, quelque peu par opposition à une restriction progressive de la liberté contractuelle en droit terrestre, le droit maritime a voulu proposer un encadrement seulement supplétif de celle-ci afin de laisser à des navigants professionnels le soin d'adapter au mieux leurs conventions à leurs situations. Le péril que vise à limiter, le droit maritime est celui pour des parties de se voir imposer des règles trop rigides pour leur permettre de s'adapter à la diversité des situations que présente la navigation maritime. C'est un risque contractuel. Au croisement du droit maritime et du droit terrestre se trouve le droit de la plaisance. Pour élaborer cet amalgame juridique, il faut alors rechercher si la navigation de plaisance, présente le même risque maritime et contractuel que d'autres formes de navigation. Car si la mer est une donnée commune à tous navigants, il n'est qu'un élément contextuel, technique et pratique pour le maritimiste. Pour lui, il est moins important de savoir dans quel milieu navigue un bâtiment que de déterminer quels sont les risques auxquels il est soumis. Ainsi, le droit de la plaisance a absorbé le droit maritime, chaque fois, qu'il mettait le plaisancier face à un risque naval (Titre I) ou contractuel (Titre II) commun.

Titre I : L'emploi justifié du droit maritime face à un risque naval commun

16. – Au titre des institutions majeures du droit maritime figure d'une part, le régime de l'abordage et d'autre part, celui de la limitation de responsabilité. Un ensemble de règles spécifiques aux dommages entre navires qui s'écarte du droit

commun de la responsabilité en ce qu'il soumet la responsabilité liée à une chose et à un régime de faute, encore que nul ne niera la personnification juridique¹¹⁹, culturelle¹²⁰ et même linguistique¹²¹ du navire. Plus exorbitant du droit commun encore, est l'institution de la limitation de responsabilité attachée à ce navire, étroitement liée à l'abordage, en ce que bien souvent la réalisation du premier entraînera l'application du second. La limitation de responsabilité fit couler beaucoup d'encre en plaisance, tant on a douté de son adéquation à cette branche particulière de la navigation. Pour autant, il n'est plus guère mis en doute que l'institution de l'abordage (Chapitre I) et de la limitation de responsabilité (Chapitre II) ont leurs places dans le droit de la plaisance, en ce qu'ils permettent, comme pour n'importe quels autres types de navigation ou de navires, de répondre efficacement à un risque naval commun.

Chapitre I : L'application nécessaire du régime de l'abordage

17. – De la même façon que les articles 1382 et 1384 (désormais 1241 et 1242) du Code civil sont indissociables de notre droit de la responsabilité délictuelle, le régime de l'abordage de l'article 1^{er} et suivant la loi n°67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer (désormais article L5131-1 et suivant du Code des transports) est indissociable du régime de responsabilité des navigants en mer. Les principes qui y sont ainsi inscrits se démarquent par leur ancienneté, corollaire à une continuité dans le temps, qui en dépit d'une certaine adaptation jurisprudentielle ou légale, permet de s'interroger sur leur adéquation aux sujets qu'ils traitent. Dans le cadre de la navigation c'est le régime pour faute, caractéristique première, qui est la pierre angulaire de cette adéquation (Secteur I) que l'objectif de protection du plaisancier ne saurait remettre en cause (Secteur II).

¹¹⁹ En matière d'abordage est évoquée ainsi la « faute du navire » comme si celui-ci était animé d'un quelconque esprit.

¹²⁰ La figure de proue n'en est-elle pas un des meilleurs exemples ?

¹²¹ En anglais, les navires sont ainsi désignés par un pronom personnel féminin « *she* » (elle) réservé grammaticalement aux personnes et normalement inapplicables aux objets, mais les exemples en français ne manquent pas non plus, c'est par exemple le cas avec l'expression de « cimetière » naval.

Section I : Le maintien nécessaire de la responsabilité pour faute du navire

18. – Le maintien nécessaire de la responsabilité pour faute dans le régime de l’abordage trouve une assise historique (§1) qui se justifie, toujours de nos jours, par l’objectif de responsabilisation des navigants (§2).

§1. L’assise historique d’un régime de l’abordage pour faute

19. – Introduction. L’abordage pris au sens juridique moderne est le régime quasi-délictuel qui résulte des dommages entre deux navires ou engins flottants. Le plus souvent à la suite d’une collision, bien que la jurisprudence admette l’abordage sans heurt¹²². Bien qu’ancien, le régime de l’abordage n’a eu pendant longtemps qu’un intérêt restreint. C’est l’augmentation du trafic maritime et les risques encourus qui ont véritablement justifié une attention particulière de l’institution. Les cas d’abordages étaient auparavant essentiellement l’apanage de la piraterie et de la guerre navale¹²³ (qui en donne l’étymologie¹²⁴) et non pas un risque pressant de la navigation commune. Il est ainsi relevé que le silence presque complet du Code de commerce de 1807 sur la question de l’abordage, reflète la rareté et le peu de gravité de ces incidents¹²⁵. L’assurance maritime ignorait d’ailleurs initialement ce risque, considérant que l’abordage ne pouvait résulter que de la négligence du capitaine, ce qui enlevait tout aléa à la garantie¹²⁶.

C’est avec l’industrialisation, puis la mécanisation du navire, que cette situation dut évoluer. En effet, tout en accroissant le trafic maritime et notamment le trafic de passagers, la motorisation accrut les risques d’abordages et l’ampleur des dommages qu’ils peuvent causer, matériels bien sûr, mais surtout humains. Cette évolution majeure a été perçue très tôt. Nicolas Hornbostel s’en était fait l’écho

¹²² Par exemple v. CA Dijon, 3 Novembre 1992, n°000978/92 ; C. De Cet Bertin, Fasc. 1232 : *Abordage. – Problèmes juridiques. Notion*, Lexisnexis, JurisClasseur Transport, 2014, n°60.

¹²³ P.Y. Nicolas, « Remorquage impayé sur la Route du Rhum », DMF n° 780, 1er mai 2016.

¹²⁴ C. De Cet Bertin, Fasc. 1232 : *Abordage. – Problèmes juridiques. Notion*, Lexisnexis, JurisClasseur Transport, 2014, n°1.

¹²⁵ Nicolas Hornbostel, *De la Loi Aquilia et plus spécialement du délit d’abordage. De l’Abordage, en droit moderne*, Thèse, Remondet-Aubin, 1889, p.6.

¹²⁶ P.Y. Nicolas, « Remorquage impayé sur la Route du Rhum », DMF n° 780, 1er mai 2016.

dans sa thèse soutenue à la fin du XIXe¹²⁷, mettant en exergue les importantes différences de valeur des navires, de leurs cargaisons et la gravité des dommages qu'ils peuvent entraîner entre les voiliers du XVIIe siècle et les paquebots de la fin du XIXe siècle. Plusieurs abordages causant des pertes humaines nombreuses impliquèrent de mettre au centre des préoccupations cette vieille institution maritime de l'abordage. Nous citerons, par exemple, le naufrage à la suite d'un abordage du paquebot « La Bourgogne » qui en 1910 fit plus de 400 décès¹²⁸.

20. – Histoire antique. Très tôt dans l'histoire est apparue la nécessité de régler juridiquement la question de l'abordage. Le début du régime de l'abordage peut être situé dans l'œuvre de compilation de la loi Rhodienne Grecque (*Lex rhodia de jactu*) qui en son chapitre 36 prévoit une responsabilité pour faute prouvée en cas d'abordage mais établit également des présomptions de fautes en présence de certains comportements ¹²⁹, par exemple, en prévoyant une présomption de faute du navire en marche¹³⁰. Le Digeste relate une affaire d'abordage analysée par les jurisconsultes romains et il est ainsi possible d'y lire qu'en l'absence de faute du navire abordeur, il n'y a pas lieu à action ¹³¹. Mais il en est aussi déduit, qu'entraînent la responsabilité du navire pour abordage : « *les fautes les plus légères, les faits les moins appréciables* »¹³².

¹²⁷ Loc.cit. Nicolas Hornbostel ; : « Comment pourrait-on comparer le nombre des navires voyageant à cette époque [à l'époque de l'ordonnance sur la marine de Colbert de 1681] à celui des vaisseaux sillonnant aujourd'hui les différentes mers, l'importance et la valeur, soit des bâtiments eux-mêmes, soit de leur cargaison, la vitesse des navires à voiles d'autrefois, et celle des paquebots à grande vitesse de nos jours ? Les chances de l'abordage se sont accrues dans une énorme proportion et la gravité des conséquences d'un tel accident s'est pareillement augmentée »

¹²⁸ Jean-Paul Thépot, « Paquebots – Historique : De la ligne à l'industrie des croisières », Annales 1998 de l'IMTM, Dossier La croisière maritime.,

¹²⁹ Nicolas Hornbostel, *De la Loi Aquilia et plus spécialement du délit d'abordage. De l'Abordage, en droit moderne*, Thèse, Remondet-Aubin, 1889 p.XLIV : « Si un navire à la voile aborde un autre navire en repos dans un port ou qui aura relâché ses voiles, toute collision comme toute conséquence mortelle sera à la charge du capitaine et des armateurs ; les marchandises contribueront à la perte. Si l'accident arrive la nuit, celui qui détend ses voiles doit allumer des feux. S'il n'a pas de feu, qu'il pousse des cris. Si une négligence pareille a lieu, si le navire périt, et s'il est prouvé par témoin que la perte provient de cela, l'auteur de la faute en supportera les conséquences. Il en sera de même si le matelot chargé de surveiller les hommes de veille s'endort, les voiles étant étendues ».

¹³⁰ Ibid. p.LII

¹³¹ Ibid, p.XLIV : « Si un navire en rencontre un autre venant sur lui l'action aquilienne est donnée contre le pilote ou le capitaine. C'est l'avis d'Alfénus. Mais, si la force du vent est telle qu'elle n'a pu être domptée, il n'y a pas lieu à action dans l'hypothèse où la faute des matelots l'action aquilienne suffit ».

¹³² Ibid. p.XLV

La loi Aquilienne citée par les juriconsultes correspond à la loi Aquilia qui aurait été votée par plébiscite en 488 de notre ère et concerne la responsabilité de droit commun, qui aurait ainsi été appliquée aux dommages causés¹³³. Si la *Lex Rhodia de Jactu* est une loi maritime, il est possible de s’amuser du fait que sous l’antiquité romaine, l’abordage fut ainsi réglé par une loi de droit terrestre. Toujours est-il, que nos prédécesseurs identifiaient, dès les balbutiements du droit maritime, la nécessité d’attacher la responsabilité de l’abordage à la faute en distinguant un régime de l’abordage fortuit et fautif.

21. – Histoire moderne. Bien plus tard, fier de cet héritage antique, directement cité comme une source, ce sera la grande Ordonnance de la marine de Colbert de 1681¹³⁴ qui compilera quelques règles sur l’abordage¹³⁵. Au livre troisième, les articles X et XI du titre VII sur les avaries prévoient ainsi que les dommages de l’abordage sont supportés par chacun des navires impliqués sauf en cas de faute d’un des deux navires qui alors supportera entièrement les dommages¹³⁶. Les commentaires des rédacteurs sous ces articles précisent également que si le dommage provient du hasard (c’est-à-dire non fautif) le dommage est partagé de moitié entre les navires. Il explique cette distinction nécessaire au regard de la malice des gens de mer dont certains causaient volontairement l’abordage d’un navire dont ils voulaient se débarrasser en obtenant en plus une compensation du navire abordeur. Ce partage de moitié était alors nécessaire pour forcer les navigants à une commune vigilance et attention à la

¹³³ *Ibid.*, p.II

¹³⁴ Ordonnance du 31 juillet 1681 de la marine relative à la police des ports, côtes et rivages de la mer (dite ordonnance de Colbert).

¹³⁵ Pour un bref commentaire de ces règles v. O. Jambu-Merlin, « A l’abordage ! Pour une unicité du régime de l’abordage », DMF n° 702, 1er avril 2009.

¹³⁶ « en cas d’abordage de Vaisseaux, le dommage sera payé également par les navires qui l’auront fait & souffert, soit en route, en rade ou au port (...) si toutefois l’abordage avait été fait par la faute de l’un des Maîtres, le dommage sera réparé par celui qui l’aura causé ». Les rédacteurs commentent également que : « il faut dire la même chose si l’abordage étoit arrivé par le dol ou la malice d’un des Maîtres du Navires ».

garde de leurs vaisseaux¹³⁷. Ce texte est remarquable d'enseignements. Il enseigne d'une part, que la responsabilité de l'abordage doit être supportée de moitié par le navire abordeur et le navire abordé, laissant donc une partie du dommage à la charge de la victime et ce, afin de responsabiliser les navigants, les rendre vigilants et attentifs. Ce texte marque une incartade au régime de responsabilité pour faute en mettant en place une responsabilité objective dans le cas d'abordage non fautif qui sera reprise par le Code de Commerce de 1807¹³⁸. Incartade vite oubliée en ce qu'elle sera exclue de la convention internationale sur l'abordage de 1910. Toutefois, la responsabilité objective s'efface complètement dans le cas de faute d'un des navires, auquel cas, celui-ci en prend la charge.

Cette combinaison permet de considérer que même sous le régime de l'ordonnance de Colbert et du Code Napoléonien, le régime de l'abordage consacre toujours une responsabilité pour faute. Mais par cette responsabilité objective, dès le XVII^e siècle, s'opère une certaine collectivisation du risque entre les navigants, qui se retrouve également dans le concept de limitation de responsabilité de l'armateur. Se remarque également la survivance de certaines présomptions en matière d'abordage qui annonce déjà leur disparition prochaine.

D'autre part, on ne peut que s'amuser de la méfiance à l'égard des navigants, dont on a relevé les stratagèmes, qui frisent la baraterie pour bénéficier abusivement des règles de l'abordage. Toutefois, ces éléments montrent aussi une certaine incapacité technique à déterminer les causes précises de l'abordage et se révèlent

¹³⁷ « Abordage se dit lorsque deux vaisseaux se heurtent, ou s'accrochent. Par la disposition du Droit Romain, si un Navire Chasse & court sur l'autre & que par là il luy fasse dommage, il y a une distinction à faire (...). Mais en matière d'abordages ou heurtements de Navires, il faut bien considérer si les accidens ne sont point arrivez par la malice ou le dol de quelqu'un, car l'auteur porteroit seul le dommage causé par l'abordage ou heurtement : autre chose seront si l'abordage ou heurtement étoit causé par un Navire qui viendrait ou courroit pendant la nuit ou une brune, ou ne pouvant résister à un gros temps, au vent, ou aux courantes de la Mer ; ce seront dans ces cas des accidens de pur hazard, dont le dommage seroit payé par moitié, sçavoir moitié par le Navire qui a fait le dommage, & l'autre moitié par le Navire qui l'a souffert : l'expérience n'apprend que trop que les Gens de Mer sont malicieux ; et c'est pourquoy on a vû quelquefois un maître de Navire mettre à dessein son Navire gisant sur les Anchres, & connaissant que ce même Navire étoit vieux & ne valoit plus rien, & qu'à la première occasion il falloit s'en défaire, l'exposer sur des courantes, afin que de jour ou de nuit il fût endommagé par les nouveaux venus, & par ce moyen leur faire son Navire. Sera payé également.] Afin d'obliger & rendre les Maîtres de Navires plus vigilans & attentifs à se conserver, & à prendre garde à leurs Vaisseaux. Nôtre Ordonnance veut qu'en matière d'abordages ou heurtements de navires (...) le dommage soit payé par moitié par le Navire qui l'aurat fait, & par le Navire qui l'aura souffert (...) ».

¹³⁸ P. Bonassies. C. Scapel, Traité de droit maritime, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, p.634, n° 377.

ainsi pragmatiques en limitant les risques d'abus en évacuant partiellement ce problème probatoire.

Sur un plan procédural, au livre premier, l'article VIII du titre XII sur les fins de non-recevoir, apporte pour précision que la demande en raison d'abordage doit être formée dans les 24 heures suivant le dommage, s'il intervient dans un lieu où le Maître agit sous peine d'irrecevabilité, ou à compter de l'arrivée du navire dans un tel lieu dans le cas contraire.

21. Bis– Ces règles seront en partie reprises ensuite par le Code de commerce Napoléonien qui s'intéresse aussi à l'abordage. L'ancien article 407 prévoyait ainsi : qu' « *en cas d'abordage de navires, si l'événement est purement fortuit, le dommage est supporté sans répétition par celui des navires qui l'a éprouvé. Si l'abordage a été fait par la faute de l'un des capitaines le dommage est payé par celui qui l'a causé. S'il y a doute dans les causes de l'abordage, le dommage est réparé à frais commun et par égale portion par les navires qui l'ont fait et souffert. Dans ces deux derniers cas l'estimation du dommage est faite par expert* ». Plus affiné que l'ordonnance de Colbert, le Code de commerce de 1807 consolide une division entre l'abordage fortuit¹³⁹, dont le dommage est supporté par la victime, l'abordage douteux¹⁴⁰, supporté à part égale entre les navires, et l'abordage fautif supporté par le navire fautif. En revanche, n'est pas retenu dans ce texte le cas de l'abordage pour fautes communes qui se trouve assimilé à l'abordage douteux et qui sera par la suite distingué par la jurisprudence¹⁴¹. Dans ce texte disparaît toute présomption légale de faute en matière d'abordage.

Procéduralement, le régime se montre encore plus sévère que l'ordonnance Colbert, en ce qu'il exige du capitaine de faire une réclamation dans les 24 heures suivant l'abordage (s'il en a la capacité), suivie d'une demande en justice dans le mois, à défaut de quoi la réclamation devient irrecevable ou nulle¹⁴². Au cours du XIX^e siècle, une certaine unification des règles est déjà observée au sein des pays

¹³⁹ Celui qui n'est dû à la faute d'aucun des navires.

¹⁴⁰ Celui dont on ne parvient pas à identifier les causes de l'abordage.

¹⁴¹ Nicolas Hornbostel, *De la Loi Aquilia et plus spécialement du délit d'abordage. De l'Abordage, en droit moderne*, Thèse, Remondet-Aubin, 1889, p.209

¹⁴² Articles 435 et 436 du Code de commerce (Ancien).

d'origine latine¹⁴³, ainsi qu'une meilleure prise en compte du risque d'abordage par les assureurs¹⁴⁴.

22. – Histoire contemporaine. Cet effort d'unification aboutit à la rédaction en 1910 de la Convention internationale du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage qui retient, qu'en cas d'abordage fortuit ou douteux, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés¹⁴⁵, ou en cas d'abordage fautif, par le navire fautif¹⁴⁶, avec un partage de responsabilité à proportion de la gravité des fautes de chaque navire en cas de fautes communes¹⁴⁷. La convention exclut expressément toute présomption de faute en matière d'abordage et fixe la prescription de l'action à deux ans. Ce texte est le résultat naturel de l'évolution de la technique, tout en marquant expressément l'« abolition » des présomptions de faute en matière d'abordage. Il sort l'abordage pour faute commune du régime de l'abordage douteux et associe ce dernier à l'abordage fortuit. Le hasard, tout comme le doute avant lui, devient ainsi un risque collectivisé entre les navigants, accentuant cette conception de solidarité de la navigation maritime.

Sans revenir sur les divers textes internationaux qui enrichiront les règles sur l'abordage¹⁴⁸, une loi du 15 juin 1915 inscrira en droit français les principes de la convention de 1910¹⁴⁹. La loi française n°67-545 du 7 juillet 1967, relative aux événements de mer, reprend ensuite presque mot pour mot les articles de la convention de 1910, en y ajoutant toutefois un certain nombre de précisions. Notamment, l'article 1^{er} alinéa 2 ajoute que les engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe, sont assimilés aux navires de mer pour l'application du régime de l'abordage. Par la codification des règles de droit maritime dans le Code des transports, les articles L5131-1 à 7 reprennent

¹⁴³ Nicolas Hornbostel, *De la Loi Aquilia et plus spécialement du délit d'abordage. De l'Abordage, en droit moderne*, Thèse, Remondet-Aubin, 1889, p.334

¹⁴⁴ P.Y. Nicolas, « Remorquage impayé sur la Route du Rhum », DMF n° 780, 1er mai 2016.

¹⁴⁵ Article 2.

¹⁴⁶ Article 3.

¹⁴⁷ Article 4.

¹⁴⁸ Notamment, la Convention COLREG et le Règlement international pour prévenir les abordages en mer du 20 octobre 1972 ; la Convention du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage ; la Convention du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage

¹⁴⁹ P. Bonassies. C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, p.634, n° 384.

également, presque à l'identique, ces principes, si est exclue la modernisation et le réarrangement de certains articles (avec la mise à l'écart des règles de l'abordage fluvial traitées communément dans la loi de 1967, pure évolution de forme, l'abordage fluvial renvoyant aux règles maritimes)¹⁵⁰.

De l'analyse de l'ensemble de ces textes on ne peut que relever la remarquable continuité des règles sur l'abordage, qui, héritées de la Grèce à la Rome antique n'ont que peu changées sur le fond. Si la distinction entre l'abordage fortuit et douteux n'est plus que théorique, l'essence même de la responsabilité du navire fautif et du partage de responsabilité, à proportion de la gravité des fautes respectives, se présente comme le socle historique et inamovible de la responsabilité de l'abordage. Ces principes ont survécu à la chute des civilisations, aux révolutions techniques et industrielles et même à la révolution culturelle qu'est la navigation de plaisance. Sur le fond, l'évolution majeure en matière des règles sur l'abordage concerne la disparition progressive des présomptions qui existaient en la matière, en réponse des évolutions de la technique, que ce soit au niveau des navires mêmes, des règles de navigation ou de l'investigation par des expertises. Cet ensemble permettant d'évacuer la nécessité de faire appel à des présomptions.

23. – Commentaires. Bien que le droit romain connaisse des ersatz de responsabilité sans faute, il serait anachronique d'opposer le régime sans faute de l'abordage antique à d'autres régimes de responsabilité. La loi *Aquilia* de droit commun, sur lesquels les jurisconsultes romains se fondent pour traiter de l'abordage est, pour l'essentiel, une loi qui donne action en cas de faute de la personne responsable. Pour autant, il peut être affirmé clairement que d'un point de vue historique, la notion de faute est indissociable de l'abordage. Si l'ordonnance de Colbert et le Code de commerce Napoléonien y ont fait une entorse dans le cas de l'abordage fortuit, cela n'en devient pas à proprement parler une responsabilité objective. Sous le régime de ces textes, l'abordage n'entraîne pas une responsabilité sans faute du navire abordeur puisque ce n'est pas lui qui supporte la charge de la totalité des dommages. Ces textes proposent un partage à parts égales des dommages entre les deux navires, nonobstant leurs fautes. Ne s'était donc pas installée une responsabilité sans faute du navire abordeur, mais

¹⁵⁰ Article L4132-1 du Code des transports.

une collectivisation du risque d'abordage en mettant la charge sur l'ensemble des navigants.

La justification de cette spécificité du régime de l'abordage s'explique par la nature même de ce quasi-délit spécifique. L'abordage, avant comme maintenant, est bien souvent un dommage qui se répercute tant sur le navire abordé que sur le navire abordeur. C'est la raison pour laquelle, que ce soit avant l'ordonnance de Colbert et après le Code Napoléonien, l'abordage fortuit, c'est-à-dire l'abordage qui n'était pas dû à la faute des navires, n'entraînait pas leur responsabilité. Conceptuellement, même en cas d'abordage fortuit, le régime de l'abordage du Code Napoléonien ne rendait pas les navires plus responsables que maintenant. En revanche, il présentait une conception différente du risque maritime. Sous ces deux textes, l'ensemble des navigants assumait ensemble le risque d'un abordage fortuit, ce n'était pas une responsabilité sans faute mais une indemnisation sans responsabilité. Désormais, le risque d'abordage est assumé individuellement. Cette politique juridique ayant un but clair et affirmé par les rédacteurs de l'ordonnance de Colbert : rendre plus responsables et attentifs les navigants qui savent ainsi que le risque de l'abordage leur est commun. Il n'est pas impossible que la prise en compte progressive du risque d'abordage par les assurances à la fin du XIX^e siècle ait été l'un des moteurs de ce changement de paradigme. En effet, il n'était alors plus nécessaire de collectiviser le risque de l'abordage entre tous les navires, puisque désormais, ceux-ci étaient en mesure de partager ce risque individuel avec leurs assureurs.

23. Bis– Le traitement particulier de l'abordage fortuit par l'ordonnance de Colbert et du Code de Commerce de 1807 n'a donc pas remis en cause le fondement historique et essentiel de la responsabilité pour abordage : la faute. L'évolution historique a, au contraire, renforcé cet état de fait en prenant en compte la faute partagée des navires, à proportion de la gravité des fautes respectives. La spécificité maritime de cette règle se remarque à la comparaison avec le droit terrestre, là où le droit terrestre prend en compte la faute commune des parties ; il le fait sous la forme d'un cas excepté. Notre droit terrestre de responsabilité délictuelle connaît le partage de responsabilité, toutefois, elle ne le

fait qu'au titre d'une exception de responsabilité partielle. En effet, c'est sous l'œuvre de la jurisprudence¹⁵¹, qu'il dû être considéré que la faute de la victime, même si elle ne recouvre pas les caractères de la force majeure, exclut partiellement la responsabilité du débiteur, là où le droit maritime de l'abordage fortuit ne fonctionne pas comme un cas excepté. La faute commune des navires n'entraîne pas une exclusion partielle de leur responsabilité respective mais ajuste leur responsabilité en fonction de leur faute.

La meilleure comparaison de cette nuance de distinction se trouve en étudiant le cas de la responsabilité pour dommages entre les différents conducteurs impliqués dans un accident soumis à la loi Badiner sur les accidents de la circulation automobile. Son article 4 prévoit que la faute du conducteur a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il a subi, là où il aurait très bien pu être considéré que la responsabilité entre conducteurs se faisait à proportion de la gravité de leurs fautes respectives. En effet, tout comme dans l'abordage, l'accident de circulation entraîne un dommage pour l'ensemble des véhicules impliqués, tant celui percuté que celui qui percute. La nuance est là et le régime prévoit entre conducteurs une responsabilité objective mais avec une prise en compte légale de la faute de la victime.

Le droit de l'abordage lui ne raisonne pas en termes de « victime ». Les navigants ne sont pas des victimes qui subissent la négligence ou le coup du sort. Ce sont des professionnels expérimentés qui doivent faire face à un risque naval commun. L'histoire du droit de l'abordage et le régime qui en découle est un concentré de cette philosophie maritime qui cherche à responsabiliser chaque marin. Cette philosophie spécifique à la navigation maritime explique et justifie, auparavant comme maintenant, la spécificité du régime de responsabilité quasi-délictuelle des navires qu'est l'abordage. Il s'agit d'un héritage historique qui profite également à la plaisance.

¹⁵¹ Cass.Ass.plén., 19 juin 1981, n° 78-91.827, Bulletin des arrêts Cour de Cassation Assemblée plénière n°4.

§2. L'impératif de responsabilisation du navigant.

24. – Le risque d'abordage. Les rédacteurs de l'ordonnance Colbert sur la marine l'ont rappelé, le régime de l'abordage a pour objectif de rendre les marins plus vigilants, plus attentifs, et à prendre garde à leurs navires¹⁵². Tel est le cœur du régime de l'abordage. Reste à déterminer dans quelle mesure cet objectif doit s'étendre à la plaisance.

Comme le rappelle Yves Tassel, le droit maritime s'est construit sur le commerce de mer, mais il est fondé sur la notion de fortune de mer. Le navire de plaisance étant avant tout un navire, les règles de la sécurité en mer s'y appliquent naturellement si ce n'est avec encore plus d'attention alors que la plaisance invite à se soucier davantage du plaisancier qui subit directement le risque de mer¹⁵³.

Roger Jambu-Merlin ajoute que le partage des règles de circulation entre navires de plaisance et autres unités justifie aussi le partage de responsabilité, car il serait illogique d'appliquer un régime de sécurité à des unités qui sont soumises aux mêmes règles de circulation¹⁵⁴. Il est certain qu'un automobiliste qui conduit pour son agrément est soumis en grande partie aux mêmes règles de circulation routière qu'un transporteur routier. C'est en effet le respect de ces règles qui est un vecteur majeur de la sécurité des usagers, car c'est le non-respect de ces règles qui est

¹⁵² Commentaires sous le livre troisième, l'article X du titre VII sur les avaries de l'ordonnance Colbert sur la marine de 1681.

¹⁵³ Y. Tassel, « Plaisance (suite et fin) », DMF n°574, 1er septembre 1997 : « *La plaisance relève irréductiblement du droit maritime parce que le droit maritime n'est pas d'abord le droit du commerce de mer mais celui des choses qui vont en mer(...). Parce que le droit de la plaisance est d'abord le droit du navire de plaisance, il reste gouverné par le mécanisme sécurité en mer : tous les engins flottants sont soumis aux règles spécifiques de la sécurité maritime et il ne peut en être autrement parce que ces règles doivent être appréciées par des experts en choses nautiques ; le mécanisme sécurité maritime s'y applique naturellement ; il en est de même du règlement pour prévenir les abordages en mer. Parce que le droit de la plaisance est aussi le droit de l'activité maritime et que l'activité ne cesse pas d'être maritime parce qu'elle n'est que sportive ou de loisirs (...). La plaisance, en effet, manifeste l'impérieuse nécessité du respect des normes sécurité du navire, de l'armement et de l'équipage. Elle invite à se soucier davantage du respect des êtres humains qui courent le risque de la mer* »

¹⁵⁴ R. Jambu-Merlin, « Le droit de la plaisance en 1985 », DMF.1985, p.323 : « *D'ailleurs les règles de la navigation, qui s'expriment dans le règlement international pour prévenir les abordages s'appliquent sur mer, à tous et partout, et l'on comprendrait mal que des distinctions soient faites, sur le plan de la responsabilité, entre différents bâtiments soumis aux mêmes règles de circulation* ».

souvent la cause des dommages¹⁵⁵. Nous en revenons ainsi à la notion de risque : « *Le droit maritime est à ce titre "tout entier ordonné autour de la notion de risque en mer". Son originalité tient dans les "institutions" qui organisent juridiquement ce risque : assistance, assurances, limitation de responsabilité, saisies* »¹⁵⁶.

24. Bis– Les plaisanciers, les pêcheurs et les marchands ont chacun des zones de navigation qu'ils privilégieront. Un abordage se fera alors bien souvent entre deux navires d'un même type : deux navires de pêche, de plaisance, de commerce, fut un temps -de guerre-. Néanmoins, ces navigants ne s'ignorent pas les uns les autres, car ils encourent tous ce même risque sur une même mer.

La jurisprudence n'a pas hésité, avec l'aval de la doctrine, d'intégrer le régime de l'abordage à la navigation de plaisance, qu'il s'agisse d'un abordage entre deux navires de plaisance ou entre un navire de plaisance et un navire de commerce¹⁵⁷.

Un arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence illustre pleinement ces difficultés¹⁵⁸ : un navire de plaisance au mouillage forain sur ancre en abordait un autre à la suite d'un coup de mistral qui le fit dériver à la suite de la rupture de son mouillage vers le second, alors qu'aucun des deux plaisanciers n'était à bord lors du choc. En première instance, le navire abordé invoqua comme faute l'insuffisance du mouillage et de la veille du navire abordeur, mais une faute de la veille fut rétractée en appel, sans doute car cet élément était partagé par les deux navires laissés sans surveillance. Le défaut de surveillance et l'insuffisance du mouillage du navire abordeur n'ayant pas été prouvés, sa responsabilité pour abordage a été écartée, il n'était pas fautif. En analysant les règles du RIPAM, les juges estimèrent qu'un navire à la dérive ne fait pas route et n'a donc pas une obligation de veille, comme le souligne un commentateur de cet arrêt il est difficile d'exiger des navires de plaisance, qui n'ont pas nécessairement un équipage

¹⁵⁵ E. Langavant, « Responsabilité en navigation de plaisance, l'accident de la rochelle », DMF.259.1982 : « *c'est principalement la méconnaissance des règles de route et de feu, telles qu'établies par le règlement pour prévenir les abordages, prévu par la Convention internationale pour le sauvetage de la vie humaine en mer, qui est la cause des dommages* ».

¹⁵⁶ J.P Beurrier, *Droit maritime*, 2015 – 2016, Dalloz action, 3ed, n°370.15.

¹⁵⁷ J. Bonnaud, Fasc. 1264 : *Actes de commerce maritime*, LexisNexis, JurisClasseur Transport, 2009, n°30.

¹⁵⁸ CA Aix-en-Provence, 9 Mai 2018, n°17/01024.

professionnel permanent, une présence permanente à bord¹⁵⁹, même s'il considère également que : « *faire croire aux plaisanciers qu'ils peuvent abandonner leurs navires au mouillage sans encourir la moindre responsabilité est un bien mauvais message à leur adresser* »¹⁶⁰.

Toujours est-il que cet arrêt illustre parfaitement la conception spécifique du risque qui est retenue dans la navigation maritime. Sous l'empire du droit commun du fait des choses, le propriétaire du navire abordeur aurait été tenu responsable nonobstant son absence de faute (prouvée) dans le mouillage de son navire. Le lien de causalité avec l'accident était lié au mauvais temps qui ne saurait pour autant être qualifié de force majeure. Cela est susceptible d'installer une certaine passivité, un fatalisme, pour le propriétaire d'une chose qui s'avérerait responsable, quel que soit son comportement et nonobstant l'inéluctabilité du dommage. Le régime pour faute de l'abordage adresse au contraire un message aux navigants, celui selon lequel seuls les plaisanciers navigants, négligents, imprudents, inattentifs seront condamnés. Car la navigation maritime exige une attention particulière et qu'il est compris entre chaque usager de la mer, que cette attention n'est pas suffisante pour évacuer le risque naval. Martine Rémond-Gouilloud explique cet état de fait en rappelant que le navire, contrairement à d'autres véhicules, n'est jamais totalement maître de sa manœuvre, ce pourquoi on ne peut pas exiger plus de lui que l'absence de négligence¹⁶¹. Comme l'avait rappelé le tribunal de première instance dans l'affaire citée : il n'existe pas -plus- de présomption légale de l'abordage. Sans compter que les moyens techniques modernes réduisent la nécessité de laisser cette présomption, cet élément participe également à cette prise de conscience des navigants dont est exigée une responsabilisation mais dont est pardonnée la malchance.

¹⁵⁹ B. Coste, « Abordage de navires au mouillage : Notion de navire "faisant route" et portée de l'obligation de veille », DMF n° 806, 1er octobre 2018 : « *Il est vrai que pour les petits navires de plaisance sans équipage professionnel, exiger une présence permanente à bord au mouillage est beaucoup demander : cela implique qu'ils ne peuvent plus mettre pied à terre, par exemple pour aller déjeuner dans un restaurant du bord de mer* ».

¹⁶⁰ B. Coste, « Abordage de navires au mouillage : Notion de navire "faisant route" et portée de l'obligation de veille », DMF n° 806, 1er octobre 2018.

¹⁶¹ M. Rémond-Gouilloud, « Navires et engins de plages », DMF n° 1984. 387 : « *En mer, monde sans rail ni route, le navire, incapable de freiner, n'est jamais totalement maître de sa manœuvre. C'est pourquoi la justice veut qu'il ne soit responsable que de sa faute, non de son fait. C'est pourquoi il n'est pas tenu, comme le gardien de l'article 1384, alinéa 1^{er} du Code civil, de réparer l'intégralité du dommage causé par sa chose, s'il a fait diligence* ».

La notion de faute apparaît si étroitement liée à la notion d’abordage que le droit de l’abordage a donné naissance à une anomalie juridique dans notre droit de la responsabilité, qui est la faute du navire, la faute d’une chose¹⁶².

24. Ter– L’abordage étant l’une des sources principales de responsabilité des navigants, il est un risque maritime prégnant et il nous semble difficile d’envisager le régime sans faute de l’abordage tant qu’une obligation d’assurance ne sera pas imposée aux plaisanciers. De fait, la garantie légale, bien que supplétive de volonté en matière d’assurance maritime, n’est pas applicable à l’assurance plaisance¹⁶³.

La loi Badinter sur les accidents de la circulation prévoit une responsabilité objective pour les usagers de la route, toutefois, elle le compense par une obligation d’assurance qui permet de basculer le risque de se voir imposer une responsabilité, alors que le conducteur avait parfaitement maîtrisé sa conduite, sur l’assureur. En matière d’accident de la circulation, la responsabilité objective se présente comme une conséquence de l’assurance obligatoire plus comme son prérequis nécessaire. En effet, avant la loi Badinter, il existait déjà une assurance obligatoire pour les automobilistes. C’est la préexistence de cette assurance qui permet dans un second temps de mettre en place un régime spécial de responsabilité objective.¹⁶⁴

Tel n’est pas l’objectif du régime de l’abordage. L’indemnisation méticuleuse des victimes ne peut être l’objectif du régime de l’abordage, car encore une fois, il n’y a pas dans la conception de ce régime, tel qu’il a été construit historiquement, de victime, là où il n’y a pas de faute. Cela s’avère d’autant plus révélateur considérant qu’historiquement, la majorité des abordages étaient justement fortuits¹⁶⁵.

Qui plus est, d’un point de vue pratique, distinguer un régime de l’abordage pour les plaisanciers et pour les autres navires créerait une différence de traitement inopportune. Il pourrait apparaître particulièrement injuste, par exemple pour un

¹⁶² P. Veaux-Fournerie, D. Veaux-Fournerie, A. Montas, Fasc. 1233 : *Abordage. – Responsabilité de l’abordage*, Lexisnexis, JurisClasseur Transport, 2014, n°26 et s.

¹⁶³ v. *infra* n°93.

¹⁶⁴ v. *infra* n° 187 Bis.

¹⁶⁵ O. Jambu-Merlin, « A l’abordage ! Pour une unicité du régime de l’abordage », DMF n°702, 1er avril 2009.

navire de commerce qui verrait son mouillage se rompre, sans faute de sa part, de se voir imposer un régime de responsabilité plus sévère, au seul motif que le navire qu'il abordait était ponctuellement en train d'effectuer une navigation à but non lucratif. Pire encore, il serait très difficile de conjuguer cette situation avec l'inopposabilité des contrats aux tiers, puisqu'il serait nécessaire pour déterminer si un navire de plaisance effectue une navigation sans but lucratif de s'intéresser aux éventuelles relations contractuelles entre une personne à bord et le propriétaire du navire. Ainsi, en présence d'un contrat de transport, la navigation aura un but lucratif pour le transporteur, tandis qu'en présence d'un contrat de location sans skipper, elle aura un but non lucratif pour le plaisancier chef de bord.

Une telle complexité n'aurait pas pour effet de mieux protéger le plaisancier, mais de déplacer un litige d'abordage, d'un débat probatoire – la preuve d'une faute –, à un débat juridique – la qualification de la navigation du navire abordé. Nous pouvons même aller plus loin, en considérant qu'un navire de commerce qui naviguerait sans but lucratif (pour se rendre à son lieu d'hivernage par exemple) pourrait tenter d'imposer au navire qui l'aborderait un régime de responsabilité sans faute. Une telle solution ne serait pas satisfaisante. Chaque navigant encourt le risque maritime, c'est l'acceptation commune de ce risque par tous les navigants qui a façonné le droit maritime tel qu'on le connaît aujourd'hui.

25. – La prise en compte de l'acceptation des risques. L'aboutissement le plus flagrant de cette appréciation du risque se trouve d'ailleurs ironiquement non pas spécifiquement dans le droit de la plaisance, mais dans un domaine qui en présente des similitudes et inclus une partition de la plaisance : la plaisance sportive, plus spécifiquement, les régates. En effet, la jurisprudence s'est refusée à considérer que l'acceptation des risques par les participants à une manifestation sportive, qui peut par nature comporter d'importants dangers pour la vie de ses participants, pouvait permettre d'exclure l'application de la responsabilité sans faute du fait des choses ¹⁶⁶. Sous la pression des milieux sportifs, ces jurisprudences furent écartées en ce qui concerne les dommages matériels. Une loi inséra un article L321-3-1 au Code des sports, disposant que lors d'une pratique sportive, une manifestation sportive ou un entraînement à cette pratique dans un

¹⁶⁶ Notamment : Cass.civ2. 4 novembre 2010, n° 09-65.947, Bull.civ. 2010, II, n° 176.

lieu réservé, il n'y a pas de responsabilité des dommages matériels causés à un autre pratiquant, sur le fondement de la responsabilité du fait des choses dont on a la garde. Ce texte n'a que peu vocation à s'appliquer en matière maritime¹⁶⁷, le régime de l'abordage ayant vocation à s'appliquer en priorité sur le régime de droit commun dès que les conditions seront réunies¹⁶⁸. Il conservera néanmoins une utilité résiduelle, chaque fois, qu'au contraire, le dommage ne sera pas soumis au droit de l'abordage.

Quoi qu'il en soit, ce texte montre ici que l'acceptation des risques, propres à une activité sportive dangereuse impose l'application au moins partielle d'un régime de responsabilité pour faute et qu'un tel régime est revendiqué par les praticiens. La prise de conscience collective d'un risque commun amène à responsabiliser chaque usager. Tout comme l'acceptation du risque dans les sports, le seul fait de prendre part à une navigation doit impliquer la connaissance du risque maritime par le plaisancier.

26. – L'exception contractuelle. La jurisprudence reconnaît néanmoins une exception majeure à l'application du régime de l'abordage et de son régime pour faute. Il s'agit de la situation où les deux navires impliqués dans l'abordage sont liés contractuellement¹⁶⁹. La présence d'un contrat de remorquage exclut l'application du régime de l'abordage au profit du régime de remorquage lorsqu'un navire assistant est abordé par un navire lié contractuellement à un remorqueur¹⁷⁰.

Le cas des régates soulève une difficulté particulière qui aboutit à un conflit doctrinal. L'influence du règlement de la course applicable à une régate pourrait être de nature à former une relation contractuelle entre l'ensemble des participants. Cette thèse a néanmoins été battue en brèche par un arrêt du 18 mars 2008¹⁷¹, qui a expressément appliqué le régime de l'abordage à l'action d'un équipier à

¹⁶⁷ P. Bonassies. C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, p.634, n° 380-2.

¹⁶⁸ Il faut cependant noter que les règles de l'abordage connaissent une certaine modulation en matière de régate alors que la « convention de régate » y prévaut. v. J. Bonnaud, Fasc. 1264 : *Actes de commerce maritime*, LexisNexis, JurisClasseur Transport, 2009, n°32

¹⁶⁹ CA Aix-en-Provence, 1er Juin 2011, n° 09/20533, Remorqueur « Aventureux » ; CA Douai 3 Juillet 2008, n° 07/04185, Remorqueur « Abeille Risban » ; C. De Cet Bertin, Fasc. 1232 : *Abordage. – Problèmes juridiques. Notion*, LexisNexis, JurisClasseur Transport, 2014, n°66.

¹⁷⁰ Cass.com. 21 mars 2006, n° 03-20.817, Bull.civ.2006 IV n° 73 p. 72 ; P. Delebecque, « Assistance, remorquage et abordage : quel est le régime applicable ? », DMF n° 676, 1er décembre 2006.

¹⁷¹ Cass.com. 18 mars 2008, n° 06-20.558, Bull.civ. 2008, IV, n° 63

l'encontre de son skipper lors d'une régate, en évacuant la responsabilité contractuelle issue du règlement de la course. Pierre Bonassies et Philippe Delebecque ont critiqué cette décision en estimant que les relations entre les régatiers devaient être régies par une convention tacite. Ils regrettent ainsi la victoire du fait juridique sur le contrat dans cet arrêt qui exclut l'outil qu'est le contrat¹⁷². Olivier Jambu-Merlin avalise pour sa part la solution retenue par la Cour de cassation en considérant au contraire qu'entre les concurrents, le règlement de course qui ne prévoit que des considérations générales, ne permet pas d'établir une relation contractuelle directe entre les concurrents. Il rappelle à cet égard que la violation du règlement n'entraîne pas de sanction par les coureurs ou l'organisateur de la course mais un organisme extérieur¹⁷³.

Pour notre part, nous nous rangerons sur cette question à l'analyse d'Olivier Jambu-Merlin. La formation d'un contrat entre les participants d'une régate ne nous semble pas inenvisageable, toutefois, ce contrat n'est pas, à moins d'une formulation précise, le règlement de la régate qui a pour but de régir les principes de responsabilités juridiques entre les participants. Le règlement de la course n'est pas sans influence sur le régime de l'abordage, toutefois, cette influence ne se ressent pas, au niveau des règles de responsabilité mais seulement de l'appréciation de la faute. Alors que le règlement de course sert à préciser des règles spécifiques de navigation, même si celles-ci, seront souvent proches des règles du RIPAM. L'arrêt du 18 mars 2018 ne semble d'ailleurs pas écarter la possibilité d'exclure le régime de l'abordage en raison d'une relation contractuelle entre les régatiers, mais considère indirectement et avec l'appui de son rapporteur qui estime qu'il est nécessaire de rechercher si le règlement de course établit de véritables règles de responsabilité dérogatoire du droit commun ou s'il se contente d'adapter des règles existantes aux spécificités de la pratique sportive considérée.

¹⁷² P. Bonassies, P. Delebecque, « L'abordage chasserait-il le contrat ? », DMF n° 694, 1er juillet 2008 ; P. Bonassies, C. Scapel, Traité de droit maritime, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, n° 380-1.

¹⁷³ O. Jambu-Merlin, « A l'abordage ! Pour une unicité du régime de l'abordage », DMF n°702, 1er avril 2009 : « *entre concurrents, on voit mal que l'adhésion à un même règlement de course, dont les termes sont, pour l'essentiel, plus généraux (issus d'une fédération) que spécifiques à la course concernée, puisse entraîner l'établissement de liens contractuels. Il y a peut-être une relation contractuelle "en étoile" entre participants pris individuellement et organisateur, mais pas de contrat "transversal" entre participants. D'ailleurs, la violation du règlement de course peut entraîner sanction par un jury de course qui n'émane ni des coureurs ni le plus souvent de l'organisateur, mais d'une autorité fédérale extérieure à la course* »

Pierre Bonassies et Philippe Delebecque justifient leur position en se référant aux jurisprudences appliquant un contrat entre les plongeurs d'une même palanquée¹⁷⁴ et celles excluant la loi Badinter pour une course de motocyclette sur un circuit fermé¹⁷⁵. Ces arguments ne nous semblent pas pleinement convaincants. S'agissant des plongeurs d'une même palanquée, le régime de l'abordage n'était pas applicable en l'espèce, tandis que le contrat conclu était une convention d'assistance qui s'était formée entre les plongeurs à la suite du malaise de l'un d'entre eux. Ce contrat faisait obstacle à la responsabilité délictuelle de droit commun. Dans notre opinion, le régime de l'abordage pourrait également être supplanté par une convention d'assistance lors d'une régate, car les deux régimes ne visent pas à traiter des mêmes situations. Le régime de l'abordage ne traite pas de l'assistance entre les navires et la convention d'assistance ne vise pas à traiter la situation juridique de l'accident qui a justifié la formation du contrat d'assistance.

S'agissant, en l'espèce, d'une course de motocyclette qui a entraîné l'exclusion de la loi Badinter en faveur d'une responsabilité contractuelle, cela est davantage du fait que les conditions d'application de la loi Badinter n'étaient pas applicables aux faits de l'espèce. Nous partageons ainsi l'avis d'Yves Tassel, lorsqu'il estime sur cette question que la convention de régate forme plutôt qu'un contrat entre les régatiers, un acte juridique collectif en forme d'acte unilatéral¹⁷⁶. Si nous estimons que le règlement de course ne fait pas, par principe, échec au régime de l'abordage, il nous semble naturel que le régime d'abordage soit supplétif et qu'il s'efface en présence d'une relation contractuelle entre les navires tel que le remorquage. Il n'y a, en effet, aucune raison d'imposer à des parties un régime de responsabilité dans un domaine où ils ont la libre disposition de leurs droits et où ils sont le mieux à même de déterminer les règles appropriées à leurs situations. Dans le cadre d'une régate, il serait donc loisible aux régatiers de stipuler, au travers du règlement de course, que la responsabilité d'un abordage entre les participants sera soumise à un régime de responsabilité sans faute. Une telle règle formerait un accord entre les participants afin d'exclure la responsabilité pour faute du régime légal de l'abordage.

¹⁷⁴ CA Paris 25 janv. 1995, *D.* 1997, Somm. 191, obs. F. Lagarde.

¹⁷⁵ Cass.civ.2. 28 février 1996, n°93-17.457 ; 93-18.012 ; 93-18.356, *Bull.civ.* 1996 II n° 37 p. 24

¹⁷⁶ Y. Tassel, « Le développement du droit applicable à la plaisance », *DMF* n°699, 1er janvier 2009.

L'ensemble de ces éléments ne font que nous diriger vers la conclusion que les plaisanciers, pas plus qu'aucun autre navigant, ne nécessite une protection particulière en matière d'abordage.

Section II : L'absence de justification d'une protection spécifique du plaisancier abordeur

27. – Il est désormais admis, tant en jurisprudence¹⁷⁷ qu'en doctrine, que le régime de l'abordage est applicable à la navigation de plaisance, le risque maritime, commun, justifiant l'application d'un régime commun. Pour autant, la navigation de plaisance présente des institutions où la situation du plaisancier est déséquilibrée car il est mis face à un risque spécifique que ne rencontrent pas les autres navigants. Tel n'est pas le cas dans le cadre de l'abordage : le plaisancier est un navigant (§1) et l'étude de la jurisprudence montre même que tous les types de plaisanciers sont des navigants (§2).

§1. Le plaisancier est un navigant comme un autre.

27. *Bis*– **Risque de remise en question de l'abordage.** Si l'application du régime de l'abordage n'est plus mise en doute dans le droit positif, une évolution n'est pas inenvisageable. Gaël Piette s'inquiète ainsi de l'influence croissante du droit de la consommation dans le droit de la plaisance qu'il assimile à l'ouverture de la boîte de Pandore. Par cette brèche, il craint un détachement progressif du droit maritime à la plaisance face à des victimes qui contesteraient ses règles exorbitantes du droit commun¹⁷⁸. L'emprise du droit de la consommation sur le droit de la plaisance est progressive et peut-être inévitable. Nous soutenons

¹⁷⁷ Pour une application récente v. : Gaël Piette, « Quand la plaisance n'est plus plaisante : Le partage de responsabilité consécutif à un abordage », DMF n° 829, 1er novembre 2020.

¹⁷⁸ G. Piette, « La vente d'un navire de plaisance à un particulier est un acte mixte ; réflexions sur la place du droit de la consommation dans la plaisance » DMF n° 826, 1er juillet 2020 : « *la boîte de Pandore serait définitivement ouverte si le droit de la consommation et l'esprit qui l'anime venaient à s'étendre à tout le droit de la plaisance. Ce sont alors des règles et des institutions du droit maritime éprouvées de longue date qui risqueraient d'être perturbées. En effet, une excessive « consommation » de la plaisance pourrait provoquer une attraction du droit terrestre. La plaisance se détacherait alors progressivement du droit maritime. Combien de temps s'écoulerait-il avant que des requérants ne prennent prétexte d'une telle évolution (...), pour contester l'exclusion du droit commun de la responsabilité en matière d'abordage* »

d'ailleurs une application du droit terrestre, contenant le droit de la consommation, dans certains domaines de la plaisance¹⁷⁹, lorsque son application justifie et permet la protection du plaisancier.

L'application du régime de l'abordage peut aussi subir des altérations par l'influence d'autres droits, comme le droit de l'assurance, la Cour de cassation étant susceptible de refuser d'appliquer le concept de faute du navire au litige relatif à l'assurance navigation de plaisance¹⁸⁰. Au regard du régime de l'abordage, la difficulté est de deux ordres, d'une part, elle impose une responsabilité du fait du navire, c'est-à-dire une chose exorbitante par rapport au droit commun qui prévoit une responsabilité objective, d'autre part, il peut lui être reprochée une prescription courte exorbitante du droit commun de deux ans à compter de l'événement contre cinq ans à compter de la connaissance de l'événement dans le droit commun.

28. – Identité du risque. En matière d'abordage, la situation de plaisancier ne justifie pas de retenir une responsabilité sans faute. L'étude de l'histoire du droit de l'abordage, de ses objectifs et de ses préoccupations que nous avons abordée permet d'aboutir à cette conclusion. La plaisance présente des situations multiples avec des risques en apparence diamétralement opposés. A première vue, il est effectivement difficile d'assimiler le risque qui pèse sur le marin solitaire effectuant une transatlantique en hiver au touriste estivant profitant d'une virée sur un pédalo. Mais ce risque que cherche à régir le régime de l'abordage est en réalité fondamentalement le même : la collision entre deux navires et la responsabilité qui en découle. Les spécificités de la plaisance ne changent rien à ces fondamentaux. La navigation de plaisance n'est pas lucrative, mais ce n'est pas la recherche d'un gain qui augmente ou réduit le risque d'une collision.

La navigation de plaisance présente un danger accru pour les personnes. La navigation de plaisance est moins susceptible de mettre en présence des professionnels, dans le sens de marins entraînés compétents, pour autant, c'est justement le régime de l'abordage qui s'adresse également à ces plaisanciers moins

¹⁷⁹ v. *infra* Partie II, Titre I.

¹⁸⁰ Y. Tassel, « L'application de l'assurance du voilier lorsque le dommage résulte de la faute du skipper par ailleurs assuré par une compagnie différente pour sa responsabilité civile », DMF n° 560, 1er mai 1996.

formés en leur enseignant qu'ils sont navigants comme les autres et qu'ils doivent se montrer responsables de leur propre navigation. Qu'ils doivent être solidaires des autres usagers, qu'en contrepartie, ils sont également traités avec indulgence et que seule leur négligence sera sanctionnée comme tous autres navigants.

La plaisance a majoritairement une vocation côtière, de cabotage, si ce n'est locale, là où d'autres formes de navigation auront beaucoup plus souvent vocation à contenir un aspect international et hauturier. Mais le risque d'abordage n'a pas de frontière autre que terrestre. Son application est en effet admise même dans les ports¹⁸¹ et dans les fleuves¹⁸². Les spécificités de la navigation ne justifient donc pas de remettre en cause le régime de responsabilité pour faute de la plaisance, héritier de son histoire, comme l'est d'ailleurs en droit terrestre le cas des responsabilités du fait des choses, dont le développement fut justifié par la difficulté pour les victimes d'être indemnisées, malgré la multiplication des accidents liés à la machinerie lors de l'industrialisation de la société. Qui plus est, les spécificités de la navigation de plaisance n'occultent pas la similitude des règles de navigation, comme celles du RIPAM pour la prévention des abordages en mer, qui s'appliquent indifféremment à la plaisance et aux autres types de navigation.

L'affirmation est sans doute moins aisée sur la question de la prescription abrégée de deux ans en matière d'abordage. Toutefois, il est possible de rappeler que le droit commun connaît des prescriptions abrégées, pour une prescription de deux ans, nous pensons notamment à la prescription abrégée en matière d'assurance qui s'applique indifféremment aux assurés professionnels comme aux non-professionnels¹⁸³. De la même façon, le domaine des transports est un habitué des prescriptions abrégées appliquées à des usagers non professionnels. Tel sera le cas de la prescription en matière de transport de passagers prévoyant un délai de prescription de trois ans¹⁸⁴ ou de la prescription spécifique du transport aérien¹⁸⁵. Il

¹⁸¹ A. Vialard, « Les applications du droit maritime dans le cadre des ports de plaisance », DMF n° 556, 1er janvier 1996 ; Auteur non identifié, « Port. Régime. Responsabilité du port. Responsabilité civile extra contractuelle. Sources ». DMF supplément n° 16, 1er juin 2012.

¹⁸² Article L4132-1 du Code des transports

¹⁸³ L114-1 du Code des assurances.

¹⁸⁴ Article 9.b. de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

est donc difficile de considérer que la prescription abrégée du régime de l'abordage impose une prescription injustement sévère aux plaisanciers, alors que l'application d'une prescription abrégée à des consommateurs se trouve dans divers domaines. Cela aurait été bien différent, si le régime de l'abordage avait conservé son ancienne prescription d'un jour à un mois sous l'ordonnance de Colbert sur la marine et le Code de commerce de 1807, trop sévère, selon la conception moderne, pour le plaisancier comme pour n'importe quel armateur d'ailleurs.

29. – Modification inutile du régime actuel. D'autre part, une modification du régime de l'abordage pour les plaisanciers ne permettrait pas nécessairement de leur assurer une meilleure protection. En effet, de manière évidente, s'il est désavantageux pour le plaisancier abordé de devoir prouver la faute du navire abordeur pour être indemnisé, la règle de la responsabilité pour faute le protégera à son tour chaque fois qu'il sera à l'origine d'un abordage fortuit. C'est, comme il a été précisé, la raison pour laquelle le maintien d'une responsabilité pour faute est nécessaire en l'absence d'obligation légale d'assurance du plaisancier¹⁸⁶.

Il en ira de même de la prescription abrégée qui sera défavorable au plaisancier tout autant qu'elle lui sera avantageuse s'il est fautif¹⁸⁷. Cela est d'autant plus vrai considérant que l'abordage emportera souvent un dommage pour les deux navires impliqués avec une potentielle faute commune de ceux-ci.

Surtout, le régime de l'abordage bénéficie d'une uniformisation mondiale exceptionnelle en ce que la Convention sur l'abordage de 1910 a été massivement ratifiée. L'essentiel des pavillons reconnaissent ainsi le principe d'une responsabilité pour faute et d'une prescription de deux ans. L'uniformisation internationale d'une règle reconnue est partagée par l'ensemble des navigants quel que soit le lieu où se déroule l'abordage n'est-elle pas un excellent outil de protection et de sécurité juridique pour les plaisanciers comme tous les autres

¹⁸⁵ Article 35 de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal le 28 mai 1999.

¹⁸⁶ Plus généralement sur la question de l'obligation d'assurance v. *infra* n° 187 et s.

¹⁸⁷ P. Bonassies, « La responsabilité du plaisancier en croisière », *Gaz.Pal* 1997.4. 16 octobre 1997, numéro spécial 2ème partie.

marins, renforçant encore davantage le sentiment de solidarité qui anime le milieu maritime ?

Les spécificités de la navigation de plaisance justifient si peu d'envisager un régime de l'abordage différent que celui-ci n'a eu de cesse de s'étendre à de plus en plus d'engins flottants.

§2. Tous les types de plaisanciers sont des navigants

30. – Position doctrinale. Le principe d'une responsabilité pour faute dans l'abordage étant une caractéristique inhérente à ce régime, une manière détournée de tenter d'échapper à ce régime contraignant pour les plaisanciers fut de débattre de son champ d'application en essayant de distinguer les navires des engins flottants qui ne seraient pas soumis à l'abordage.

Le régime de l'abordage est confiné aux dommages entre tous navires auxquels sont assimilés les engins flottants non amarrés à poste fixe¹⁸⁸. L'article 1^{er} de la loi n° 67-545 du 7 juillet 1967, relative aux événements de mer, connaissait déjà cette extension aux engins flottants, pourtant, cela n'a pas empêché la jurisprudence d'être saisie de questions concernant diverses formes de pratiques de la plaisance. C'est sur ce point que l'uniformité internationale du régime de l'abordage connaît une rupture entre le courant français et le courant anglais. Le courant français revendique l'application la plus large possible du régime de l'abordage jusqu'à y inclure les engins de plage non motorisés. Le droit anglais se montre plus restrictif en limitant l'application du régime de l'abordage aux navires effectuant une navigation désignée comme : « *la progression ordonnée sur l'eau d'un lieu à un autre, qu'ainsi un engin employé seulement pour procurer du plaisir sur l'eau sans le dessein de se rendre quelque part n'est pas utilisé pour naviguer : "aller de façon désordonnée en bateau" n'est pas naviguer* »¹⁸⁹. Bien que la jurisprudence française, applique ce courant, il ne reçoit qu'un accueil très mitigé par la

¹⁸⁸ Article L5131-1 du Code des transports.

¹⁸⁹ Y. Tassel, « Le développement du droit applicable à la plaisance », DMF. n°699, 1^{er} janvier 2009.

doctrine¹⁹⁰. Yves Tassel approuve cette conception anglaise du champ d'application du régime de l'abordage, pour lui, la notion d'expédition que reflète la définition anglaise de la navigation est au cœur du droit maritime¹⁹¹. De manière générale la conception française est assez réprouvée en doctrine, Martine Rémond-Gouilloud s'avère très sévère avec cette position, considérant que l'assimilation entre le rude métier de capitaine et les « évolutions véliplanchistes » a quelque chose de choquant. Pour elle l'application du droit maritime est un palliatif inadéquat au vide législatif et jurisprudentiel sur les sports nautiques, ce qui nuit à la cohérence du droit maritime¹⁹². Arnaud Montas ajoute que l'assimilation de la planche à voile à un navire est d'autant plus inappropriée que le véliplanchiste n'a pas vocation à affronter habituellement le risque de mer¹⁹³.

Toutefois, une partie de la doctrine est en faveur de la position française, comme Pierre Bonassies et Christian Scapel¹⁹⁴ qui s'inquiètent de la conséquence indirecte de l'application du droit maritime à ces engins et la possibilité pour le plaisancier de limiter sa responsabilité¹⁹⁵.

31. – Position jurisprudentielle. Formant le courant français, la jurisprudence française n'a eu de cesse d'étendre le régime de l'abordage à tous types d'engins. La Cour de cassation n'hésita pas à appliquer le régime de l'abordage au titre du Code de commerce de 1807 et la convention de 1910 à un zodiac, annexe d'un yacht de plaisance servant comme bateau de secours, en

¹⁹⁰ E. Langavant, « Responsabilité en navigation de plaisance, l'accident de la rochelle », DMF.259.1982.

¹⁹¹ E. Langavant, « Responsabilité en navigation de plaisance, l'accident de la rochelle », DMF.259.1982.

¹⁹² M. Rémond-Gouilloud, « Navires et engins de plages », DMF n° 1984. 387, : « le débat se situe sur un faux terrain. L'attraction exercée par les règles du droit maritime sur les sports nautiques traduit sans doute une faille du droit positif, et les solutions commentées des palliatifs bien compréhensibles au regard des faits : organisation insuffisante de l'exercice de ces sports ? Absence de règles propres à en "civiliser" la pratique, absence d'assurance obligatoire ? Une intervention législative s'imposera peut-être si la Cour de cassation n'y met bon ordre. On voit mal en tous cas pourquoi le droit maritime, dévalué d'avoir été utilisé hors de propos, devrait faire les frais de ces insuffisances ».

¹⁹³ A. Montas, *Droit Maritime*, Vuibert, Dyna'sup droit, 2012, p.47-48, : « Assimiler une planche à voile à un navire n'emporte pas la conviction, tant "ce n'est pas parce qu'un cycliste doit respecter les prescriptions du Code de la route que son engin devient ipso facto, une automobile" ! En effet, parce qu'elle est un engin à stabilité précaire et que sa zone d'action est limitée, la planche à voile n'a pas vocation, sauf à forcer le sens des mots, à affronter habituellement le risque de mer ».

¹⁹⁴ P. Bonassies. C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, p.634, n° 805

¹⁹⁵ Y. Tassel, « Le développement du droit applicable à la plaisance », DMF. n°699, 1^{er} janvier 2009.

considérant qu'il était destiné à la navigation en mer et ne devait être utilisé qu'en mer¹⁹⁶. Il en est de même pour la collision entre deux jet skis évoluant en mer¹⁹⁷.

En dépit d'une grande réticence doctrinale à étendre ce régime à des engins de plaisance, ces navires « imparfaits »¹⁹⁸, la jurisprudence n'a pas hésité à plusieurs reprises à appliquer l'abordage à la collision entre deux véliplanchistes¹⁹⁹. En 1991, la Cour d'appel de Rennes le justifie très simplement en considérant qu'une planche à voile était un engin flottant évoluant en mer et qu'elle était assimilée à un navire²⁰⁰. Il est d'ailleurs intéressant de noter que les juges ont également considéré que la collision n'avait pas eu lieu entre un véliplanchiste et un baigneur du seul fait que le court espace de temps ayant séparé la chute du premier véliplanchiste qui tentait de repartir et le choc avec le flotteur adverse permettait de considérer qu'il s'agissait d'un même accident et qu'il n'avait pas perdu sa qualité de véliplanchiste en tombant. Nous pouvons ici faire une comparaison intéressante avec les jurisprudences de la loi Badinter sur les accidents de la circulation, considérant que ne perd pas sa qualité de conducteur la victime éjectée de son véhicule dès lors que les dommages interviennent dans un seul trait de temps²⁰¹.

La Cour d'appel d'Aix-en-Provence va jusqu'à appliquer le régime de l'abordage à un pédalo entré en collision avec une vedette tirant un skieur nautique²⁰². La jurisprudence valide une application extrêmement extensive du régime de l'abordage, qui n'est toutefois pas l'apanage du droit français, le droit américain se montrant encore plus inclusif que le droit français²⁰³. Reste qu'elle a bien été

¹⁹⁶ Cass.com. 27 novembre 1972, n° 70-12.596, Navire « Gipsy II ».

¹⁹⁷ Cass.com. 3 juillet 2012, n° 11-22.429, Bull.civ. 2012, IV, n° 144, DMF HS 17, n° 61.

¹⁹⁸ E. du Pontavice, *La navigation de plaisance et le droit*, Colloque AFDM, ed. Litec, 1987, p.71.

¹⁹⁹ CA Rennes, 4 mai 1982, DMF n° 409 de 1983, p. 40 et les obs. de Y. Tassel et Y.-M. Le Jean. S. Miribel, « "Assimilée" à un navire, une planche à voile est soumise aux règles de l'abordage », DMF n° 779, 14 avril 2016.

²⁰⁰ CA Rennes, 7 mai 1991 obs. Y. Tassel, R. Le Brun, « Navigation de plaisance : du droit applicable au heurt de deux véliplanchistes », DMF n° 515, 1er avril 1992.

²⁰¹ v. par exemple : Cass.civ2. 6 février 2003, n° 00-18.501, Bull.civ.2003 II n° 26 p. 23.

²⁰² CA Aix-en-Provence, 7 décembre 1961, DMF 1962, p. 284, note E. du Pontavice ; J. Bonnaud, Fasc. 1264 : *Actes de commerce maritime*, LexisNexis, JurisClasseur Transport, 2009, n°31.

²⁰³ P. Bonassies. C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, p.634, n° 385

forcée de ne pas l'étendre, et c'est bien naturel, aux dommages appliquant un navire et un baigneur en l'absence de tout engin utilisé par ce dernier²⁰⁴.

32. – Commentaires. Pour notre part, nous soutenons cette conception française extensive du régime de l'abordage. C'est par parfaite interprétation de la notion d' « engin flottant » non amarré à poste fixe, exprimée dans le Code des transports, qu'il est possible d'appliquer l'abordage aux engins de plage sans distinction de leur mode de propulsion des eaux dans lesquelles ils évoluent et l'absence ou la présence d'une intention de déplacement. Cette conclusion est, selon nous, la conséquence naturelle et nécessaire des objectifs spécifiques de ce régime particulier qu'est la responsabilisation du plaisancier. Le fait qu'une planche à voile ne dispose pas d'un moteur et ne vise pas une navigation n'enlève rien au risque nautique auquel elle fait face. Si nous admettons volontiers que ce risque est réduit en ce qui concerne des dommages matériels, en comparaison à un véritable navire de plaisance, le risque humain reste le même, la nécessité de responsabilisation des usagers est identique.

C'est aussi parce que la navigation d'une planche peut s'avérer tout aussi imprécise que d'autres navires à voile, que la même indulgence doit lui être accordée lorsque le dommage n'a pas pour origine sa faute.

Toutefois, il est difficile d'admettre une application infinie du régime de l'abordage à tout ce qui se trouverait dans l'eau. Bien que la jurisprudence n'en donne pas l'illustration, nous pouvons nous amuser à imaginer son opinion en présence d'un dommage impliquant une planche de surf ou de *morey* (*Bodyboard*), les kitesurfs sont d'ailleurs soumis au régime de l'abordage²⁰⁵. Allons plus loin, qu'en est-il du baigneur rêvassant sur un matelas gonflable et à l'extrême, d'un enfant équipé de brassards. Ne s'agit-il pas là également d' « engins » « flottants » assimilables à des équipements pneumatiques miniatures ? Or, la taille d'un engin de plage n'est pas déterminante de sa qualification, mais c'est peut-être là qu'il devient nécessaire de tracer une ligne de démarcation.

²⁰⁴ A. Tinayre, « Evènement de mer : De la loi applicable à l'événement survenu en Espagne, mettant en cause un zodiac et un baigneur », DMF n°523, 1^{er} Janvier 1993.

²⁰⁵ CA Montpellier 15 janvier 2013, obs. *RD transp.* 2013, n° 46, obs. M. Ndendé ; Auteur non identifié, « Abordage. Notion. Collision entre un kite surf et une planche à voile (oui) », DMF supplément n° 18, 1^{er} juin 2014.

Sans approuver les auteurs qui souhaitent limiter le régime de l'abordage aux engins servant à la navigation, peut-être, est-il nécessaire de se référer à un critère, un cran plus permissif, qui est celui du déplacement. Seuls, pouvant être assimilés à des engins flottants non amarrés à poste fixe, les équipements dont la fonction principale est le déplacement de son usager. Un tel critère permettrait, comme avant, d'englober des engins comme les pédalos, les kayaks et les planches à voile, d'y inclure d'autres planches plus modestes pouvant toutefois entraîner des dommages corporels importants, comme les planches de surf, tout en excluant des équipements dont la fonction principale est totalement étrangère au déplacement de son utilisateur, comme un matelas gonflable.

L'autre limite naturelle du régime de l'abordage nous est finalement insinuée par le Code des transports : la notion d'amarrage à poste fixe nous montre la volonté de ne plus considérer comme un navire tout engin flottant qui est trop étroitement imbriqué à la terre. Yves Tassel considère avec Olivier Jambu-Merlin que le critère dirimant de l'application de ce droit maritime est la localisation en mer pour les différences physiques objectives entre la mer et la terre, leurs impacts sur la conception des dommages qui y sont subis. D'autant que rien n'oblige le terrien de s'aventurer en mer s'il refuse de se soumettre à ses contraintes²⁰⁶. Ce qui fera finalement échec à l'abordage sera effectivement la terre, ainsi, n'y seront pas soumis les engins flottants amarrés à demeure, ce que n'est pas par exemple, le cas d'un navire amarré à quai²⁰⁷ dans un port, cet amarrage n'ayant qu'une vocation temporaire, incomplète et éphémère. Pourrait-on même dire que c'est la perte de liberté de mouvement, essence de la navigation maritime, qui fait perdre à un engin flottant son mérite à être régi par le droit maritime et à défaut de ne plus être complètement exposé à tous risques maritimes. La terre commence là où la liberté s'arrête...

²⁰⁶ Y. Tassel, « Le développement du droit applicable à la plaisance », DMF. n° 699, 1^{er} janvier 2009 : « *on peut admettre que le critère dirimant de l'application de ce droit maritime est la localisation en mer. Cette solution est justifiée : parce que la mer n'est pas la terre et parce que rien n'oblige un terrien à se rendre en mer, le droit du dommage subi en mer mérite de n'être pas le même que celui du dommage se produisant à terre* ».

²⁰⁷ S. Sana-Chaillé de Néré, « - La "limitation", applicable au navire de plaisance, ne peut être invoquée par l'assureur que si le propriétaire du navire a constitué un "fonds" », DMF n° 744, 1^{er} février 2013.

Ainsi, peut être débattue la frontière avec la terre. Yves Tassel s'interroge sur la possibilité d'exclure le droit maritime pour les activités qui s'exercent sur la bande des 300 mètres²⁰⁸. La proposition est intéressante et censée, tant l'usage d'un engin de plage dans cette limite est très éloigné de la navigation maritime, toutefois, elle nous paraît inutilement complexe d'application alors que la localisation du lieu d'un abordage, s'il est en limite de cette bande des 300 mètres, entraînerait des débats de preuves sans fin...

CONCLUSION DU CHAPITRE

33. – Le régime de l'abordage est ancestral, la trace historique de son caractère fondamental qu'est la responsabilité pour faute peut être remontée jusqu'à la Grèce antique. Cette focalisation sur la faute ne s'est jamais démentie depuis lors, encore que l'Ordonnance de Colbert sur la marine, à défaut de créer une responsabilité sans faute, ait induit une obligation d'indemnisation sans responsabilité. Cette prédominance de la faute a fini par trouver une assise internationale avec la signature de plus d'une centaine de pavillons de la Convention du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage. Cela n'est que la conséquence naturelle de la spécificité du milieu marin qui présente un risque marin insurmontable et commun nécessitant une attention particulière et une solidarité de tous ses usagers. Cela amène à une indulgence réciproque et compréhensive de leurs responsabilités, mais aussi, une sévérité pour les navigants négligents. Ne soyons néanmoins pas naïfs, le plaisancier ne se lève pas le matin en se réjouissant que notre législateur ait eu la bonté de lui accorder une responsabilité pour faute. Cependant, la responsabilité pour faute prévue dans l'abordage traduit la spécificité de la navigation maritime et de l'esprit qui l'anime. Le législateur n'est venu que traduire juridiquement ces spécificités et son intervention ne nous semble pas nécessaire en plaisance tant que ces spécificités demeurent.

La situation est la même en matière de navigation de plaisance. Alors que l'instauration d'un régime sans faute de l'abordage ne se justifie pas et ne

²⁰⁸ Y. Tassel, « Plaisance (suite et fin) », DMF n°574, 1er septembre 1997.

permettrait d'ailleurs pas nécessairement d'offrir une meilleure protection du plaisancier. L'abordage est un concept juridique adapté à la navigation de plaisance, car, comme toutes les autres formes de navigation, il vise à encadrer un risque maritime qu'il leur est commun. C'est la raison pour laquelle nous comprenons et nous pouvons soutenir, en dépit des critiques doctrinales, le courant jurisprudentiel visant à sans cesse étendre le régime de l'abordage à des engins de plaisances et à des situations de plus en plus diverses, notamment les planches à voile.

Pourtant une démarcation doit nécessairement être créée pour ne pas donner au régime de l'abordage une interprétation absurde, cette démarcation doit, selon nous, être fixée au regard du critère de déplacement d'un engin flottant. Sans aller jusqu'à rechercher si l'engin flottant vise à effectuer une « navigation », une « expédition » maritime. Il nous semble au moins nécessaire d'exiger, pour être soumis au régime de l'abordage, qu'un engin de plage ait pour fonction première le déplacement de son usager.

Parmi les quatre orientations possibles du droit de la plaisance que sont : l'intégration totale au droit maritime ; l'intégration totale au droit terrestre ; le maintien du régime hybride actuel ; le développement d'un droit spécial de la plaisance, en matière d'abordage le droit positif a opté pour une intégration totale au droit maritime. Le régime de responsabilité découlant est ainsi le même quel que soit le type de navire, de navigation ou de navigant impliqué. Cette solution reçoit notre approbation tant il serait inéquitable que des navires soumis aux mêmes règles de navigation soient sujets à un régime de responsabilité distinct, d'autant plus que les fondements du régime de l'abordage sont transposables à la navigation de plaisance.

On peut néanmoins laisser en suspens la question des abordages entre navires sans équipages manœuvrés uniquement par une intelligence artificielle qui fait l'actualité technologique de la navigation maritime²⁰⁹. Si ces navires devaient se démocratiser sera-t-il encore possible de rechercher une faute du navire ou de son chef de bord, c'est-à-dire de cette intelligence artificielle ? L'intelligence artificielle ne commet pas d'inattention, elle n'a pas à être responsabilisée, le

²⁰⁹ L. Toussaint, « Maritime : place au futur », BTL n° 3652, 10 juillet 2017

dommage ne pouvant provenir que de la négligence de son programmeur, d'une erreur technique ou d'une situation physiquement insurmontable. Une disparition ou une évolution du régime pour faute de l'abordage, si elle doit intervenir, ne viendra pas, selon nous, de la plaisance mais bien de l'évolution technologique. De la même façon que ce fut la mécanisation des navires qui suscita la mise au centre des préoccupations maritimes le régime de l'abordage au XIXe siècle.

Quoi que nous réserve l'avenir, l'abordage sera sans doute encore l'une des principales sources de responsabilité des navires, de leurs armateurs et usagers, car le risque maritime est une source de responsabilités. C'est la raison pour laquelle le risque maritime sera probablement encore longtemps indissociable de l'institution maritime de la limitation de responsabilité.

Chapitre II : L'application nécessaire de la limitation de responsabilité en navigation de plaisance

34. – Inséparable de la notion d'expédition maritime, le risque naval a justifié la création de l'institution de la limitation de responsabilité des personnes participant à l'expédition maritime. Créée pour faire face au risque du commerce maritime, son application à la navigation de plaisance a de longue date été extrêmement critiquée. Pourtant, son application apparaît nécessaire au regard de l'identité des risques encourus par les navigants (Section I). La France a ainsi admis l'extension de la limitation de responsabilité à la navigation de plaisance au regard de l'intérêt général que représente cette activité (Section II).

Section I : L'identité du risque économique encouru par les navigants

34. *Bis*– Pour comprendre la difficulté que suscite l'application de limitation de responsabilité des exploitants d'un navire à la plaisance, il est nécessaire de rappeler que cette institution vise fondamentalement à préserver et entretenir le commerce maritime, son essence étant commerciale (§1), son application à la navigation de plaisance qui, si elle n'est pas professionnelle n'est pas commerciale, est alors controversée (§2).

§1. L'essence commerciale de la limitation de responsabilité

34. Ter– Introduction. Considérée par Arnaud Montas comme la règle d'or du droit maritime²¹⁰, l'institution de la limitation de réparation, appelée par abus de langage une limitation de responsabilité²¹¹, est l'une des spécificités les plus originales de ce droit. Par la constitution d'un fonds de limitation, la personne exploitant un navire débiteur d'une dette de responsabilité ou de certaines dettes contractuelles, demande la mainlevée des saisies, le gommage des privilèges et interdit aux créanciers d'un événement de mer de se désintéresser autrement qu'auprès du fonds. Simple dans son usage, tentaculaire dans son champ d'application, l'institution de la limitation de responsabilité en droit maritime est effectivement au cœur de ce droit en ce qu'il en conditionne bien des principes et des réflexions.

C'est aussi cette prédominance qui a justifié l'intérêt et les vifs débats autour de l'application de cette institution à la plaisance. Nous comprenons d'autant plus ce point en constatant que deux projets de loi de la plaisance n'ont pu aboutir, en partie, parce qu'il n'a pas été possible :« *de fixer la barre au-delà ou en deçà de laquelle le droit maritime et la limitation de responsabilité s'appliqueraient* »²¹².

34. Quater– Historique. Ayant subi d'importantes évolutions, la limitation de responsabilité n'a pas bénéficié de la continuité temporelle ni de la même uniformisation internationale que le régime de l'abordage. Elle a cependant en partage, son ancienneté. Il est possible de retracer la limitation de responsabilité à l'abandon noxal et l'action du *Peculio* du droit romain²¹³.

Le droit français s'est initialement avéré beaucoup plus accueillant que le droit anglais vis-à-vis de la limitation de responsabilité. Se retrouve ainsi à l'article II du livre VIII titre II de l'Ordonnance sur la marine de Colbert de 1681, la capacité

²¹⁰ A. Montas, « Les ardeurs de la limitation de responsabilité en droit maritime », La Semaine Juridique Entreprise et Affaires n° 14, 1163, 4 Avril 2019.

²¹¹ G. Piette, *Fasc. 1110 : Responsabilité du propriétaire de navire*, LexisNexis, JurisClasseur Transport, 2019 n° 12.

²¹² E. Langavant, « Responsabilité en navigation de plaisance, l'accident de la rochelle », DMF.259.1982.

²¹³ *Ibid.* n°14.

pour le propriétaire du navire d'abandonner son navire²¹⁴ et son fret pour se décharger de sa responsabilité du fait du capitaine²¹⁵. Les rédacteurs de l'ordonnance créditent l'héritage romain de cette institution en l'assimilant à la capacité du maître d'abandonner son esclave pour être déchargé du délit que ce dernier avait commis.

Bien que modernisée dans son vocabulaire, la formule est reprise presque mot pour mot à l'article 216 du Code de Commerce Napoléonien de 1807.

Les britanniques ont été longtemps hostiles à la capacité d'abandon du navire et se sont orientés progressivement vers la limitation de responsabilité sous la forme que l'on connaît depuis la fin du XVIIIe siècle et qui aboutit en 1894 à la possibilité de constituer un fonds de limitation²¹⁶. C'est par un souci de compétitivité que d'autres pays, tels les Etats-Unis, durent adopter les règles de limitation de responsabilité afin de ne pas trop pénaliser leurs armateurs²¹⁷. Le système de l'abandon du navire laisse les créanciers particulièrement démunis lorsque le navire est rendu à l'état d'épave à la suite de l'événement de Mer. Pierre Bonassies et Christian Scapel relatent ainsi que les ayants-droits des victimes du *Titanic* avaient dû orienter leurs actions contre les quelques embarcations de sauvetage rechapées du naufrage.

Pour améliorer le sort des créanciers, une première Convention internationale de 1924 s'inspira du système anglais, tout en laissant au choix de l'armateur, la possibilité d'abandonner le navire et proposa donc un système dual qui ne connut guère de succès²¹⁸. Elle a été remplacée par la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer qui mit fin au système pour adopter pleinement la limitation de responsabilité

²¹⁴ L'abandon de navire étant la forme primaire de la limitation de responsabilité de l'armateur en ce qu'elle limite la réparation qu'il doit au navire et à son fret.

²¹⁵ Du « Maître » dans le texte.

²¹⁶ P. Bonassies. C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, p.634, n° 402 : LexisNexis

²¹⁷ P. Bonassies, « Chronique de jurisprudence maritime américaine », DMF n° 521, 1er novembre 1992 ; Charles D. Katz, « Recognizing The Need For International Exclusion of Pleasure Craft From Limitation of Liability Statutes », *Fordham International Law Journal* Volume 6, Issue 3 1982.

²¹⁸ M. Rémond-Gouilloud, « Le navire : aventure juridique contemporaine », DMF n° 591, 1^{er} mars 1999 ; P. Bonassies. C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, n° 403.

anglaise. C'est cette convention qui sera intégrée dans la loi française n° 67-5 du 3 janvier 1967 aux articles 58 à 69.

Imparfaite et avec des montants de limitations trop faibles²¹⁹, la Convention de 1957 fut à son tour remplacée par la Convention de Londres LLMC de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, qui fut augmentée du protocole de 1996, réévalué le 8 juin 2015²²⁰. La France intègre les principes de cette convention en 1984, ses principes figurant désormais aux articles L5121-1 à 11 du Code des transports.

34. Bis– L'histoire de la limitation de responsabilité de l'armateur marque une victoire totale du système britannique du fonds de limitation sur le système français de l'abandon de navire. Ce n'est d'ailleurs pas le seul point sur lequel le système français fut supplanté. En effet, alors que le système réservait le bénéfice de la limitation au seul propriétaire du navire, il fut étendu à divers exploitants de ce dernier, conformément au système anglais²²¹. Là où le système Français permettait une limitation à l'ensemble des créances, elle fut restreinte aux créances de responsabilités et à certaines créances contractuelles. Enfin, là où le système français prévoyait que la faute personnelle simple de l'armateur pouvait briser la limitation, adoptant la Convention de 1976, depuis, seule la faute inexcusable autorise ce même résultat.

Si le système de la limitation propose une bien meilleure protection que le système d'abandon, il fit néanmoins face au problème majeur de la fixation d'un plafond adéquat. Ce plafond fut initialement indexé de manière très pragmatique par rapport à l'assurabilité du risque maritime. Pierre Lureau qualifie l'évolution du mécanisme de l'abandon de navire à la limitation de responsabilité comme la substitution d'une limitation « réelle » à une limitation « technique » parce qu'établie en fonction des possibilités d'assurance. Il précise ainsi que le plafond de réparation fixé dans la Convention de 1957 correspond au cumul de la valeur du

²¹⁹ P. Bonassies ; C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, n° 403 ;

²²⁰ Applicable depuis un décret du 28 juin 2018 portant publication des amendements aux montants de limitation prévus à l'article 3 du protocole de 1996 modifiant la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, adoptée par la résolution LEG.5 (99) du 20 avril 2012 (1)

²²¹ A. Montas, « Les ardeurs de la limitation de responsabilité en droit maritime », *La Semaine Juridique Entreprise et Affaires* n° 14, 1163, 4 Avril 2019

navire et le montant des dommages raisonnablement assurable²²². Par la transition du mécanisme de l'abandon du navire à celui de la limitation de responsabilité, l'institution de la limitation de réparation de l'armateur a ainsi été étroitement liée à celle de l'assurance.

35. – Fondements de la limitation. Les raisons de la création et du maintien de l'institution de l'abandon du navire puis de la limitation de responsabilité sont multiples et changeantes et Gaël Piette en identifie cinq²²³.

En premier lieu, la fortune de mer, liée à l'abandon de navire implique que les participants à l'expédition maritime n'engagent qu'une partie de leurs biens -une fortune de mer- et non son entier patrimoine. Il pouvait être justifié de considérer que l'armateur n'était responsable qu'à hauteur de ce risque. Concrètement, l'armateur mettait au profit de l'expédition son navire, les autres membres de l'expédition (notamment les chargeurs) n'engageaient à leur tour qu'une partie de leurs biens et non leur patrimoine dans cette aventure risquée et commune qu'est l'expédition maritime. Puisque le marchand ne risquait pas plus que ses marchandises -sa part dans l'expédition- l'armateur ne devait pas non plus être responsable au-delà de sa part -son navire-. Cet arrangement devait assurer tout investisseur (armateur comme commerçant) qu'il ne risque pas de perdre dans une activité maritime dangereuse aux chances de succès aléatoires, plus que le capital – la fortune de mer – qu'il a accepté d'exposer au péril de mer²²⁴. Etroitement lié à l'incertitude profonde d'un succès d'une expédition maritime, ce fondement n'a plus guère de portée de nos jours, car la majorité des expéditions ont perdu cette incertitude majeure et caractéristique des aventures maritimes d'antan.

En second lieu, le passage du mécanisme de l'abandon du navire à la limitation de responsabilité, impliqua que le plafonnement de la responsabilité de l'armateur dû être fixée en fonction de la capacité d'assurabilité d'un navire. Les assureurs n'ayant pas la possibilité d'assurer le risque maritime au-delà d'un certain montant,

²²² P. Lureau, « Faut-il une loi sur la navigation de plaisance » ; DMF 1970. 323.

²²³ G. Piette, *Fasc. 1110 : Responsabilité du propriétaire de navire*, LexisNexis, JurisClasseur Transport, 2019 n° 18 à 22.

²²⁴ A. Vialard, « La limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du 21e siècle », DMF n° 699, 1er janvier 2009 : « Assurant au "capitaliste" investisseur qu'il ne perdra jamais plus que la fortune qu'il aura accepté d'exposer au risque de mer, sa fortune de mer répondant des fortunes de mer »

il devint nécessaire de limiter la responsabilité à ce montant, faute de quoi, les armateurs ne seraient plus en mesure d'assurer leurs expéditions, les rendant trop risquées financièrement pour eux. Si la marge financière des assureurs permet aujourd'hui d'assurer des expéditions très variées sans limitations, leur capacité de garantie n'est toujours pas illimitée. Ce fondement a ainsi un intérêt amoindri et il n'est peut-être comme le soutient Antoine Vialard, plus qu'un : « *dogme théologique de l'inassurabilité des risques illimités* »²²⁵, éloigné de la réalité des assurances modernes, mais il conserve encore une pertinence pour les risques plus importants.

En troisième lieu, c'est la communauté maritime²²⁶, c'est-à-dire l'esprit de solidarité des navigants qui leur fait comprendre que le risque maritime est collectivement encouru par l'ensemble des navires et qu'une collectivisation du risque entre chacun d'entre eux est nécessaire. Ce fondement s'avère toujours pertinent mais éclipse la situation des victimes qui se trouvent à l'extérieur de cette communauté (passagers occasionnels, victimes à terre de pollutions d'hydrocarbures...) dont le nombre va croissant avec le développement des activités maritimes et notamment du transport de passagers...

En quatrième lieu, la limitation de responsabilité serait justifiée par la sauvegarde du secteur économique qu'est l'activité maritime dont l'intérêt général exige le maintien. Ce fondement qui est retenu actuellement par la jurisprudence²²⁷ n'apparaît pas nouveau mais comme l'aboutissement, la cristallisation des trois premiers. Puisqu'il est nécessaire de conserver une activité maritime et que le risque naval fait obstacle à cette activité, il convient de réduire à minima les conséquences économiques de ce risque.

Gaël Piette, cite en cinquième lieu le fondement de la libération du navire. L'institution aisée d'un fonds de limitation permettant très facilement d'obtenir la mainlevée d'une saisie de navire. Toutefois, ce fondement, s'il est réel, n'apparaît

²²⁵ A. Vialard, « La limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du 21^e siècle », DMF n° 699, 1^{er} janvier 2009.

²²⁶ Sur cette question v. aussi : P. Bonassies ; C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3^e ed. 2016, p.634, n° 454 ; Y. Tassel, « La plaisance et le droit en 1991 », DMF n°508, 1^{er} septembre 1991.

²²⁷ v. *infra* n° 44.

que comme le corollaire du précédent, la prompte libération du navire participant à faciliter l'activité maritime.

35. Bis– A ces cinq fondements nous en rajouterons deux. Le sixième serait celui de « l'égalité », qui transcende les précédents fondements, horizontalement (entre les différents armateurs) et verticalement (entre les différents navires). Indirectement et par l'uniformisation internationale qu'elle suscite, le mécanisme de la limitation de responsabilité permet partiellement de gommer les inégalités entre les différents navigants. Alors que le risque qu'encourt un navire n'est pas souvent proportionnel à l'investissement engagé (la valeur d'un porte-conteneur ou d'un pétrolier est par exemple considérablement plus faible que la valeur cumulée de sa marchandise et de la responsabilité qu'il encourt en cas d'accident) permet horizontalement entre chaque pays de participer plus sereinement au commerce maritime. Sans la limitation de responsabilité, seule une poignée d'armateurs, les plus fortunés, pourraient prendre des risques les plus importants comme un transport pétrolier. Cette égalisation fut un temps nécessaire entre pays, c'est la raison pour laquelle, comme il a été indiqué précédemment, les Etats-Unis ont adopté le système de la limitation pour faire face à la concurrence britannique.

Mais c'est une égalisation verticale entre navires. Pour prendre un exemple concret : le cas d'un abordage entre un remorqueur et le navire remorqué, le navire remorqué peut souvent être beaucoup plus gros, causer de bien plus importants dommages que le remorqueur, or, sans le système de la limitation de responsabilité chacun serait tenu à part égale d'un éventuel dommage (si l'un n'est pas plus fautif que l'autre), ce qui pourrait alors paraître particulièrement injuste pour l'un des navires. Cette inégalité est bien sûr rampante dans notre droit commun de la responsabilité et n'appelle pourtant pas là une critique outre mesure. La responsabilité d'une personne n'est pas proportionnelle à sa fortune. Pourtant, le fondement précédemment évoqué de la communauté maritime et de la solidarité entre navigants est peut-être là encore, à même de justifier cette quête de plus grande égalité entre les navigants.

Enfin, le septième fondement que nous pouvons donner à la limitation de responsabilité, aussi dérisoire soit-il, est celui de la tradition. Rare sont les maritimistes qui se moquent de la tradition dans cette matière ancestrale qu'est le

droit et la navigation maritime²²⁸. La jurisprudence américaine a même eu l'occasion de justifier le rejet de la plaisance de cette institution au regard de la tradition maritime²²⁹. Cette tradition justifie également plus que d'autres fondements l'extension de la limitation à d'autres bénéficiaires que ceux initialement prévus²³⁰.

La limitation de responsabilité a façonné le droit maritime qui à son tour a façonné la manière d'effectuer une navigation maritime, cette tradition a du sens, et son ancienneté participe à son acceptation commune. Car la limitation, par son ancienneté et son uniformisation internationale est un principe connu et admis. Nul doute qu'il serait de nos jours extrêmement difficile de faire admettre à un piéton que la responsabilité du conducteur d'un véhicule terrestre à moteur qui l'a heurté soit limitée. La limitation n'est pas dans les mœurs de la responsabilité civile de droit commun. Elle l'est en droit maritime.

36. – Critiques de l'institution. La suppression de l'institution de la limitation de responsabilité est envisageable, elle a même été suggérée en France pour des raisons bien patriotes, comme le rappelle Pierre Bonassies le principe même de la limitation de responsabilité des armateurs qui était contesté dans les années 1960-1970, alors que de nouveaux pays émergents et exportateurs de ressources y voyaient un privilège injuste des pays de chargeurs²³¹.

Mais si la limitation de responsabilité est la cible de l'ire des victimes, les praticiens bien sûr et la doctrine se montrent désormais majoritairement favorables au maintien de cette règle fondamentale du droit maritime. Pierre Bonassies et Christian Scapel, tout en reconnaissant qu'une réflexion sur l'avenir de

²²⁸ Antoine Vialard tout en la reconnaissant s'oppose néanmoins à cette tradition : A. Vialard, « La limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du 21^e siècle », DMF n° 699, 1^{er} janvier 2009.

²²⁹ P. Bonassies, « Chronique de jurisprudence maritime américaine », DMF n° 521, 1^{er} novembre 1992.

²³⁰ *Ibid.*

²³¹ P. Bonassies, « Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité », DMF n° 524, 01-02-1993 : « Dans les années 1960-1970, c'est le principe même de la limitation de responsabilité de l'armateur qui était contesté. C'était l'époque où les pays en voie de développement naissaient au droit maritime. Se voyant essentiellement comme des pays chargeurs, ils ne pouvaient qu'éprouver la plus grande réserve à l'égard d'une institution née dans un environnement culturel marqué par la mer et les armateurs - qu'il s'agisse du Consulat de la Mer, de l'Ordonnance de la Marine, du droit anglais du dix-neuvième siècle, ou des améliorations apportées à l'institution par le travail du Comité maritime international ».

l'institution doit être faite, approuvent fortement le maintien de l'institution. Ils en approuvent le principe au regard de la dangerosité de navigation, de son coût majeur qui nuisent à l'intérêt général que porte les activités maritimes.²³² Arnaud Montas rappelle pour sa part qu'à un coût de fonctionnement déjà important de la navigation maritime, s'ajoute des dépenses imprévues aux montants démesurés en cas d'événement de mer pouvant ruiner les personnes qui bravent le péril de la mer au bénéfice de la collectivité. La limitation permet ainsi de rendre prévisible, car plafonné, ces coûts qui normalement ne le sont pas. Ce privilège accordé aux armateurs dans l'intérêt général est un compromis entre la sécurité maritime et la protection du patrimoine des personnes exposées au risque de mer. Il qualifie ainsi la limitation de responsabilité de règle cardinale du droit maritime auquel il ne saurait être question de déroger²³³. Stéphane Miribel précise de la même façon que les progrès techniques en matière de navigation maritime ne suffisent pas à éliminer tous les risques, ce qui justifie le maintien de la limitation de responsabilité²³⁴.

La suppression de l'institution de la limitation de responsabilité serait d'ailleurs probablement inefficace car elle n'entraînerait qu'un retour à l'institution de

²³² P. Bonassies ; C. Scapel : *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, p.634, n° 454 : « Des critiques de détail peuvent certainement être formulées contre l'institution de la limitation telle qu'elle est aujourd'hui, et notamment quant à la procédure de limitation. (...) la limitation de responsabilité est une institution dont le principe doit être approuvé. Le commerce maritime est chose périlleuse et qui met en œuvre des capitaux considérables. C'est aussi une activité indispensable à l'intérêt général. Il est donc opportun que ce qui y participent voient leur responsabilité alléguée ».

²³³ A. Montas, « Les ardeurs de la limitation de responsabilité en droit maritime », *La Semaine Juridique Entreprise et Affaires* n° 14, 1163, 4 Avril 2019 : « une expédition maritime est une opération extrêmement coûteuse, qu'il s'agisse d'armer le navire (machines, équipages, etc.) ou de l'exploiter (transport, manutention, pilotage, remorquage, etc.). Au-delà de ces coûts prévisibles, d'autres charges financières imprévisibles et parfois démesurées peuvent peser sur l'armateur, tout particulièrement en cas d'incident en mer (abordage, assistance, etc.). En effet, puisqu'il est dit de la mer qu'elle aggrave les conséquences du risque, les suites de la responsabilité civile de l'armateur sont susceptibles d'affecter son patrimoine dans des proportions possiblement désastreuses. C'est pourquoi le droit maritime a toujours réservé un traitement particulier à ceux qui bravent le risque de mer dans l'intérêt de la collectivité, en rendant prévisibles des coûts qui normalement ne le sont pas. Pour ce faire, le droit maritime permet à l'armateur de plafonner le montant des dettes de responsabilité civile dont il pourra être tenu à l'occasion d'une expédition maritime (...) Opérant un habile compromis entre l'impératif de sécurité maritime et la nécessité de protéger le patrimoine de ceux dont elle dépend, la limitation est la règle cardinale du droit maritime (...) Aussi, s'il n'est pas question de revenir sur ce sacro-saint principe ».

²³⁴ S. Miribel, « Laisser son navire sous tension à la borne du quai pendant son absence ne constitue pas une faute inexcusable/faute de témérité », *DMF* n° 763, 1er novembre 2014 : « Malgré les progrès techniques constants en matière de sécurité maritime ou de prévisions météorologiques, la mer reste un élément imprévisible sans être un milieu naturel pour l'homme (...) les risques de la mer, qui justifient en partie la limitation de responsabilité, sont les mêmes ».

l'abandon de navire qui est un fait du milieu maritime avant d'être un droit. En effet, il suffit à l'armateur constitué en société à limiter l'actif de celle-ci au seul navire (les armateurs n'ont cependant pas attendu la suppression de cette limitation pour user de ce subterfuge et de bien d'autres, comme le relève Martine Rémond-Gouilloud)²³⁵.

36. Bis—Toutefois, ces critiques persistent. Tout en concluant à l'inéluctabilité du régime, Martine Rémond-Gouilloud souligne que l'affinage des montages juridiques des armateurs remet en cause la cohérence du système de la limitation de responsabilité alors que la complexité des systèmes mis en place risque paradoxalement de dissuader les parties à utiliser toutes les subtilités que leur offre le droit maritime²³⁶. Avec l'intérêt des victimes en tête, Antoine Vialard affiche son opposition bien plus virulente pour l'institution de la limitation de responsabilité. Son principal argument tient à ce que l'inassurabilité du risque illimitée maritime n'est pas un motif suffisant pour mettre à bas le droit à l'indemnisation des victimes, notamment, en considérant celles qui ne sont pas des navigants comme (par exemple celles qui subissent un dommage de pollution par hydrocarbures) et que les seuils des limitations s'avèrent bien trop bas en dépit de leur réactualisation par le protocole de 1996.²³⁷

Pour notre part, nous concédons volontiers qu'une réflexion est à tenir sur la place et l'avenir de l'institution de la limitation de responsabilité dans le droit maritime. Comme le rappelle Arnaud Montas les praticiens peuvent avoir tendance à dénaturer l'institution de la limitation de responsabilité. Le débat devrait alors se porter moins sur le principe de la limitation que sur ses modalités de mise en

²³⁵ M. Rémond-Gouilloud, « Le navire : aventure juridique contemporaine », DMF n° 591, 1^{er} mars 1999 : « supposons cette institution défunte : l'armateur s'empresse alors de décomposer sa flotte en autant de sociétés qu'il possède de navires ; et sitôt que l'un d'eux se trouve par trop endetté, il l'abandonne aux mains de ses créanciers, pour solde de tout compte ».

²³⁶ Ibid : « A mesure que les concepts s'affinent et se diversifient, ils perdent leur force ; le crédit du navire perdant sa crédibilité, le créancier menace de s'esquiver : le système se détruit lui-même (...) entre planchers, plafonds des contributions comme des indemnisations, la complexité atteint son comble. Trop de subtilité nuit : dans cette usine à gaz, créanciers comme débiteurs, privés d'imaginer le gage en cause, perdent leurs marques. Ce ne sont plus que créanciers ordinaires dont le gage se ramène à un ordinaire compte en banque. La banalisation du droit maritime se profile ».

²³⁷ A. Vialard, « La limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du 21^e siècle », DMF n° 699, 1^{er} janvier 2009.

œuvre²³⁸. De manière évidente, au regard de l'érosion monétaire et de l'évolution des activités maritimes, une nouvelle réactualisation du seuil des limitations sera nécessaire un jour. L'analyse des effets pervers que suscite la limitation de responsabilité nous paraît d'ailleurs tout à fait fondée en ce qu'elle introduit une déconnexion entre le patrimoine engagé dans l'aventure maritime et le montant plus faible de la limitation ce qui n'était pas le cas dans la conception de l'abandon de navire. Cette déconnexion s'est d'ailleurs aggravée en ce qu'elle a été étendue à de nouveaux bénéficiaires. Là où l'abandon de navire ne profitait qu'au propriétaire du navire, elle bénéficie désormais à variété d'exploitants²³⁹.

36. Ter- Pourtant, comme nous l'avons vu²⁴⁰, l'inassurabilité du risque maritime, si elle est toujours un fondement de la limitation de responsabilité, n'est ni le seul ni le plus important. L'intérêt général pour le développement des activités maritimes, qui ne se retrouve pas dans d'autres secteurs d'activité est aujourd'hui le fondement premier de la limitation de responsabilité et justifie à lui seul le maintien de ce privilège. Inversement, faute de réunir ce même intérêt général, d'autres activités seraient bien moins fondées à réclamer une telle limitation. Nul doute, qu'au regard du souci actuel du grand public et de la nécessité politique de respecter des engagements en matière d'empreinte carbone, cela va encore donner au commerce maritime, le moins polluant de tous -en proportion de la quantité de marchandises transportées-²⁴¹, un intérêt général majeur pour les années à venir.

²³⁸ A. Montas, « Les ardeurs de la limitation de responsabilité en droit maritime », La Semaine Juridique Entreprise et Affaires n° 14, 1163, 4 Avril 2019 : « *il n'est pas interdit de s'interroger sur ses évolutions et ses pratiques, qui jettent parfois un voile sur l'institution. Les discussions théoriques ne portent plus sur sa survivance mais sur sa bonne marche : si la limitation est un acquis en matière de créances maritimes, cela ne signifie pas qu'elle doit être perçue comme un droit inconditionnel pour tous ceux dont l'activité a un lien quelconque avec les mers* ».

²³⁹ A. Vialard, « La limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du 21e siècle », DMF n° 699, 1er janvier 2009 : « *ce système introduisait une déconnexion entre la valeur réelle du patrimoine exposé à la fortune de mer et le montant de la responsabilité encourue, même si, d'une manière artificielle, on tentait d'expliquer que cette méthode maintenait un lien entre la limitation et la fortune mise en risque. Par ailleurs, la déconnexion s'est aggravée lorsque l'on a accepté de faire bénéficier de la limitation de responsabilité non seulement le propriétaire du navire exploité, mais aussi tous les exploitants non-propriétaires de ce navire, car pour ces derniers, il ne s'agissait plus d'une limitation compensant le risque couru par leur patrimoine de mer, mais d'une limitation du risque couru du simple fait de leur activité* ».

²⁴⁰ v. supra n°35.

²⁴¹ L. Fedi, « Le transport maritime international face à la pollution atmosphérique : enjeux stratégiques du 21e siècle », DMF n° 737, 1er juin 2012.

Les activités maritimes présentent encore un risque économique majeur pour leurs exploitants, les navires et les marchandises qu'ils transportent sont de plus en plus nombreux et coûteux, les dommages que leur activité peut entraîner augmentent ainsi proportionnellement. Ce risque économique, qui est le lot de nombreuses autres activités, a néanmoins la particularité en maritime d'être compensé par le motif d'intérêt général du maintien de cette activité. La limitation de responsabilité est une limitation du risque pour le commerçant, une limitation du risque entraîne une réduction du coût des échanges, la réduction du coût des échanges entraîne une réduction du prix de l'ensemble des produits et services qui font l'objet du commerce maritime. A l'heure de la mondialisation où le commerce maritime représente 80 % des marchandises transportées en volume et 70% en valeur²⁴², ce coût a une répercussion massive sur l'ensemble des secteurs économiques. C'est la raison pour laquelle la modulation de la limitation de responsabilité des exploitants d'un navire doit être effectuée avec beaucoup de précaution.

Cependant, ces préoccupations concernent bel et bien le commerce maritime auquel ne contribue pas, par définition, la navigation de plaisance. L'application de la limitation de responsabilité pour les navires de plaisance est ainsi très critiquée.

§2. La controverse de l'application de la limitation de responsabilité à la plaisance

37. – Données juridiques du problème. L'application de l'institution de la limitation de responsabilité à la plaisance a été le centre d'importantes controverses. La première source juridique de ces difficultés tient au remarquable silence des textes de droit maritime de l'abandon de navire et de limitation de responsabilité sur la question des navires de plaisance. Ainsi, à commencer par l'article 1807 du Code de commerce Napoléonien, s'il était possible d'objecter que la plaisance n'a pas sa place dans un Code de commerce, celui-ci prévoyait la possibilité d'abandon de navire sans distinction à « tout propriétaire de navire », ce qu'est le propriétaire du navire de plaisance. La loi française et les conventions

²⁴² Chiffres de l'Institut supérieur d'économie maritime de 2016.

internationales successives n'y ont pas dérogé, les textes ne conditionnent aucunement le bénéfice de la limitation à la commercialité de la navigation, ce qui permet à la doctrine de ne pas exclure son application à la plaisance²⁴³. Plus encore, comme le résume Pierre Bonassies : « *les textes sont trop clairs pour permettre quelque distinction de principe que ce soit. C'est "tout propriétaire de navire" qui peut invoquer les dispositions de la Convention de 1976. C'est "chaque propriétaire d'un navire" qui peut invoquer les dispositions de la loi du 3 janvier 1967* »²⁴⁴. Les conventions impliquèrent l'élargissement du régime à d'autres bénéficiaires pour y inclure l'affrèteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer. Or, comme il sera possible de le voir, le navire de plaisance peut être affrété²⁴⁵.

Le droit français s'applique aux navires pour les dommages qui se sont produits à bord ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire²⁴⁶. Pire, alors que la convention de 1976 prévoyait une exclusion du régime de limitation de moins de 300 unités de jauge (limitation qui a pour incidence de retirer du régime un grand nombre d'unités de plaisance), cette exception fut rachetée par la France dans le but de ne pas pénaliser ses navires de pêche. Non seulement rachetée, le plancher de limitation fut en plus abaissé de moitié. Comme le relève Pierre Bonassies, c'est pour rester compétitif par rapport aux pêcheurs de Grande-Bretagne que les pêcheurs français ont réclamé un alignement du montant des limitations avec le Royaume-Uni, au regard de leur impact sur le montant des primes d'assurances qui entraînait un avantage concurrentiel pour les pêcheurs britanniques. Cette réclamation aboutit à une loi du n° 86-1272 du 15 décembre 1986 abaissant de moitié le montant de limitations pour les navires de moins de

²⁴³ S. Miribel, « Plaisance et limitation de responsabilité », DMF n°766, 1^{er} février 2015 : « *En effet, nulle part ces textes ne conditionnent le bénéfice de la limitation de responsabilité à une opération de navigation commerciale. Il s'agit là d'ailleurs de la première justification de la doctrine. Une justification basée sur la généralité des termes de la loi* ».

²⁴⁴ P. Bonassies, « Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité », DMF n°524, 1^{er} février 1993.

²⁴⁵ v. *Infra* n° 207.

²⁴⁶ P. Lureau, « Faut-il une loi sur la navigation de plaisance » ; DMF 1970. 323.

300 unités de jauge²⁴⁷. Corollairement, cela eut néanmoins également pour conséquence, de faire bénéficier la limitation les navires de plaisance de moins de 300 unités de jauge. Cette inclusion indirecte de ces navires de plaisance n'était pas l'objectif de la France, pourtant le législateur français n'était pas hostile à l'application de la limitation de responsabilité à la navigation de plaisance.

C'est bien là, la raison pour laquelle, seul survivant de l'exclusion de l'assurance maritime à la navigation de plaisance, le législateur de 1966 a expressément prévu l'application des règles de l'assurance maritime sur l'affectation de l'indemnité d'assurance à la constitution du fonds de limitation²⁴⁸. Dès lors, sans affirmer expressément que le navire de plaisance bénéficie du régime de la limitation, il admet que l'assuré du navire de plaisance bénéficie des règles préférentielles de l'assurance sur le fonds de limitation. Nous pouvons y déceler l'aveu indirect, la volonté discrète du législateur de vouloir appliquer l'institution du fonds de limitation à la navigation de plaisance, à moins qu'il n'y soit là qu'une œuvre de prudence dans l'incertitude et face à l'importance capitale de ces dispositions sur l'assurance pour l'assuré²⁴⁹.

Juridiquement, la difficulté provient du silence des textes, sans inclure expressément les navires de plaisance, ils ne les excluent pas plus. Or, le droit ayant horreur du vide, la jurisprudence et la doctrine se sont engouffrées dans cette brèche pour créer le débat.

38. – Données factuelles du problème. Les textes sur la limitation de responsabilité n'excluent pas de leur champ d'application les navires de plaisance. La limitation de responsabilité est en théorie applicable à tous les navires, y compris les navires de plaisance. Pourtant, la particularité de cette navigation suscite une forte réaction au regard de ses spécificités. Des victimes s'offusquent qu'un privilège soit accordé à des navigants, qui pour leur seul loisir, entraînent

²⁴⁷ P. Bonassies, « La responsabilité du plaisancier en croisière », *Gaz.Pal* 1997.4. 16 octobre 1997, numéro spécial 2ème partie : « *les pêcheurs français ont protesté auprès du Gouvernement français en lui disant « on nous impose des indemnités, des primes d'assurance sur la base d'un plancher de responsabilité à deux millions six cent mille francs, alors que nos collègues britanniques paient une somme beaucoup moins forte puisqu'ils sont assurés sur la base d'un million trois cent mille. Le gouvernement français a réagi positivement aux demandes des pêcheurs et une loi du 22 ou du 21 décembre 1986 a abaissé de moitié le plancher de la limitation de responsabilité pour les navires de moins de trois cents tonneaux* ».

²⁴⁸ Articles L173-23 et 24 du Code des assurances.

²⁴⁹ Sur cette importance v. *infra* n° 75.

des dommages souvent graves, car la plaisance entraîne bien plus que la navigation commerciale des dommages corporels entre plaisanciers. Un député de Seine-Saint-Denis alerté a ainsi attiré l'attention du ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé de la mer, en lui indiquant que : « *des accidents très graves, assez récents, viennent de montrer que les "chauffards de la mer" bénéficiaient d'une limitation de responsabilité civile par l'application des dispositions du droit maritime international dans ce genre d'affaires* », ce dont il s'insurge²⁵⁰.

Or, les dommages que peuvent entraîner des navires de plaisance sont loin d'être négligeables. Dès 1908, il est rapporté que le montant des dommages causés par des plaisanciers peuvent se chiffrer en millions : ²⁵¹. De nos jours, ce constat est le même, il est même décuplé alors que les accidents maritimes concernent souvent, si ce n'est par leur gravité du moins par leur nombre, des navires de plaisance²⁵². Yves Tassel rappelle que la plaisance est une passion dangereuse qui a des « *héros malheureux* » ²⁵³. Face au décès d'un plongeur fauché par un navire de plaisance naviguant à une vitesse deux fois supérieure à celle autorisée, Sandrine Sana-Chaillé de Néré exprime son « *sentiment de gêne* »²⁵⁴ face à l'arrêt d'appel qui avait admis le bénéfice de la limitation de responsabilité au propriétaire du navire ²⁵⁵. D'autres auteurs : « *ont estimé qu'il est difficile de comprendre pourquoi" une mesure destinée à soulager une industrie soumise à une concurrence sévère (...) est devenue une charte d'irresponsabilité pour quelques individus fortunés* »²⁵⁶. Martin Rémond-Gouilloud relève également le conflit

²⁵⁰ Question écrite avec réponse n° 14999, 26 juin 1989 – Tourisme et loisirs – Navigation de plaisance – Fauteurs d'accidents. Responsabilité civile. – M. Raoult Éric – Ministère délégué à la mer.

²⁵¹ CA Aix-en-Provence, 25 juillet 1908, Navire « Malgré-tout », Note Ripert D. 1909.2, p.137 : « *il y a des plaisanciers qui sont des bâtiments considérables, et les dommages dont leur capitaine sera responsable après un abordage par exemple, pourra se chiffrer par plusieurs millions* ».

²⁵² J. Bonnaud, Fasc. 1264 : *Actes de commerce maritime*, LexisNexis, JurisClasseur Transport, 2009, n°34.

²⁵³ Y. Tassel, « La plaisance et le droit en 1991 », DMF n°508, 1er septembre 1991 : « *de pénibles événements de mer endeuillent périodiquement la plaisance et, sans avoir le même retentissement médiatique que les catastrophiques pollutions de la mer par les hydrocarbures, rappellent que l'exercice d'une passion n'est pas le gage de la sécurité. Les grandes courses transatlantiques ont leurs héros malheureux. La pratique de la régate a aussi ses victimes qu'imposent à la mémoire certains cas de jurisprudence* ».

²⁵⁴ S. Sana-Chaillé de Néré, « En droit français, l'assureur ne bénéficie de la "limitation" que s'il existe "un fonds" », DMF n° 744, 1er février 2013.

²⁵⁵ Cass.civ1. 13 décembre 2012, n° 11-27.347, Bull.civ. 2012, I, n° 261, navire « Dizzy ».

²⁵⁶ G. Piette, *Droit Maritime*, A. Pedone, 2017, n°622.

croissant entre l'intérêt des victimes et la tradition maritimiste qui pose le juge face à un dilemme faussé car le rejet de la limitation du droit maritime ne conduit qu'à un retour aux montages du droit des sociétés²⁵⁷.

Mais, si le souci de l'indemnisation des victimes n'est que la première facette du problème, la limitation de responsabilité, par définition, n'a pas pour intérêt uniquement la victime, mais l'exploitant et dans le cas de la plaisance : le plaisancier. La limitation de responsabilité vient prémunir l'exploitant contre les conséquences pécuniaires de sa responsabilité dont il estime qu'elles peuvent nuire au développement de son activité, ici, une activité sportive ou touristique. Si le plaisancier ne transporte pas de marchandise, il peut avoir des passagers, des équipiers qui tout en participant à l'expédition maritime peuvent en subir les dommages. C'est surtout une responsabilité limitée par rapport aux autres usagers face notamment à un risque d'abordage entre navires de plaisance. Ainsi, bien que d'un côté la limitation de responsabilité pénalise la victime, elle participe de l'autre à la protection du plaisancier et de son activité.

Dans le sens où le risque de mer est identique pour le plaisancier et le commerçant, les enjeux économiques qui découleront de ce risque seront également identiques, même s'ils se manifesteront d'autres manières. Les fondements de la limitation de responsabilité peuvent ainsi se retrouver presque tous en matière de plaisance. Au titre de la fortune de mer, en plaisance, il peut être aussi avancé que le navire du plaisancier- sa fortune de mer- est le seul bien qui subit sa responsabilité puisque c'est le seul élément de son patrimoine qu'il apporte en mer.

Au niveau de l'assurabilité du risque, si ce fondement trouve encore un intérêt en matière de haute plaisance que peuvent présenter des unités inassurables, par rapport cette fois moins en raison de la surface financière des assureurs, mais du déséquilibre entre le risque encouru et le gain espéré d'une expédition (si une assurance d'un coût très élevé peut se justifier pour le propriétaire d'un navire qui

²⁵⁷ M. Rémond-Gouilloud, « Le navire : aventure juridique contemporaine », DMF n° 591, 1^{er} mars 1999 : « Deux logiques s'affrontent : confrontée au souci du juge civil d'assurer l'indemnisation intégrale des victimes, l'entreprise, dont le crédit implique le cantonnement de son risque, seul propre à rassurer les créanciers, peine à défendre son intérêt. Plutôt, la défense de cet intérêt se trouvant ramenée dans le giron du droit ordinaire des sociétés, l'écran particulier de la fortune de mer perd de sa force ».

tire un gain important de son expédition, tel n'est pas le cas d'un plaisancier dont l'expédition, loin d'être rentable, n'est qu'un trou financier).

Le fondement de la communauté maritime est tout aussi prégnant en plaisance, qu'elle soit sportive ou oisive, elle est également marquée par une grande solidarité entre navigants et la conscience du risque partagé de la navigation.

Au titre de l'intérêt général, celui de la plaisance fut reconnu en France, mais c'est probablement ce fondement qui est au cœur du conflit.

Enfin, si l'égalisation et la tradition sont également des fondements applicables à la plaisance, il faudrait être plus réservé sur le fondement de la libération du navire par l'obtention d'une mainlevée des saisies rapides. Ce fondement se justifiant dans la plaisance, du moins, la plaisance non professionnelle.

Ainsi, face à l'intérêt accru de la protection des victimes en matière de plaisance s'opposent des enjeux économiques similaires et c'est à la jonction de ces intérêts contradictoires que se creusent les débats sur l'application de la limitation de responsabilité à la plaisance.

39. – Controverse doctrinale. La doctrine se montre divisée sur la question de l'application de la limitation de responsabilité à la plaisance. En réponse au rejet initial de la jurisprudence, Pierre Lureau rapporte l'opposition de Georges Ripert. Pour lui le droit maritime doit s'appliquer dans chaque règle qui ne concerne pas les aspects commerciaux de la navigation car le droit civil n'est pas adapté à la qualité de l'équipage, aux conditions matérielles et à la nature de la navigation du navire de plaisance²⁵⁸. Julien Bonnecase, au contraire, estimait que même si les articles du Code commercial (ancien) ne distinguaient pas le but de la navigation pour son application, il fallait apprécier la législation par son but au-delà de sa lettre et qu'il n'avait pas été dans l'intention du législateur de soumettre les mêmes règles à la navigation commerciale et à la navigation de plaisance²⁵⁹.

²⁵⁸ CA Aix-en-Provence, 25 juillet 1908, Navire « Malgré-tout », Note Ripert D. 1909.2, p.137. ; P. Lureau, « Faut-il une loi sur la navigation de plaisance » ; DMF 1970. 323: « *le droit maritime doit s'appliquer aux yachts de plaisance pour tout ce qui ne concerne pas le caractère commercial de la navigation car "lorsqu'ils se livrent habituellement à la navigation maritime... il y a les meilleures raisons en faveur de cette assimilation, ne pas la faire, c'est rejeter ces bâtiments dans le droit civil, c'est-à-dire le soumettre à des règles qui jurent avec leur condition matérielle, la qualité de l'équipage, la nature de la navigation* [G.Ripert, *Traité de droit maritime*, n°1259], " ».

²⁵⁹ P. Lureau, « Faut-il une loi sur la navigation de plaisance » ; DMF 1970. 323..

Avant l'intervention de la convention de Londres de 1976, Pierre Lureau se montre également assez défavorable à l'application de la limitation à la plaisance. Il commence par rappeler que contrairement à la période où écrivait Georges Ripert, il y a désormais une multitude de petites embarcations qui : « *s'entassent, donc les plus dangereux, bateaux dont la valeur reste très faible par rapport aux dommages qu'ils sont susceptibles de causer* ». Ces embarcations restent néanmoins tout à fait assurables sans mettre une charge excessive sur leurs propriétaires. Il note également qu'avec la loi de 1967, le propriétaire du navire qui est aussi son capitaine était exclu du bénéfice de la limitation au titre de l'article 216 du Code de commerce, ce qui pouvait avoir tendance à exclure beaucoup de plaisanciers, mais cette exclusion disparut avec la *lex Rodiera*. Sans exclure définitivement l'application de la limitation à la plaisance, il suggère de l'appliquer mais avec des correctifs, compléments et distinctions. Il marque néanmoins sa grande méfiance pour l'institution. À ses yeux la tradition maritimiste n'est plus en phase avec l'intérêt moderne pour les victimes et ce d'autant plus qu'il estime le risque de la navigation pleinement assurable par le plaisancier. Il s'inquiète également de la réticence des juges à appliquer des conventions internationales à des navigations qui n'ont pour point commun que la salinité de l'eau sur laquelle elles s'effectuent²⁶⁰. La jurisprudence lui donnera néanmoins tort une décennie plus tard...²⁶¹

De nos jours la doctrine française est plus favorable à cette limitation, Gaël Piette semble l'avaliser en écrivant qu'il serait injuste de traiter différemment les navigants selon le but de leur navigation²⁶². Stéphane Miribel est également très favorable à cette institution dans la plaisance. Après avoir rappelé que la première justification de la doctrine pour la limitation en plaisance est textuelle sur la

²⁶⁰ P. Lureau, « Faut-il une loi sur la navigation de plaisance » ; DMF 1970. 323 : « *Peut-on concevoir aujourd'hui sous le couvert d'un principe d'unité absolue de la législation maritime, qu'une limitation apparaisse à l'heure où les sentiments sociaux s'attachent à l'intérêt des victimes avant celui de l'auteur du dommage surtout s'il navigue pour son bon plaisir et qu'il lui était parfaitement possible de s'assurer suffisamment ? Croit-on vraiment, au surplus, que les tribunaux ne seront pas choqués par l'application de l'article 61 de la loi précitée au profit des navigateurs du bassin d'Arcachon ou de la rade de Saint-Tropez, en ce que cet article renvoie, quant au chiffre de la limitation, à une convention internationale, celle du 10 octobre 1957, qui n'a absolument rien à voir avec la navigation considérée si ce n'est parce que l'eau y est salée !* ».

²⁶¹ v. *infra* n° 41 et s.

²⁶² G. Piette, *Droit Maritime*, A. Pedone, 2017, n°622 ; v. aussi : G. Piette, *Fasc. 1110 : Responsabilité du propriétaire de navire*, LexisNexis, JurisClasseur Transport, 2019 n° 35 : « *il est possible de considérer que les dangers de la mer sont les mêmes pour tous. Il serait ainsi injuste de traiter moins bien le propriétaire d'un navire sous prétexte qu'il affronte la mer dans un but plutôt qu'un autre* ».

généralité de la loi en ce que nulle part ces textes ne conditionnent le bénéfice de la limitation de responsabilité à une opération de navigation commerciale, il propose une seconde justification contextuelle pour cette limitation. C'est bien encore la communauté des risques de mer et de l'intérêt général que représentent tant la navigation commerciale que de plaisance qui justifient une application indifférenciée de la limitation de responsabilité. La plaisance regroupe d'ailleurs pour lui les principales justifications historiques de cette institution qui est alors pleinement transposable²⁶³. C'est par le même raisonnement qu'Yves Tassel retient que la limitation de responsabilité doit être appliquée à la plaisance dès lors que les conditions d'applications des textes sont réunies²⁶⁴.

39. Bis— Toutefois, il serait erroné de croire que la doctrine est désormais unanime pour admettre l'application de la limitation de la plaisance. Tout en en acceptant le principe, Arnaud Montas se montre assez dubitatif sur son application, il en revendique une modulation.²⁶⁵ Sandrine Sana-Chaillé de Néré se montre encore plus méfiante et regrette même cette application car le plaisancier, à la différence du commerçant, n'engage pas dans l'aventure maritime l'ensemble de son patrimoine et ne participe pas à une activité d'intérêt général. Elle critique d'autant plus cette institution car elle peut profiter à un plaisancier fautif et

²⁶³S. Miribel, « Plaisance et limitation de responsabilité », DMF n°766, 1^{er} février 2015 : « "Les risques de la mer". Ces risques, malgré les progrès techniques constants en matière de sécurité maritime ou de prévisions météorologiques sont les mêmes pour les navires de plaisance que pour les navires de commerce. Ils justifient et sont à l'origine de la "fortune de mer", institution qui a précédé la "limitation". La doctrine n'a jamais cessé de l'enseigner et de le placer au même niveau que l'intérêt général que représente le commerce maritime pour expliquer les fondements de la limitation de responsabilité (...) Ainsi, l'ensemble des principales raisons historiques qui justifient la limitation de responsabilité - périls de la mer et intérêt général de l'activité nautique en cause - est pleinement 'transférable' à la navigation de plaisance ».

²⁶⁴Y. Tassel, « La plaisance et le droit en 1991 », DMF n°508, 1^{er} septembre 1991.

²⁶⁵A. Montas, « Les ardeurs de la limitation de responsabilité en droit maritime », La Semaine Juridique Entreprise et Affaires n° 14, 1163, 4 Avril 2019 : « Bien qu'acquis, le bénéfice de la limitation au plaisancier s'appuie sur des justifications imprécises et la conception du droit français n'est pas partagée par tous (...) Il ne s'agit cependant pas d'exclure la plaisance de la limitation, mais de rationaliser son bénéfice ».

pénaliser la victime²⁶⁶. A l'étranger, Charles D. Katz plaide contre l'application internationale de cette institution à la plaisance²⁶⁷ : « *Furthermore, public policy dictates that claimants should be compensated fully for injuries they suffer, absent a sound rationale for denying this compensation. There is no sound reason for disallowing full recovery to those injured by pleasure Craft (...) Given these inequitable results and the lack of justification for them, pleasure craft owners should not be allowed to limit their liability* »²⁶⁸. Ainsi, une majorité de la doctrine considère que la limitation de responsabilité doit s'appliquer à la plaisance car il n'y a pas lieu de créer une distinction que les textes ne font pas, et que les plaisanciers soumis aux risques de mer comme tous les autres navigants doivent bénéficier de la même protection de leurs intérêts économiques que les autres. Une partie, minoritaire, est plus critique à l'égard de cette institution qu'elle considère inappropriée ou inadaptée dans son état actuel à la plaisance, en ce que l'activité des loisirs poursuivies ne justifie pas qu'on lui accorde une protection particulière, ou du moins, que la protection qu'il lui est actuellement accordée est trop importante.

40. – Rejet jurisprudentiel initial. En marge des débats doctrinaux, la jurisprudence s'est montrée dans un premier temps assez réfractaire à l'application de la limitation de responsabilité à la navigation de plaisance. Le premier pas de la jurisprudence marque ainsi son opposition claire pour une telle application. C'est en effet dans l'affaire du navire « *Malgré-tout* » qu'au visa de l'article 216 du Code de commerce de 1908, que la Cour d'appel d'Aix-en-Provence refusa le droit

²⁶⁶ S. Sana-Chaillé de Néré, « - La "limitation", applicable au navire de plaisance, ne peut être invoquée par l'assureur que si le propriétaire du navire a constitué un "fond" », DMF n° 744, 1er février 2013 : « *le péril de la mer peut y sévir aussi brutalement que pour la navigation commerciale mais les personnes qui acceptent alors de s'y exposer ne mettent pas en risque leur fortune, et l'intérêt général qui peut fonder la limitation de responsabilité dans le contexte professionnel n'existe pas en matière de loisir (...) Les raisons qui fondent la limitation de responsabilité ne se retrouvent pas avec autant d'évidence, on l'a dit, en matière de navigation de plaisance (...) Non seulement les victimes se voient opposer une règle dérogatoire, tout à fait désavantageuse, dont elles ignoraient certainement l'existence, mais, en outre, cette règle de faveur pour l'auteur du dommage lui profite alors même qu'il a commis une faute* ».

²⁶⁷ Charles D. Katz, « Recognizing The Need For International Exclusion of Pleasure Craft From Limitation of Liability Statutes », *Fordham International Law Journal* Volume 6, Issue 3 1982.

²⁶⁸ Traduction libre : « *De plus l'intérêt public implique que les demandeurs soient intégralement indemnisés pour les dommages qu'ils subissent s'il n'y a pas un motif impérieux pour leur refuser cette compensation. Il n'y a pas raison valable pour nier une réparation intégrale à ceux blessés par un navire de plaisance (...) Considérant ces résultats inéquitables et l'absence de justification pour ceux-ci, les propriétaires de navires de plaisance ne devraient pas être autorisés à limiter leur responsabilité* ».

d'abandon du navire au propriétaire du navire de plaisance face à une indemnité de sauvetage. L'attendu de la Cour mérite d'être relevé : « *le propriétaire d'un navire, pour s'affranchir des obligations contractés par son capitaine, est autorisé à faire abandon, non seulement de son navire, mais aussi du fret ; qu'il ne peut y avoir de fret pour un bâtiment de plaisance qui n'est employé, à prix d'argent, au transport ni des personnes, ni des marchandises ; qu'il est donc certain que n'entrent pas dans la catégorie des navire pouvant faire l'objet de l'abandon (art. 216) ceux qui comme le malgré-tout, servent uniquement au plaisir de leur propriétaire, et à l'aide desquels on ne se livre à aucune opération maritime commerciale ; - attendu, par ailleurs, que, contractée dans les conditions apprises aux débats, l'obligation du capitaine du Malgré-tout n'a aucun caractère commercial* »²⁶⁹. La justification des juges d'appel est ainsi double, d'une part, l'article 216 du Code de commerce (ancien) prévoyant l'abandon du navire et du fret ne peut pas être appliqué à la plaisance puisque cette navigation ne génère pas de fret. D'autre part, la navigation n'est pas une opération commerciale et l'obligation du capitaine n'a pas un caractère commercial, sous-entendant que l'abandon du navire serait conditionné par un tel caractère.

Ces arguments ne sont toutefois guère convaincants, comme Georges Ripert l'a relevé, même si un navire commercial ne produit pas de fret, cela ne l'empêche aucunement d'abandonner son navire²⁷⁰. Ainsi l'existence d'un fret n'est pas une condition *sine qua none* de l'abandon du navire. S'agissant du caractère commercial de l'opération, il relève que la jurisprudence antérieure n'a aucunement hésité à appliquer d'autres articles du Code de commerce à des yachts et que la commercialité de l'opération n'est pas une condition de son application. S'agissant de l'engagement du capitaine, l'abandon de navire était applicable à des engagements non commerciaux de ce dernier²⁷¹.

²⁶⁹ CA Aix-en-Provence, 25 juillet 1908, Navire « Malgré-tout », Note Ripert D. 1909.2, p.137.

²⁷⁰ CA Aix-en-Provence, 25 juillet 1908, Navire « Malgré-tout », Note Ripert D. 1909.2, p.137. : « *Le propriétaire doit abandonner le produit du navire s'il y en a à, c'est-à-dire normalement le fret mais aussi le prix du passage, le produit de la pêche, le salaire de remorquage et même l'indemnité d'assistance. Mais, s'il n'y a aucun produit, il suffira d'abandonner le navire* ».

²⁷¹ Ibid.

Au demeurant, ces arguments ont perdu de leur portée avec l'évolution de la loi Française, celle de 1967 ne faisant plus référence à la notion de fret et les dispositions ne figurant plus dans le Code de commerce.

40. Bis– Antoine Vialard s'inquiéta de cette situation par rapport au développement des activités de plaisance²⁷². Mais après ce rejet initial, la jurisprudence dû se résoudre à l'appliquer aux navires de plaisance face à la généralité des termes des conventions internationales et de la loi française sur la limitation, néanmoins, elle fit œuvre de résistance. Ce fut le cas dans le cadre du transport de passagers²⁷³, avant l'intervention de la loi de 1967, où elle fit jouer l'article 1384 ancien du Code civil pour faire échapper l'indemnisation des victimes à la limitation²⁷⁴.

Jusqu'en 1984 et l'adoption de la Convention de Londres de 1976, la simple faute du bénéficiaire de la limitation le privait de ce bénéfice. Une tendance des juges à admettre plus aisément la faute du plaisancier pour lui renier le bénéfice de la limitation et offrir une meilleure indemnisation à la victime se remarque²⁷⁵. A partir de 1984, seule la faute intentionnelle ou inexcusable permettait de faire échec à la limitation de responsabilité du plaisancier et les juges utilisèrent d'autres ruses pour parvenir à l'indemnisation intégrale de la victime. Ils y parvinrent en jouant sur les dimensions de l'embarcation pour lui faire perdre la qualification du navire, ou encore, en renvoyant une loi étrangère comme la loi

²⁷² A. Vialard, « CA Aix 9 mai 1980 ; Yacht "Collinga-II" », DMF 1981, p.659.

²⁷³ Tribunal de Grande instance de Toulon 15 juin, 1996, n°92/05849 obs. P. Bonassies, « La responsabilité de l'armateur de croisière », Revue Scapel 1998, p.84 et suivant.

²⁷⁴ M. de Juglart, « La navigation de plaisance en mer », DMF. 1981 p. 387 : « *Sous l'empire de l'article 216 du Code de commerce, la discussion était très vive à ce propos. L'un des auteurs qui l'a dominé avec le plus d'aisance à montrer à quel point la navigation de plaisance avait actualisé ce texte ; un texte que la jurisprudence n'hésitait pas de son côté, avec plus ou moins de bonheur, à contourner, dans le transport de passager pour faire jouer l'article 1384, alinéa 1 du Code civil. Les articles 58 et s. de la loi du 3 janvier 1967 donnent aujourd'hui la solution, alors que de son côté, la loi du 18 juin 1966 règle l'irritant problème de la responsabilité du transporteur de passager* »

²⁷⁵ Tribunal de Grande instance Marseille, 1^{er} juin 1977, veuve Laniep, DMF.1978, note Rodière ; Tribunal de Grande instance de Saint-Brieux, 13 juillet 1971, Cayeux c/ Jouan obs.E. Langavant, « Responsabilité en navigation de plaisance, l'accident de la rochelle », DMF.259.1982 ; P. Bonassies, « La responsabilité du plaisancier en croisière », Gaz.Pal 1997.4. 16 octobre 1997, numéro spécial 2ème partie

espagnole qui dans son application de la Convention de 1957 ne prévoyait l'octroi de la limitation que pour les navires de haute mer²⁷⁶.

L'Espagne refuse d'ailleurs toujours actuellement le bénéfice de la limitation au plaisancier, la Cour suprême espagnole ayant décidé, en interprétant la convention de Londres de 1976, que la limitation était seulement applicable en cas d'exploitation commerciale du Navire. Au-delà d'une interprétation particulière qu'elle fait des termes de la convention, la Cour justifia sa décision en estimant que la limitation de responsabilité constitue un véritable privilège par rapport à une indemnisation et qu'un tel privilège n'est pas justifié lorsque le propriétaire du navire responsable des dommages est le propriétaire d'un navire de plaisance à usage privé²⁷⁷. Nombreux autres pays se montrent défavorables à la limitation de responsabilité pour les navires de plaisance²⁷⁸, tandis que d'autres comme les Etats-Unis²⁷⁹, ne l'ont admis qu'après bien des hésitations.

L'application de la limitation de responsabilité à la plaisance n'est pas un problème juridique puisque les textes sur la question par leur généralité n'en excluent pas les navires de plaisance. Le problème se situe à la croisée de deux intérêts divergents, celui de l'indemnisation des victimes et celui des plaisanciers. Tout en marquant une majorité favorable pour son application, une partie de la doctrine est plus critique sur la question, reprochant notamment la faiblesse des plafonds et la justification restreinte de la limitation aux activités non commerciales. La jurisprudence s'est montrée en France défavorable à son application pendant plus d'un demi-siècle. Toutefois, mettant fin à ses débats, elle

²⁷⁶ P. Bonassies, « Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité », DMF n° 524, 01-02-1993,

²⁷⁷ Tribunal suprême (espagnol), 6 Mai 2015, n° 241/2015, Navire « Olympia » ; A. Mestre, « Débat sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navire de plaisance en Espagne », DMF n° 774, 12 novembre 2015.

²⁷⁸ P. Bonassies, « Chronique de jurisprudence maritime américaine », DMF n° 521, 1er novembre 1992 ; Charles D. Katz, « Recognizing The Need For International Exclusion of Pleasure Craft From Limitation of Liability Statutes », Fordham International Law Journal Volume 6, Issue 3 1982.

²⁷⁹ P. Bonassies, « Chronique de jurisprudence maritime américaine », DMF n° 521, 1er novembre 1992 ; P. Bonassies, « Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité », DMF n° 524, 01-02-1993 ; Charles D. Katz, « Recognizing The Need For International Exclusion of Pleasure Craft From Limitation of Liability Statutes », Fordham International Law Journal Volume 6, Issue 3 1982 ; P. Bonassies, « La responsabilité du plaisancier en croisière », Gaz.Pal 1997.4. 16 octobre 1997, numéro spécial 2ème partie.

admit de manière péremptoire l'application de la limitation de responsabilité à la plaisance au motif de l'intérêt général.

Section II : L'intérêt général du développement de la navigation de plaisance

41. – Après bien des hésitations, la jurisprudence a fini par admettre de manière péremptoire, et avec l'appui des pouvoirs publics, l'application de la limitation de responsabilité au plaisancier, au motif de l'intérêt général, entraînant une acceptation de principe de la limitation (§1). Néanmoins, des critiques demeurent et des solutions sont proposées, il convient ainsi de s'intéresser aux hypothèses de modulation de la limitation de responsabilité du plaisancier.

§1. L'admission de principe de la limitation de responsabilité du plaisancier

41. Bis– Admission jurisprudentielle unanime. Après s'être montrés réfractaires sur l'application de limitation de responsabilité à la plaisance, suivant une jurisprudence de la Cour d'appel de Rennes du 15 mars 1983, les juges ont admis l'application de la limitation à un zodiac, (mais la Cour d'appel de Caen²⁸⁰ en décida autrement, la question n'est donc pas tranchée pour le zodiac). La question fait encore débat au motif que la loi du 3 janvier 1967 ne comporte aucune distinction quant à la destination du navire à la plaisance et parce que les conditions particulières de la navigation en mer sont identiques pour tous. Les règles nées de ces conditions, spécialement celles ayant trait à la réparation des dommages découlant des risques maritimes propres, doivent alors s'appliquer à tous bâtiments effectivement utilisés comme moyens de transport à la mer²⁸¹.

Malgré une résistance de la Cour d'appel de Paris, la Cour de cassation aboutit à la même solution pour le dommage d'un passager du voilier « Zeus Oléanis » qui fut blessé par l'écoute de la grande voile, elle s'était retournée contre son skipper et locataire du navire. La Cour d'appel de Paris refusa au skipper le bénéfice de la limitation au motif que la limitation ne bénéficiait qu'aux gens de mer, pour limiter

²⁸⁰ A. Tinayre, « Evènement de mer : De la loi applicable à l'événement survenu en Espagne, mettant en cause un zodiac et un baigneur », DMF n°523, 1^{er} Janvier 1993.

²⁸¹ J. Bonnaud, Fasc. 1264 : *Actes de commerce maritime*, LexisNexis, JurisClasseur Transport, 2009, n°34.

les conséquences des risques qu'ils affrontaient et préserver leurs instruments de travail. La Cour de cassation casse la décision d'appel avec un attendu simple et limpide, selon lequel, la limitation de responsabilité est applicable aux navires de plaisance²⁸². Il est intéressant de noter que la Cour motive sa décision à la fois sur l'article 58 de loi de 1967 qui prévoit la limitation de responsabilité, mais aussi sur l'article L171-5 du Code des assurances qui exclut les règles de l'assurance en matière de navigation de plaisance, sauf, en ce qui concerne les règles sur le fonds de limitation. Il est possible d'en déduire que la Cour a interprété l'intention du législateur qui a ainsi souhaité faire appliquer la limitation de responsabilité à la plaisance. Elle avait auparavant admis l'application de la limitation, sans l'affirmer, par un principe général dans l'affaire de l' « Airel »²⁸³.

Cette transition de la jurisprudence se fit avec l'aval des pouvoirs publics. C'est ainsi qu'à la demande de la modification du régime de la limitation en matière de plaisance, le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé de la mer répondit que si des critiques peuvent être opposées à l'application d'une institution commerciale à la plaisance, ce schéma est le fruit de la transposition dans la loi française de la Convention de Londres de 1976²⁸⁴. Ainsi, les pouvoirs publics confirment l'application de la limitation aux navires de plaisance en considérant que la loi française répondant à des engagements internationaux (ceux de la convention de Londres de 1976) implique de reconnaître cette limitation.

La jurisprudence se montre ainsi beaucoup plus réceptive à la limitation de responsabilité en plaisance en allant jusqu'à considérer que pour les bénéficiaires « directs » (excluant notamment les assureurs) de la limitation, ceux-ci pouvaient s'en prévaloir avant la constitution du fonds. C'est la solution retenue dans

²⁸² Cass.com. 26 mars 1996, n° 94-14.320, Bull.civ. 1996 IV n° 96 p. 80, Voilier « Zeus Oléanis », DMF.562, 1996. Note Pierre Latron.

²⁸³ P. Latron, « Navigation de plaisance : l'ultime décision de l'affaire de l'Airel », DMF N° 555, 1er décembre 1995.

²⁸⁴ Question écrite avec réponse n° 14999, 26 juin 1989 – Tourisme et loisirs – Navigation de plaisance – Fauteurs d'accidents. Responsabilité civile. – M. Raoult Éric – Ministère délégué à la mer : « Si des considérations d'opportunité ne manquent pas pour contester le rattachement de la navigation de plaisance, et plus particulièrement certaines catégories d'engins à un support juridique prévu essentiellement pour les activités du commerce maritime, il convient de souligner que le régime de limitation de responsabilité en matière de créances maritimes tel que prévu par la loi no 67-5 du 3 janvier 1967 découle d'une convention internationale dument ratifiée par la France ».

l'affaire des Navires « Moheli »²⁸⁵ et « Stella Prima »²⁸⁶. La cour de cassation rappela que la constitution du fonds de limitation n'est soumise à aucune condition de délai y compris en plaisance et même après l'action en paiement effectuée contre l'assureur²⁸⁷. Elle en étendra également les champs d'application à un bénéficiaire qui n'était pourtant pas désigné en tant que tel dans la loi française comme dans la convention de Londres de 1976 : le locataire.

42. – Extension des bénéficiaires. En effet, alors que l'article L5121-2 du Code des transports donne une liste qui pourrait sembler limitative des bénéficiaires de la limitation de responsabilité (affréteur, armateur, armateur-gérant, capitaine ou leurs autres préposés terrestres ou nautiques), la jurisprudence n'a pas hésité à y intégrer *supra legem* le locataire du navire de plaisance²⁸⁸. C'est la solution que retînt péremptoirement la Cour de cassation dans l'affaire du Voilier « Zeus-Oléanis »²⁸⁹, en considérant tout aussi péremptoirement que sur l'application de la limitation à la plaisance, le locataire d'un navire de plaisance peut limiter sa responsabilité²⁹⁰. Cette solution sera confirmée à nouveau dix ans plus tard dans la même affaire sur renvoi²⁹¹.

La jurisprudence fut néanmoins supplantée par le législateur pour l'extension des bénéficiaires avec la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue qui a étendu le bénéfice de la limitation à la personne commandant un engin flottant de surface ou sous-marin à bord duquel aucune personne n'est embarquée et qui est commandé à partir d'un navire battant pavillon français²⁹².

43. – Résistances vis-à-vis de l'assureur. En dépit de l'acceptation péremptoire de la limitation en plaisance, la situation de l'assureur s'avère moins

²⁸⁵ Cass.com. 20 février 2001, n° 98-18.617, Bull.civ. 2001 IV n° 39 p. 36, Navire « Moheli »

²⁸⁶ Cass.com. 3 avril 2002, n° 3 avril 2002, n° 00-11.344, Inédit, Navire « Stella Prima ».

²⁸⁷ Cass.com. 19 septembre 2018, n° 17-16.679, Publié au bulletin ; P.Y. Nicolas, « Le fonds de limitation peut être constitué après l'assignation en paiement », DMF n°810, 1er février 2019.

²⁸⁸ Cass.com. 26 mars 1996, n° 94-14.320, Bull.civ. 1996 IV n° 96 p. 80 ; Voilier « Zeus Oléanis », C.G. de L'apparent, « La responsabilité en matière de courses et régates (ports, clubs et participants) », DMF n°581, 1er avril 1998 ;

²⁸⁹ *Ibid.*

²⁹⁰ *Ibid.*

²⁹¹ Cass. Com. 7 mars 2006, n° 04-13.099, Bull.civ.2006 IV n° 56 p. 57, Voilier « Zeus Oléanis », DMF.746.2013. Note O. Raison.

²⁹² Article L5121-3 du Code des transports ; D. Clerin, « Les dispositions relatives à la navigation de plaisance de la loi pour l'économie bleue », DMF n°793, 1er juillet 2017 ; S. Miribel, « Résumé de l'intervention du député Arnaud Leroy sur la loi pour l'économie bleue du 20 juin 2016 dite "Loi Leroy" », DMF n°784, 1er octobre 2016.

favorable que son assuré. Bien que ce principe concerne toutes les formes de navigation, la jurisprudence en plaisance s'est fermement opposée à l'extension de la limitation de responsabilité à l'assureur du navire de plaisance. Celui-ci ne pouvant s'en prévaloir qu'une fois que l'assuré avait créé le fonds de limitation, alors que ce sont pourtant eux qui interviennent financièrement pour la constitution du fonds en lieu et place de l'assuré²⁹³.

En 1982, la Cour de cassation refusa péremptoirement le bénéfice de la limitation pour l'assureur au motif simple que celui-ci n'était pas désigné dans les bénéficiaires par la loi de 1967²⁹⁴. Toutefois, la décision a pu être motivée par ses spécificités, l'assureur en question étant celui de la personne désignée comme gardien du navire qui n'était ni le propriétaire ni le skipper.

C'est ainsi, que la jurisprudence dans l'affaire « Airel » en 1995 lui admis le bénéfice de limitation mais sans lui reconnaître le droit de créer ce fonds. La création du fonds par l'assuré devint alors un préalable nécessaire pour que l'assureur s'en prévale²⁹⁵. C'est encore notamment dans l'affaire Navire *Dizzy*²⁹⁶ et *Chrisflo*²⁹⁷ que la Cour de cassation, suivant (partiellement) la fine analyse de son Rapporteur sur le texte de la convention de Londres de 1976 et du droit français, considéra que l'assureur de la responsabilité du propriétaire du navire ne pouvait invoquer le bénéfice de la limitation de responsabilité que si le fonds de limitation avait été constitué²⁹⁸. La solution n'est pas unique à la chambre commerciale, alors qu'en 2017 la première chambre civile confirme sa solution par une application basique du principe dégagé en constatant que le fonds de limitation n'avait pas été constitué, elle en refuse le bénéfice à l'assureur²⁹⁹.

²⁹³ Cass.com. 13 décembre 2012, n° 10-28.728, Inédit, Navire « Chrisflo », Note Pierre Latron, Rev. Scapel 90e année n°1, 1er trimestre 2013.

²⁹⁴ Cass.com. 7 décembre 1982, n° 81-10.205, Bull. civ. IV, n° 400, Navire « Jep ».

²⁹⁵ Cass. Civ.2, 8 mars 1995, n° 91-14.895, Bull.civ.1995 II n° 83 p. 47 ; P. Latron, « Navigation de plaisance : l'ultime décision de l'affaire de l'Airel », DMF N° 555, 1er décembre 1995 ; C. Hübner, « L'assureur peut-il invoquer la limitation de responsabilité ? », DMF n° 632, 1er décembre 2002.

²⁹⁶ Cass.civ1. 13 décembre 2012, n° 11-27.347, Bull.civ. 2012, I, n° 261, navire « Dizzy ».

²⁹⁷ Cass.com. 13 décembre 2012, n° 10-28.728, Inédit, Navire « Chrisflo », obs. Pierre Latron, Rev. Scapel 90e année n°1, 1er trimestre 2013.

²⁹⁸ S. Sana-Chaillé de Néré, « En droit français, l'assureur ne bénéficie de la "limitation" que s'il existe "un fonds" », DMF n° 744, 1er février 2013 ; Cass. Com. 11 décembre 2012, n° 10.28-728, Inédit, DMF.744.2013.

²⁹⁹ Cass.civ1. 8 novembre 2017, n° 16-24.656, Publié au bulletin.

On peut y voir là une certaine schizophrénie de la jurisprudence, qui, tout en reconnaissant la validité de limitation de responsabilité en plaisance, a cherché un dernier argument de procédure pour améliorer l'indemnisation des victimes contre une personne qui ne nécessitait pas de protection : l'assureur. Il faut néanmoins relativiser ce point, l'assureur garde la possibilité de fixer une limitation contractuelle de garantie égale au montant de la limitation pour passer outre cette difficulté. Ces pratiques ne semblent cependant pas être courantes dans les assurances plaisance³⁰⁰.

44. – La conformité constitutionnelle de la limitation, affaire du Navire « Pti Jules ». L'ultime confirmation jurisprudentielle de l'application de limitation de responsabilité à la plaisance fut donnée en réponse à une question prioritaire de constitutionnalité sur la constitutionnalité de la limitation pour les navires de plaisance³⁰¹.

Dans les faits, un co-équipier a été victime d'un accident lors d'une régate, il a attaqué le skipper du navire loué « Pti Jules ». La cour d'appel de Paris accéda à sa demande mais limita la responsabilité du skipper à la somme de 166 500 DTS. Une question prioritaire de constitutionnalité fut alors transmise par la Cour d'appel de Rouen à la Cour de cassation en ces termes : « *Les dispositions des articles L. 5121-1 et suivants du code des transports et l'article L. 173-24 du code des assurances portent-elles atteinte, en matière d'indemnisation de préjudice corporel résultant d'une activité de navigation de plaisance, au principe d'égalité devant la loi et les charges publiques énoncé aux articles 1 et 6 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 ainsi qu'au principe de responsabilité, qui découle de son article 4 ?* ». La victime a tenté ainsi de faire reconnaître l'inconstitutionnalité de la limitation de responsabilité en plaisance au regard du principe d'égalité et de responsabilité qui implique une réparation de la Déclaration des droits de l'Homme, en particulier vis-à-vis des dommages corporels. L'avis du rapporteur Jean Lecaro est particulièrement instructif sur la première difficulté qui concernait la recevabilité d'une question prioritaire de

³⁰⁰ M. Croix, M. Raynaud, A. Lemarié, « Navire de plaisance - Actualité jurisprudentielle de la limitation de responsabilité du propriétaire de navire de plaisance – », Revue de droit des transports n° 4, Octobre 2013, dossier 13.

³⁰¹ Cass.com. 9 octobre 2014, n° 14.40-036, Inédit, « Voilier Pti Jules ».

constitutionnalité concernant une norme transposant dans le droit interne une Convention internationale (celle de 1976). Il faut souligner que le litige concernait un navire de moins de 300 unités de jauge, qui sont exclus du champ d'application de cette convention, bien que la législation interne d'un état signataire puisse en décider autrement, ce qu'a fait la France. Il était difficile de déterminer si la question prioritaire de constitutionnalité concernait véritablement la constitutionnalité d'une convention internationale à la constitution, alors qu'il s'agissait, là, d'une disposition interne, normalement exclue par ladite convention. Le rapport relève ainsi que la loi française sur la limitation n'est pas à proprement parler une simple autorisation ou ratification de la Convention de Londres. Ces dispositions possèdent un réel pouvoir normatif dans la mesure où elles révèlent l'acte de volonté du législateur d'exercer la faculté optionnelle d'instaurer la limitation de responsabilité dans sa législation nationale, fixant aussi les limites de cette responsabilité qui ne sont pas incluses dans la convention. C'est cette nuance qui justifia selon lui la recevabilité de la question prioritaire de constitutionnalité. Mais, il faut ainsi en déduire que la question n'aurait pas été recevable si elle concernait un navire de plaisance de plus de 300 unités de jauge, directement régie par la Convention de Londres.

Après avoir rappelé que la question n'était pas nouvelle, dans le sens où la constitutionnalité du principe de réparation avait déjà été reconnue, c'est sur le sérieux de la question que s'est situé le cœur du débat. Le rapporteur introduit son raisonnement en précisant qu'en droit maritime la limitation de responsabilité est une institution parfaitement connue³⁰² et essentielle. Sur le problème d'inégalité que crée la limitation de responsabilité (les victimes de plaisanciers pouvant être moins bien indemnisées que les victimes d'autres personnes par le seul fait que l'accident dont elles ont été victimes s'est produit à bord d'un navire, fût-il de plaisance), le rapporteur rappelle que le principe d'égalité ne s'oppose ni à ce que le législateur règle de façon différente des situations différentes ni à ce qu'il déroge à l'égalité pour des raisons d'intérêt général. C'est sur la notion de risque maritime que le rapporteur considère qu'une différence de situation se crée entre le maritime et le terrestre : « *l'activité nautique comporte de nombreux risques, des*

³⁰² Encore une fois il est possible de noter que le poids des traditions n'est pas à prendre à la légère en droit maritime.

périls particuliers, qui ont précisément justifié l'existence de plafonds d'indemnisation. Dans cette prise en considération des particularités de l'activité maritime, les victimes d'une activité nautique, qu'elle soit commerciale ou de plaisance, paraissent placées dans une situation différente de celle des victimes d'activités moins risquées (...) Les victimes d'événements maritimes semblent donc relever d'une situation particulière ». Son opinion s'appuya également sur la tendance du Conseil constitutionnel de donner une définition large aux raisons de l'intérêt général, permettant de déroger au principe d'égalité.

44. Bis– Au regard du risque maritime, le Rapporteur considère ainsi que la limitation ne s'opposait pas au principe d'égalité. Sur le principe de responsabilité, il indique qu'il ne revêt aucun caractère absolu et des dérogations ou des limitations peuvent être admises pour un motif d'intérêt général (là encore interprété largement). Le Conseil constitutionnel ne sanctionnant que la soustraction de toute responsabilité car il ne doit pas en résulter une atteinte disproportionnée aux droits des victimes d'actes fautifs.

A la lecture de l'avis du rapporteur nous comprenons que celui-ci penche en faveur de la constitutionnalité de la limitation de responsabilité du plaisancier, le risque de mer justifiant un traitement particulier et l'intérêt général interprété largement autorisant une entorse au principe de réparation. Cela reflétait l'opposition des parties, pour le demandeur, à la question prioritaire de constitutionnalité, il n'existait pas un intérêt général à la limitation de responsabilité dans le cadre de la navigation de plaisance, activité de loisir par opposition à la navigation commerciale, qui, elle seule, exigerait pour l'intérêt général l'existence d'un principe de limitation de responsabilité. Les défendeurs, eux, justifiaient l'intérêt général de la filière nautique au regard de l'intérêt du développement de la plaisance, chiffres économiques à l'appui³⁰³, mis en opposition au risque que présente cette activité.

Suivant l'avis de son rapporteur, la Cour de cassation reconnaît la recevabilité de la question tout en réfutant son caractère nouveau et c'est sur l'absence de

³⁰³ 4.900 entreprises, génèrent un chiffre d'affaires de 4,16 milliards d'euros et comptent plus de 45 000 emplois, la France étant le second constructeur mondial de bateaux de plaisance et le 1^{er} en Europe.

caractère sérieux de la question que la Cour de cassation refusa sa transmission au Conseil constitutionnel. Pour la Cour de cassation, l'activité de navigation, fût-elle de plaisance, est exposée aux risques et périls de la mer à la différence des autres activités. S'en dégage un motif d'intérêt général à la préservation et au développement des activités nautiques de loisir. La Cour note enfin que le législateur n'a pas porté une atteinte disproportionnée aux droits des titulaires de créances maritimes en limitant leurs indemnisations et en relevant notamment que la faute inexcusable du navigant permet une réparation intégrale de la personne responsable.

Faute de transmission de la question au Conseil constitutionnel, ce ne sera pas lui qui affirmera la conformité à la constitution de la limitation de responsabilité du plaisancier. Cependant, en considérant que s'interroger sur la constitutionnalité de cette règle n'est pas sérieux, la Cour en indique indirectement sa constitutionnalité.

Cet arrêt est remarquable en ce qu'il reconnaît, d'une part, que c'est le risque de mer qui justifie la limitation de responsabilité, ce risque étant également partagé par les plaisanciers et d'autre part, que le développement des activités de plaisance répond à un objectif d'intérêt général. Cet arrêt assoie fermement et probablement pour longtemps l'institution de la limitation de responsabilité dans le domaine de la plaisance.

45. – Critiques de la limitation. Par la clarté de l'avis de son rapporteur et de l'attendu de la Cour de cassation, la décision Navire « Pti Jules » ne laisse plus aucun doute sur l'applicabilité de la limitation de responsabilité pour les navires de plaisance et leur navigation, qu'elle soit professionnelle, sportive, touristique ou simplement oisive.

Nous approuvons le magistrat Luc Briand lorsqu'il salue cette décision, en ce qu'elle a pris en compte des considérations économiques et pragmatiques au regard de l'importance de la plaisance en France pour nourrir sa solution

juridique³⁰⁴. Stéphane Miribel ajoute que cet arrêt est une avancée importante pour la plaisance, qu'il salue³⁰⁵.

Toutefois, la décision Voilier « Pti Jules » n'est pas parfaite et nous partageons en partie l'avis d'Arnaud Montas qui considère que la Cour fait une confusion entre l'intérêt général de la navigation de plaisance et le développement économique de cette activité. La plaisance intéresse avant tout ses pratiquants (même si gravitent, autour du plaisancier, de nombreuses activités : chantiers de constructions, de réparations, vendeurs, assureurs, sociétés de classification, ports, avitailleurs etc.), mais tel est le cas de n'importe quelle activité d'utilité commune. L'intérêt général de la navigation de plaisance ne doit pas alors être assimilée à l'intérêt général tel qu'il est entendu pour la navigation commerciale³⁰⁶. Nous pouvons effectivement faire ce reproche de confusion à la Cour. Toutefois, considérer que la limitation de responsabilité ne protège que l'intérêt particulier de ses pratiquants nous semble être une vision trop réductrice de cette institution au regard de son histoire et de ses fondements. La limitation de responsabilité de nos jours n'est pas beaucoup plus la protection de l'intérêt général des seuls pratiquants en plaisance qu'elle ne l'est au commerce des seuls commerçants. C'est bien la raison pour laquelle le rapporteur, les juges et les défendeurs de l'affaire Voilier « Pti Jules » se sont référés à la communauté du risque de mer et à l'intérêt du développement économique de ce secteur. La Cour n'a pas pour objectif de protéger toute activité dès lors qu'elle participe à entretenir un secteur économique. Mais la spécificité,

³⁰⁴ L. Briand, « L'intérêt général qui s'attache au développement de la plaisance justifie les limitations de responsabilité civile », DMF n° 764, 1er décembre 2014 : « *La formulation très large de ce motif, qui aurait pu se limiter à la simple reconnaissance de quelque particularisme de la navigation maritime, est à saluer. Elle montre que la chambre commerciale a adopté un véritable raisonnement économique, pragmatique et prenant en compte le poids de l'ensemble de l'économie de la plaisance dans notre pays* ».

³⁰⁵ S. Miribel, « Plaisance et limitation de responsabilité », DMF n°766, 1^{er} février 2015, : « *l'ensemble des principales raisons historiques qui justifient la limitation de responsabilité - périls de la mer et intérêt général de l'activité nautique en cause - est pleinement 'transférable' à la navigation de plaisance. Il s'agit là d'une avancée importante du droit de la plaisance, pleinement justifiée et à saluer* ».

³⁰⁶ A. Montas, « Les ardeurs de la limitation de responsabilité en droit maritime », La Semaine Juridique Entreprise et Affaires n° 14, 1163, 4 Avril 2019, : « *Au-delà, le raisonnement du juge français semble confondre l'intérêt général de la navigation de plaisance et l'intérêt général du développement économique de la plaisance, ce qui n'est pas la même chose. Personne ne contestera l'idée que le développement économique de n'importe quelle activité licite est d'utilité commune. Quant à la plaisance, qu'elle soit sportive ou touristique, privée ou collective, elle participe surtout de l'intérêt particulier de ses pratiquants, mais moins de l'intérêt général, en tout cas au sens où le droit maritime l'entend habituellement* ».

ici du risque maritime, justifie qu'on leur accorde une protection spécifique. La Cour ne défend ainsi pas l'intérêt particulier de ses pratiquants face aux victimes mais elle protège l'ensemble des participants à la navigation maritime face aux risques de mer³⁰⁷. L'absence de limitation de responsabilité pourrait en plus pousser les assureurs à renoncer à garantir cette activité ou à augmenter sensiblement le montant des primes au détriment du développement de l'activité³⁰⁸.

On peut également revenir sur le fondement de l'égalité que propage la limitation de responsabilité. D'une part, Gaël Piette a souligné l'injustice de traiter moins bien le plaisancier au regard du motif pour lequel il affronte le risque de mer³⁰⁹. C'est en effet, cette recherche d'égalité entre les navigants³¹⁰ qui participe à l'extension de la limitation aux plaisanciers³¹¹.

D'autre part, comme il a été relevé, la limitation est un fait avant d'être un droit³¹², car si l'abandon de navire n'est plus d'actualité, la compartimentation des navires en sociétés (les *single ship companies*) crée une forme d'abandon de navire, le seul patrimoine de la société propriétaire du navire étant le navire et ses accessoires. Renier la limitation de responsabilité au plaisancier c'est créer une justice de classe, les propriétaires de navires de haute plaisance ou de grosses unités de plaisance pouvant informellement limiter la réparation par le voile sociétal sans l'institution de la limitation de responsabilité, là où en nautisme le navire de plaisance sera bien plus souvent en propriété directe par le plaisancier. Celui-ci

³⁰⁷ S. Miribel, « Laisser son navire sous tension à la borne du quai pendant son absence ne constitue pas une faute inexcusable/faute de témérité », DMF n° 763, 1er novembre 2014, « *Malgré les progrès techniques constants en matière de sécurité maritime ou de prévisions météorologiques, la mer reste un élément imprévisible sans être un milieu naturel pour l'homme. Qu'il s'agisse d'un navire de commerce ou d'un navire de plaisance, les risques de la mer, qui justifient en partie la limitation de responsabilité, sont les mêmes. C'est pourquoi, la loi sur la limitation de responsabilité n'exclut pas le navire de plaisance de son champ d'application si bien qu'il "est clair que la navigation de plaisance et singulièrement la responsabilité du plaisancier sont soumises aux règles fondamentales du droit maritime"* ».

³⁰⁸ E. Langavant, « Responsabilité en navigation de plaisance, l'accident de la rochelle », DMF.259.1982, « *En faveur de la limitation, on peut invoquer une raison pratique : l'inverse découragerait toute navigation de plaisance et effrayerait les assureurs. Par ailleurs, elle s'explique par l'idée que toute personne naviguant accepte les risques de mer* ».

³⁰⁹ G. Piette, *Droit Maritime*, A. Pedone, 2017, n°622 ; G. Piette, « La nature juridique du contrat de location d'un navire de plaisance », DMF.806.2018.

³¹⁰ Y. Tassel, « La plaisance et le droit en 1991 », DMF n°508, 1er septembre 1991.

³¹¹ M. Rémond-Gouilloud, *Droit Maritime*, 2ed. A. Pedone. 1988, n° 313, : « *il est apparu injuste de traiter moins bien le propriétaire d'un navire sous prétexte qu'il affronte la mer dans un but plutôt qu'un autre* ».

³¹² M. Rémond-Gouilloud, « Le navire : aventure juridique contemporaine », DMF n° 591, 1^{er} mars 1999.

expose ainsi sans la limitation de la responsabilité l'ensemble de son patrimoine. Cette inégalité vis-à-vis de la plaisance de luxe n'est guère satisfaisante et la limitation de responsabilité du plaisancier participe à réduire cet écart de classe.

Bien que la limitation de responsabilité du plaisancier soit désormais un principe acquis, des aménagements déjà existants permettant de moduler cette limitation et d'autres pistes pour l'avenir sont également envisagées.

§2. Hypothèses de modulation de la limitation de responsabilité du plaisancier

46. – Avant-propos. L'intérêt général du développement de la plaisance est sujet à discussions et à évolutions. Toutefois, comme nous l'avons vu³¹³, cet intérêt n'est pas le seul fondement de la limitation. Entre plaisanciers, il demeure, selon nous, un fondement bien plus pertinent et intemporel qui est celui de la solidarité entre navigants. Ce fondement suggère que chaque navigant pourrait un jour en raison du risque de mer être à l'origine d'un dommage. Il suppose de collectiviser le risque entre tous les navires. Ce seul argument nécessite pour nous le maintien de la limitation de responsabilité en plaisance, le risque se souciant guère du but de la navigation. C'est ce que retient Yves Tassel qui considère que différencier l'application de la limitation méconnaîtrait l'esprit du droit maritime qui tend à l'égalité des utilisateurs de la mer³¹⁴.

Toutefois, pour tous les dommages qui ne sont pas subis par des navigants (le cas du plongeur ou du passager occasionnel par exemple), la question reste ouverte. En effet, la limitation de responsabilité du plaisancier s'oppose à l'intérêt de ces victimes qui peuvent s'insurger du privilège accordé aux navires de plaisance et qui est difficile à écarter³¹⁵. Ainsi : « *Il faut trouver un équilibre qui sans doute*

³¹³ v. *supra* n° 35.

³¹⁴ Y. Tassel, « La plaisance et le droit en 1991 », DMF n°508, 1er septembre 1991, : « *A vrai dire, il nous semble que refuser par principe l'application de la limitation de responsabilité en tenant compte de la petite taille de l'engin qui effectue pourtant une navigation maritime méconnaît dangereusement l'esprit même du droit maritime : l'égalité des utilisateurs de la mer et le caractère singulier de l'utilisation de celle-ci* ».

³¹⁵ P. Bonassies, « La responsabilité du plaisancier en croisière », Gaz.Pal 1997.4. 16 octobre 1997, numéro spécial 2ème partie : « *Nous sommes ainsi en présence d'une limitation assez basse d'une limitation difficile à écarter* ».

n'existe pas aujourd'hui entre les légitimes intérêts des plaisanciers qu'il ne faut pas surcharger sous peine de tuer la plaisance, et les légitimes intérêts des victimes »³¹⁶. Plusieurs correctifs et aménagements tentent de concilier ces intérêts, d'autres sont envisageables. Il s'agit des limites du champ d'application de la limitation, de la révision du montant des limitations, de l'appréciation de la faute inexcusable et de la mise en place d'une assurance obligatoire.

47. – Champ d'application de la limitation de responsabilité. A l'inverse du régime de l'abordage qui inclut tous engins flottants non amarrés à poste fixe, le régime de la limitation est en principe limité aux « navires » y incluant les engins flottants commandés à partir d'un navire depuis la loi sur l'économie Bleue. Cette limitation aux seuls « navires » s'interprète avec l'article L5121-3 du Code des transports qui précise que la limitation vise les dommages qui se sont produits à bord du navire et ceux qui sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire. Or, nous disposons désormais d'une définition légale du navire (bien que celle-ci soit sujette à interprétation³¹⁷) à l'article L5000-2 du Code des transports, il s'agit de tous engins flottants, construits et équipés pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affectés à celle-ci. Si tout comme pour le régime de l'abordage, il fait référence à la notion d'engin flottant, l'important est ici la référence à la navigation maritime qui n'existe pas dans le régime de l'abordage.

Ces propos ont bien sûr pour but de discuter de l'application de la limitation de responsabilité à des engins de plage tels que les planches à voile auxquelles s'applique le droit maritime comme le régime de l'abordage³¹⁸. Tôt, la jurisprudence a retenu une distinction entre les « engins de plaisance » et les « engins de plage », seuls les premiers pouvant bénéficier de la limitation, elle exclut ainsi le bénéfice de la limitation à un canot³¹⁹. Cette décision prend en compte la dimension du canot pour lui refuser le bénéfice de la limitation³²⁰. Sur la

³¹⁶ *Ibid.*

³¹⁷ S. Miribel, « Plaisance et limitation de responsabilité », DMF n°766, 1^{er} février 2015.

³¹⁸ v. *supra* n°31.

³¹⁹ E. Langavant, « Responsabilité en navigation de plaisance, l'accident de la rochelle », DMF.259.1982.

³²⁰ P. Bonassies, « Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité », DMF n°524, 1^{er} février 1993.

question du Zodiac, s'opposent, comme nous l'avons vu³²¹, la Cour d'appel de Rennes qui l'a assimilé à un navire et la Cour d'appel de Caen qui ne lui a pas accordé le bénéfice de la limitation de responsabilité, au motif que : « *le zodiac est une embarcation frêle, construite en matériau léger, qui n'est pas conçu pour effectuer des expéditions maritimes et dont le rayon d'action est nécessairement limité en raison de l'impossibilité de stocker à bord du carburant. Que même s'il peut être utilisé, dans des conditions limitées, à des opérations de secours, sa structure et ses capacités réduites d'évolution ne lui permettent pas de réaliser des voyages en haute mer et d'affronter le péril marin* »³²².

La Cour d'appel de Caen exige ainsi que pour être qualifié de navire celui-ci doit affronter le péril marin. Un tel critère a du sens au regard de la limitation de responsabilité, puisque celle-ci vise à combattre le risque de mer, mais ce critère est bien difficile d'application car les périls de mer sont variés et non définis³²³. Après tout, la traversée de l'atlantique c'est fait en zodiac, les militaires et les sociétés de sauvetage en mer les emploient pour leurs opérations³²⁴.

Où fixer la limite ? Faut-il considérer qu'un Zodiac qui ne peut supporter un vent de force supérieure à 4 sur l'échelle de beaufort n'est pas un navire ? Faut-il qu'il soit capable de supporter sans couler le choc d'un abordage d'une unité du même type ? Ces critères sont objectifs mais ne sont pas l'apanage des engins de plage et des navires de commerce peuvent très bien ne pas être à même de supporter de tels risques.

Martine Rémond-Gouilloud propose le critère de qualification suivant pour l'engin flottant qui ne doit pas bénéficier de la limitation : « *embarcation non pontée, dépourvue d'un équipage qui lui soit propre est inapte à entreprendre une expédition maritime* »³²⁵. Une telle distinction n'emporte cependant pas l'unanimité de la doctrine, Emmannuel Langavant rapporte ainsi les propos de Rodière à ce sujet : « *Comment pourrait-on, sans pharisaïsme, dire, sinon du*

³²¹ V. *supra* n°34.

³²² A. Tinayre, « Evènement de mer : De la loi applicable à l'événement survenu en Espagne, mettant en cause un zodiac et un baigneur », DMF n°523, 1^{er} Janvier 1993.

³²³ P. Bonassies, « Le droit positif français en 1992 », DMF n° 523, 1^{er} janvier 1993.

³²⁴ E. Langavant, « Responsabilité en navigation de plaisance, l'accident de la rochelle », DMF.259.1982.

³²⁵ M. Rémond-Gouilloud, *Droit Maritime*, 2ed. A. Pedone. 1988, n° 314.

*bout des dents, qu'un engin de plage n'est pas un navire parce qu'il ne navigue pas en mer, alors que, sauf s'il est tiré sur le sable, il ne fait jamais autre chose ? »*³²⁶.

Pour notre part, tout comme pour le régime de l'abordage, une limite doit être tracée pour l'application des règles exorbitantes du droit commun sous peine de faire passer l'attachement des maritimes pour la limitation de responsabilité pour une simple lubie de nostalgiques réactionnaires. Quelle serait, en effet, la justification de la limitation au véliplanchiste dont le calcul même de la jauge pour établir le montant de la limitation prête à sourire.

Mais à l'inverse du régime de l'abordage, la limitation est réservée au navire et le navire doit être construit et équipé pour la navigation. Le problème reste alors de définir ce qu'est la navigation. A cet égard, nous estimons que le critère proposé par Martine Rémond-Gouilloud est pleinement applicable. Il s'agirait d'exclure du bénéfice de la limitation les engins de plaisance qui ne sont pas pontés et qui sont dépourvus d'un équipage propre. Ces deux éléments devant, selon nous, être des conditions cumulatives pour exclure un engin du bénéfice de la limitation. Il permet d'exclure une grande partie des engins de plage (pédalo, planche à voile, surf, jet ski etc. qui ne sont pas pontés) et une partie seulement des engins de plaisance non pontés (canot, barque etc...), mais qui peuvent tout de même avoir un équipage propre, ce sera tout particulièrement le cas pour le Zodiac d'ailleurs.

Ainsi, la proposition de l'Association de droit français de droit maritime d'exclure du bénéfice de la limitation les navires de plaisance de moins de 12 mètres³²⁷ nous semble bien trop excessive. Considérant qu'une grande partie de la flotte des navires de plaisance fait moins de 8 mètres³²⁸, une limitation entraînerait *de facto* une exclusion des navires de plaisance, allant à l'encontre du développement de la plaisance dont la Cour de cassation a jugé l'importance pour l'intérêt général dans l'affaire du voilier « Pti Jules ». Pourtant, l'hypothèse a manifestement été

³²⁶ E. Langavant, « Responsabilité en navigation de plaisance, l'accident de la rochelle », DMF.259.1982.

³²⁷ S. Miribel, « Laisser son navire sous tension à la borne du quai pendant son absence ne constitue pas une faute inexcusable/faute de témérité », DMF n° 763, 1er novembre 2014.

³²⁸ Question écrite avec réponse n° 44853, 3 août 2004 – Assurances – Assurance responsabilité civile – Propriétaires de bateaux. – M. Mourrut Étienne – Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

explorée par l'assemblée nationale où a été déposé en 1992 un projet de loi visant à exclure le bénéfice de la limitation de responsabilité pour les navires autres que de pêche et de commerce (visant ainsi notamment les navires de plaisance) en cas de dommages corporels³²⁹. Ce projet n'a bien sûr toutefois pas abouti³³⁰.

48. – Modification des montants de limitation. Une proposition est régulièrement avancée pour améliorer la situation des victimes, l'acceptation de l'institution de la limitation : la modification des plafonds de cette limitation.

Comme le précise la Cour de cassation dans l'affaire du voilier « Pti Jules », la limitation de responsabilité ne porte pas une atteinte disproportionnée à l'intérêt des victimes car elle ne prévoit pas une exclusion totale de responsabilité. Il faut en déduire qu'une limitation trop basse qui s'assimilerait à une exclusion, porterait une atteinte excessive à ces intérêts. Des réévaluations périodiques des montants des limitations sont sans doute nécessaires pour ne pas rendre dérisoire ces montants. Les limitations de la Convention de 1976 ont d'ailleurs déjà fait l'objet de deux réévaluations substantielles. Alors qu'en 1976 les limitations pour les navires de moins de 300 unités de jauge (ce qui concerne l'essentiel de la flotte plaisance) n'étaient que de 166.500 DTS pour les lésions corporelles et seulement la moitié pour les autres créances, elles sont passées avec le protocole de 1996 à 1.000.000 de DTS pour les lésions corporelles et la moitié pour les autres créances, soit six fois les montants antérieurs. En ce qui concerne le transport de passagers, alors que la convention prévoyait une limitation de 46.666 DTS par passagers avec un plafond de 25 millions de DTS, le protocole de 1996 élève ces montants à 175.000 DTS par passagers sans plafond. Une autre vertu du protocole est de faciliter la réévaluation périodique des montants (qui ne peut être faite avant un délai de 5 ans de la précédente réévaluation) qui peut être proposée par la moitié des états signataires et votée au deux-tiers.

³²⁹ Y. Tassel, R. Le Brun, « Navigation de plaisance : du droit applicable au heurt de deux véliplanchistes », DMF n° 515, 1er avril 1992 ; Question écrite avec réponse n° 14999, 26 juin 1989 – Tourisme et loisirs – Navigation de plaisance – Fauteurs d'accidents. Responsabilité civile. – M. Raoult Éric – Ministère délégué à la mer.

³³⁰ P. Bonassies ; C. Scapel, Traité de droit maritime, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, p.634, n° 413 note 53 ; S. Sana-Chaillé de Néré, « En droit français, l'assureur ne bénéficie de la "limitation" que s'il existe "un fonds" », DMF n° 744, 1er février 2013.

On peut cependant regretter l'entrée en vigueur, très tardive en France du protocole de 1996 (le 23 juillet 2007 en application de l'article 11 du protocole bien que le décret d'application de ce dernier date du 22 septembre 2007³³¹).

Ce retard fut tel, qu'à peine 5 ans après l'entrée en vigueur en France du protocole, la résolution LEG.5 (99) du 20 avril 2012 initia une nouvelle réévaluation du montant des limitations qui entra en vigueur le 8 juin 2015. Cette nouvelle réévaluation éleva pour les navires de moins de 300 unités de jauge les limitations à 1.600.000 DTS³³² pour les lésions corporelles et la moitié pour les autres créances³³³. Il s'agit d'une multiplication par dix par rapport aux montants prévus en 1976. Le décret d'application de cette résolution a été publié en 2018³³⁴, trois ans après l'entrée en vigueur internationale de la résolution. Certains auteurs considèrent néanmoins que la résolution de 2012 est entrée en vigueur en France dès 2015 et non à compter du décret de publication de 2018³³⁵.

Avec l'entrée en vigueur du protocole de 1996, ayant conduit à ces deux réévaluation successives (celle du protocole de 1996 et celle de la résolution du 20 avril 2012 prises en application du protocole) au titre de la convention de Londres de 1976, les montants des limitations s'avèrent, ainsi, en réalité assez élevés³³⁶.

Pour la haute plaisance, s'agissant des navires de plus de 24 mètres mais d'une jauge inférieure à 2.000 unités (ce qui correspond peu ou prou à un navire d'environ 120 mètres de longueur), la limitation est cette fois de 3.200.000 DTS pour les lésions corporelles et 1.510.000 DTS pour les autres créances³³⁷.

S'agissant du transport de passagers, considérant que la majorité des unités de plaisance ne peuvent transporter que 12 passagers maximum (voir 36 soit le triple

³³¹ G. Brajeux ; X. McDonald, « Entrée en vigueur du Protocole de 1996 à la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité », DMF n°687, 1er décembre 2007.

³³² Soit environ 1.915.000 € à l'heure où nous écrivons ces lignes.

³³³ Soit environ 904.000 € à l'heure où nous écrivons ces lignes.

³³⁴ Décret n° 2018-545 du 28 juin 2018 portant publication des amendements aux montants de limitation prévus à l'article 3 du protocole de 1996 modifiant la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, adoptés par la résolution LEG.5 (99) du 20 avril 2012.

³³⁵ A. Lemarié, « Les nouvelles limites de responsabilité en matière de créances maritimes de la Convention de 1976/1996 sont-elles déjà applicables en France ? », DMF n° 800, 1er mars 2018 ; A. Lemarié ; L. Rass-Masson, « Depuis quand les nouvelles limitations de la "LLMC" sont-elles applicables en France ? », DMF n°810, 1er février 2019.

³³⁶ v. Annexe n° I.

³³⁷ Respectivement 3.831.000 € et 1.808.000 € environ, à l'heure où nous écrivons ces lignes.

pour quelques rares unités de haute plaisance), la limitation est de 2.100.000 DTS (2.514.000 € à l'heure où nous écrivons ces lignes).

Ainsi, la limitation de responsabilité du plaisancier s'avère désormais importante et dans de nombreux cas, impliquant même le décès d'une victime l'addition de la limitation de responsabilité pour les dommages corporels et matériels fait qu'un grand nombre de sinistres reste en deçà des limitations ainsi prévues. Bien entendu de graves accidents impliquant le décès de tout un équipage, comme l'affaire de l'« Airel », risquent de mettre les victimes face à un plafond trop bas. A cet égard, curieusement le plaisancier le moins avantage par la limitation est finalement le passager d'un navire de haute plaisance qui est employé par le biais d'un contrat de transport³³⁸. Cette hypothèse concernant généralement des navires ne pouvant transporter que 12 personnes³³⁹, la limitation à hauteur de 2.514.000 € (à l'heure où nous écrivons ces lignes) pour l'ensemble des dommages s'avère assez faible et risque d'être vite dépassée en cas de dommages corporels, sans compter l'intervention potentielle des limitations de responsabilité contractuelle du transporteur³⁴⁰.

Nous ne partageons alors plus les anciennes inquiétudes de la doctrine sur la faiblesse des montants des limitations en plaisance³⁴¹, à laquelle, le protocole de 1996 et ses suites apportent une réponse, pour le moment satisfaisante, en ce qu'elle permet une indemnisation non dérisoire.

C'est du moins le cas en matière de lésions corporelles. Nous serons plus réservés pour les autres créances. Toutefois, il faut noter que ces autres créances, (concernant surtout les dommages matériels) ne viseront des dommages dépassant les plafonds de limitation, essentiellement que dans des litiges qui opposent deux plaisanciers (par exemple deux navires dans un abordage). Or, comme nous

³³⁸ Sur le développement du contrat transport en haute plaisance v. *Infra* n° 163 et s.

³³⁹ Sans compter l'équipage qui peut être en très grand nombre à bord du navire selon sa taille.

³⁴⁰ P. Bonassies, « La responsabilité de l'armateur de croisière », *Revue Scapel* 1998, p.84 et suivant ;

³⁴¹ P. Lureau, « Faut-il une loi sur la navigation de plaisance » ; *DMF* 1970. 323 ; E. Langavant, « Responsabilité en navigation de plaisance, l'accident de la rochelle », *DMF*.259.1982. ; P. Bonassies, « La responsabilité du plaisancier en croisière », *Gaz.Pal.* 1997.4. 16 octobre 1997, numéro spécial 2ème partie ; P. Bonassies, « La responsabilité de l'armateur de croisière », *Revue Scapel* 1998, p.84 et suivant ; F. Turgné, « Responsabilité du skipper et assurance plaisance (exclusion de garantie, limitation de responsabilité, obligation des groupements sportifs) », *DMF* n° 741, 1er novembre 2012.

l'avons vu³⁴², dans ce cas la solidarité entre navigants justifie le maintien de la limitation.

48. Bis—Toutefois, une autre piste explorée consiste en la suppression de la particularité du droit français en faveur des navires de moins de 300 unités de jauge qui bénéficient d'un plafond de limitation divisé par 2. Comme nous l'avons vu³⁴³, cette spécificité vise les navires de pêche dans le cadre d'une concurrence avec les pêcheurs britanniques, le législateur n'ayant pas en tête la portée que cette règle aurait sur la plaisance.

Une telle faveur accordée aux plaisanciers ne nous semble pas justifiée ni souhaitée par le législateur et nous approuvons l'avis de Pierre Bonassies qui propose d'exclure les navires de plaisance (plus précisément d'indiquer qu'il ne concerne que les navires de pêche professionnels) car l'objectif d'unification du droit maritime ne doit pas nuire à l'intérêt des victimes³⁴⁴. Considérant que la majorité des navires de plaisance tombent sous le coup de cette exception, sa suppression nous semble justifiée.

49. – Appréciation de la faute inexcusable. Dans sa rédaction initiale l'article 58 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer permettait d'écarter les limitations pour toutes fautes personnelles prouvées du propriétaire du navire. Par une loi n°84-1149 du 21 décembre 1984, cette possibilité n'est plus désormais possible qu'en cas de faute inexcusable. Principe codifié désormais à l'article L5121-3 du Code des transports

L'existence d'une exception permettant de faire échec à la limitation de responsabilité a été retenue par la Cour de cassation pour juger de la constitutionnalité de cette exception en plaisance dans l'affaire du voilier « Pti Jules ». Yves Tassel marque aussi son approbation sur cette échappatoire qui règle,

³⁴² v. *supra* n° 35.

³⁴³ v. *supra* n°37.

³⁴⁴ P. Bonassies, « La responsabilité du plaisancier en croisière », *Gaz.Pal* 1997.4. 16 octobre 1997, numéro spécial 2ème partie : « *Personnellement je ne suis pas favorable à la suppression de la limitation de responsabilité, je crois qu'il faut maintenir les plaisanciers dans le droit maritime commun. Ils sont des hommes de la mer, le droit maritime est le droit de la mer. Il faut maintenir une unité. Mais il faut améliorer la situation des victimes, tout d'abord en faisant disparaître cette diminution de moitié qui a été adoptée par le Parlement français au bénéfice des pêcheurs mais qui bénéficie aux plaisanciers. Il faut donc modifier les textes et dire que la réduction du plancher de la limitation ne jouera que pour les navires de pêche, que les navires de plaisance en seront exclus* ».

selon lui, un certain nombre de difficultés que pose l'image de la limitation de responsabilité vis-à-vis des victimes bien qu'il recommande que ces règles soient appliquées avec plus de pédagogie et de rigueur³⁴⁵.

Sandrine Sana-Chaillé de Néré, se montre pour sa part moins positive sur la question, relançant le débat de l'appréciation objective ou subjective de la faute inexcusable. En effet, il est possible de considérer objectivement le comportement du navigant au regard du comportement normalement attendu de la part de n'importe quel autre (l'équivalent terrestre du « bon père de famille »). Mais le comportement du navigant peut aussi être considéré subjectivement, au regard de ses capacités personnelles. La faute inexcusable ne serait sous cette conception pas appréciée de la même façon pour le plaisancier occasionnel ou le régatier chevronné. Sandrine Sana-Chaillé de Néré estime que la Cour de cassation devrait privilégier une conception objective de la faute inexcusable ce qui de manière indirecte impose en matière de plaisance un minimum de compétence en navigation indispensable là où pour la marine marchande, ce prérequis dont elle suppose l'existence doit être évalué subjectivement à l'aune des spécificités de chaque cas³⁴⁶.

La jurisprudence française n'est pas pleinement fixée sur la conception à retenir de la faute inexcusable. Le dernier arrêt de l'affaire du navire « *Heidelberg* » semble

³⁴⁵ Y. Tassel, « La plaisance et le droit en 1991 », DMF n°508, 1er septembre 1991 : « *Laissons la faute intentionnelle qui est à la limite de l'hypothèse d'école. Demeure ce que le droit français appelle la faute "inexcusable" et qui présente un intérêt fondamental. La question devient alors de savoir si l'exclusion concrète fondée sur la nature de la faute ne suffirait pas à satisfaire le besoin de droit. A plusieurs points de vue, nous le pensons. En premier lieu, la navigation, y compris de plaisance, ne sera pas assimilée à une circulation terrestre et l'on ne pourra que s'en réjouir. En deuxième lieu, le besoin de "vengeance" de la victime (de ses proches, en fait) ne sera aucunement écarté, car le reproche d'une faute caractérisée sera alors spécialement sanctionné. En troisième lieu enfin, il sera possible d'introduire en plaisance une certaine pédagogie et surtout une rigueur nécessaire afin de faire respecter les réglementations trop souvent méconnues* »

³⁴⁶ S. Sana-Chaillé de Néré, « En droit français, l'assureur ne bénéficie de la "limitation" que s'il existe "un fonds" », DMF n° 744, 1er février 2013 : « *la Cour de cassation ne se saisisse pas de l'outil dont elle dispose pour y limiter les conséquences de ce régime juridique, on peut s'en désoler. Nous ne disons pas, ici, que la Haute Juridiction devrait systématiquement qualifier de faute inexcusable tout comportement imparfait du conducteur d'un navire de plaisance. Nous estimons simplement qu'elle pourrait au minimum, en matière de plaisance, retenir une conception objective de la faute inexcusable à l'aune non pas du comportement d'un professionnel de la mer, mais de celui du bon père de famille* ».

avoir renversé la tendance et privilégier une appréciation subjective de la faute³⁴⁷. En plaisance, la Cour de cassation avait retenu trois ans auparavant une conception objective de la faute dans l'affaire du navire « Dizzy »³⁴⁸ mais elle se montre moins claire dans l'affaire du navire « Caliente »³⁴⁹.

La question n'est ainsi toujours pas tranchée fermement, mais nous pouvons supposer que les juges auront à cœur de choisir au cas par cas la conception qui sera la plus protectrice pour la victime. Yves Tassel soutient également une appréciation objective de la faute inexcusable en plaisance, l'inobservation des règlements sur la sécurité en mer pourrait ainsi pour lui, par exemple, constituer de ce seul fait une faute inexcusable, indépendamment des circonstances de l'espèce³⁵⁰.

Pour mettre fin au débat, la bonne réponse se trouve peut-être dans le juste milieu proposé par Arnaud Montas, qui est de faire une appréciation objective de la faute pour les dommages corporels favorable aux victimes, mais subjective pour les dommages matériels favorable à l'armateur³⁵¹. Mais une telle solution est sûrement trop théorique car elle pourrait conduire à des cas saugrenus où une faute serait retenue pour certains types de dommages mais pas d'autres au titre d'un même accident. Nul doute que les justiciables et les juges seront réfractaires à de telles disparités. Il faudrait ainsi privilégier cette distinction dans les seuls cas où l'incident n'a causé qu'un seul type de dommage.

50. – Assurance obligatoire. En remplacement ou complément de la limitation de responsabilité du plaisancier, plusieurs auteurs ont suggéré la

³⁴⁷ Cass.com. 22 septembre 2015, n°13-25.584 et 13-27.489, Inédit, navire « Heidberg » ; A. Montas, « Les ardeurs de la limitation de responsabilité en droit maritime », La Semaine Juridique Entreprise et Affaires n° 14, 1163, 4 Avril 2019 ; G. Piette, *Fasc. 1110 : Responsabilité du propriétaire de navire*, LexisNexis, JurisClasseur Transport, 2019 n° 12.

³⁴⁸ Cass.civ1. 13 décembre 2012, n° 11-27.347, Bull.civ. 2012, I, n° 261, navire « Dizzy » ; S. Sana-Chaillé de Néré, « En droit français, l'assureur ne bénéficie de la "limitation" que s'il existe "un fonds" », DMF n° 744, 1er février 2013.

³⁴⁹ Cass.com. 29 avril 2014, n° 12-25.901, Inédit, navire « Caliente » ; S. Miribel, « Laisser son navire sous tension à la borne du quai pendant son absence ne constitue pas une faute inexcusable/faute de témérité », DMF n° 763, 1er novembre 2014.

³⁵⁰ Y. Tassel, « La plaisance et le droit en 1991 », DMF n°508, 1er septembre 1991 : « si l'on accepte de s'en tenir à une appréciation objective de la faute inexcusable, on ne pourra rien objecter au fait de considérer comme constitutive d'une telle faute l'inobservation des règlements "sécurité-solas". Le respect des catégories de navigation en sortira renforcé et cela d'autant plus que quelques exemples auront été rendus publics ».

³⁵¹ A. Montas, « Les ardeurs de la limitation de responsabilité en droit maritime », La Semaine Juridique Entreprise et Affaires n° 14, 1163, 4 Avril 2019.

possibilité de créer une obligation d'assurance du plaisancier, soit générale, soit limitée à certains navires (notamment les navires à moteur qui sont susceptibles de causer des dommages plus graves³⁵²) ou certains types de dommages (les dommages corporels³⁵³).

Comme nous l'avons vu³⁵⁴, l'inassurabilité du risque n'est plus un fondement aussi important qu'auparavant pour justifier le maintien de la limitation de responsabilité, alors que les risques de plaisance restent dans beaucoup de cas supportables par les assureurs (encore que le prix corrélatif de la prime d'assurance puisse être un frein à la plaisance dont le développement a pourtant été qualifié d'intérêt général).

Nous sommes partagés sur la nécessité d'une assurance obligatoire en matière de plaisance³⁵⁵. Une assurance obligatoire pourrait effectivement venir remplacer la limitation de responsabilité du plaisancier, ou du moins de certains d'entre eux, dès lors que pour de petites unités le coût d'une assurance couvrant une responsabilité illimitée ne nous semble pas présenter un frein excessif à l'activité de plaisance. Toutefois, comme nous l'avons vu, l'affaire du navire « Pti Jules » écarte toute suppression de cette limitation dans un avenir proche.

Pour ce qui est de la création d'une assurance obligatoire en complément de la limitation, nous nous y opposons. Il ne s'agit pas là d'un motif pertinent, selon nous, de créer une obligation d'assurance du plaisancier, dès lors, que l'assureur bénéficie de la même limitation de responsabilité que son assuré³⁵⁶. La création d'une assurance obligatoire n'aura donc pas pour effet de permettre une meilleure acceptation du principe de la limitation de responsabilité auprès des victimes, le montant de leur indemnisation étant le même.

³⁵² P. Bonassies, « La responsabilité du plaisancier en croisière », *Gaz.Pal.* 1997.4. 16 octobre 1997, numéro spécial 2ème partie.

³⁵³ S. Miribel, « Plaisance et limitation de responsabilité », *DMF* n°766, 1^{er} février 2015.

³⁵⁴ v. *supra* n° 35.

³⁵⁵ v. *infra* n° 190.

³⁵⁶ Nous pouvons d'ailleurs noter que l'assureur peut prévoir une limite de garantie inférieure au montant des limitations, le reliquat non garanti restant à la charge de l'assuré dans la limite du plafond. Pour une illustration récente : v. C. Peignon, « Limitation de responsabilité : portée du plafond de garantie du contrat d'assurance et règle du cumul des plafonds légaux », *DMF* n°830, 1^{er} décembre 2020.

Si nous pouvons envisager la création d'une assurance obligatoire tout en retirant le bénéfice de la limitation à l'assureur, cela ne nous semble pas être une solution satisfaisante dans le sens où cela entraînerait *de Facto* la suppression de cette limitation en plaisance. En tel cas, il serait plus simple de la supprimer directement.

51. – Synthèse. La limitation de responsabilité du plaisancier a mauvaise presse, notamment lorsque des victimes subissent des dommages corporels ou en cas de décès, divers aménagements de cette institution sont possibles pour y remédier. S'il convient de donner un cadre précis du champ d'application de la limitation de responsabilité, un rehaussement du plafond de limitation, déjà légèrement relevé, ne nous semble pas à l'heure actuelle nécessaire. La prise en compte ferme d'une conception objective, c'est-à-dire en référence à un idéal qui serait pour le maritime un navigant compétent et attentionné (l'équivalent d'un bon père de famille en droit terrestre) de la faute inexcusable du plaisancier serait également de nature à améliorer l'image de l'institution, mais le flou actuel laisse peut-être une marge de manœuvre salvatrice aux magistrats. Concernant la création d'une obligation d'assurance, si celle-ci peut être envisagée, elle ne doit pas, selon nous, venir en complément de la limitation de responsabilité.

CONCLUSION DU CHAPITRE

52. – La navigation maritime est une activité périlleuse qui crée une pression financière importante sur ses acteurs. Or, dès l'époque antique, le commerce maritime justifia une prise de risque importante au regard du gain, encore plus grand pour ses armateurs d'une part, mais aussi pour les sociétés qui ont bénéficié de leurs échanges. Nous ne nous étonnons pas alors que la limitation de responsabilité de l'armateur, initialement connue sous la forme de l'abandon de navire, soit une institution maritime qui a survécu jusqu'à nos jours et qu'elle soit toujours considérée comme une institution essentielle dans ce domaine.

C'est peut-être davantage le cas en France que dans les pays de *common law* qui se sont montrés plus méfiants envers l'institution de l'abandon de navire qui ne laissait aux créanciers aucun actif à se partager lorsqu'un navire coulait.

La création au XIXe siècle de la notion de fonds de limitation et sa généralisation fut progressive au cours du XXe siècle, avec les conventions internationales de 1924, 1957 puis la convention de Londres de 1976 largement adoptée internationalement. La vision britannique de la limitation de responsabilité entraîne un changement de paradigme d'une conception réelle liée à l'objet du navire à une conception technique liée à l'assurabilité du risque. Le montant de la limitation devant être calculée par rapport à la somme maximale que les assureurs ont la capacité de garantir.

De nos jours, c'est moins l'assurabilité du risque qui justifie la limitation de responsabilité que la solidarité qui lie la communauté maritime. C'est encore l'intérêt général des activités maritimes et leur développement qui justifie le maintien de cette institution. Mais l'assurabilité du risque étant moins problématique de nos jours, se crée une marge, un surplus : la partie des dommages que les assureurs ont la capacité de garantir qui excède le montant de la limitation. C'est ce surplus qui suscite la convoitise des victimes.

C'est ainsi, tout particulièrement dans le cas de la plaisance, que s'est créé l'un des débats juridiques les plus animés de cette discipline. Les textes sur la limitation n'excluant ni n'incluant expressément les navires de plaisance, une certaine liberté a été laissée aux pays pour faire le choix d'étendre leur législation à ces navires. Après des hésitations, la jurisprudence française finit, avec l'appui du législateur qui y donna son aval discret, par accorder la limitation aux plaisanciers et à en étendre l'application au-delà du texte de la loi, même à retenir la constitutionnalité de cette institution au regard de l'intérêt général du développement du secteur de la plaisance.

Nous approuvons cette situation. La limitation de responsabilité offre une solution pragmatique aux risques de mer qui est commun à chaque navigant, peu importe le but de leur navigation. Mais il s'agit là peut-être d'une réaction franco-française, la France étant le premier pays le plus important en termes de Yachting³⁵⁷. Mais il est compréhensible que d'autres pays, comme l'Espagne, restent réfractaires à l'institution de la limitation en plaisance.

³⁵⁷ La crise sanitaire 'COVID 19' aura néanmoins, potentiellement, pour effet de mettre fin à cette situation.

De plus, même en France, une prise en compte de la spécificité de la plaisance par la marine marchande reste possible et une réflexion doit être tenue sur les critères d'application du régime de la limitation aux engins de plage et à certains engins de plaisance qui ne méritent pas un tel privilège. Si les montants des limitations ne justifient pas, à l'heure actuelle, leur réévaluation, il serait peut-être temps de supprimer la réduction du montant de moitié des plafonds pour les navires de moins de 300 unités de jauge qui s'est involontairement appliquée à la plaisance alors que le législateur ne visait que la pêche.

Parmi les quatre orientations possibles du droit de la plaisance que sont : l'intégration totale au droit maritime ; l'intégration totale au droit terrestre ; le maintien du régime hybride actuel ; le développement d'un droit spécial de la plaisance, en matière de limitation de responsabilité le droit positif a opté pour l'intégration totale au droit maritime. Il s'agit là davantage d'un débat sociétal que juridique en ce que chacune des quatre options est envisageable juridiquement. Mais, le développement d'un droit spécial de la plaisance pourrait aboutir à imposer des plafonds de limitation spécifiques. Cette solution aurait le défaut de complexifier davantage le calcul de la limitation mais permettrait peut-être de la rendre plus acceptable pour les victimes.

Quoi qu'il en soit, si la limitation de responsabilité en droit de la plaisance n'est peut-être ni la règle d'or ni la clé de doute de cette discipline, elle est du moins l'*Alma Mater* du paradoxe du droit de la plaisance, avec les complexités d'appliquer un concept façonné pour une activité commerciale à une navigation non lucrative.

CONCLUSION DU TITRE

53. – Le risque de mer est aussi vieux que la navigation. C'est probablement la raison pour laquelle les deux institutions exorbitantes du droit commun qui visent à contrer ce risque, l'abordage et la limitation de responsabilité, font parties des institutions les plus anciennes du droit maritime. Si le régime de l'abordage intéresse tous les navigants, la limitation de responsabilité vise davantage la protection des armateurs en détriment des chargeurs, c'est-à-dire des terriens. Ce conflit entre marins et terriens attisent les débats sur la limitation de responsabilité.

Inversement, l'abordage ne mettant en relation que des marins, son acceptation est unanime par les navigants.

En plaisance, l'abordage met aussi en opposition deux navigants qui ne sont pas des victimes mais les martyrs d'un risque commun dont la suppression totale est impossible. Ne reste alors plus qu'à sanctionner les comportements critiquables. Le droit de la plaisance n'a eu ainsi que très peu de difficultés à retenir le principe d'une responsabilité pour faute, essence de la navigation maritime.

Mais tel n'est plus le cas sur la question de la limitation de responsabilité. Le risque de mer reste le même pour le commerçant comme pour le plaisancier, mais certains estiment que le risque économique qu'entraîne le péril de mer n'est plus le même pour le plaisancier qui ne met pas en jeu son activité professionnelle. Mais au titre du concept de la fortune de mer, il a été considéré que la seule « fortune », le seul patrimoine que le commerçant engageait en mer était son navire. Il en va de même pour le plaisancier lorsqu'il navigue, en quittant la terre ferme, il n'emporte avec lui pour tout bien que son navire. Sur la mer, son seul patrimoine est comme pour l'armateur, ce navire. Le risque est alors bien le même pour le commerçant et le plaisancier, le péril de mer met en jeu l'ensemble de son patrimoine maritime. Cette dualité du patrimoine ne manquerait pas de faire horreur à Aubry et Rau. Le risque étant le même et la protection du secteur de la plaisance étant nécessaire en France et d'intérêt général, il est inévitable, bien qu'incertain, que les règles du droit maritime s'appliquent à la plaisance.

C'est lorsque le risque diffère que se crée une bifurcation. Si les institutions visant à prévenir le risque de mer, identique pour tous les navigants, s'appliquent à l'identique aux plaisanciers comme aux commerçants, dès lors que l'on entre dans une relation contractuelle, un nouveau risque né : celui du rapport de forces déséquilibré. C'est la raison pour laquelle chaque fois que ce rapport de forces restera équilibré, le risque restera le même et c'est seulement là que le droit maritime conservera son emprise dans la plaisance. Dans le cadre du contrat d'assurance et d'affrètement, l'unicité des risques entre commerçants et plaisanciers ne se retrouve que dans la navigation de haute plaisance.

Titre II : L'emploi justifié du droit maritime face à un risque contractuel commun

54. – Deux conventions s'avèrent particulièrement marquées par la liberté contractuelle en droit maritime. D'une part, le contrat d'assurance maritime qui est diamétralement opposé sur ce point à son équivalent terrestre où les dispositions d'ordre public règnent. D'autre part, le contrat d'affrètement, par nature soumis à la liberté contractuelle des parties. Pour les navires de haute plaisance, le premier de ces contrats se trouve soumis au droit terrestre, ce qui soulève de vives critiques. Le second reste soumis au droit maritime mais l'espace de liberté contractuelle revendiqué par la pratique est indirectement menacé par des évolutions en matière fiscale qui poussent à éloigner le contrat de mise à disposition du navire de haute plaisance du contrat d'affrètement maritime. Pourtant, il est possible de voir que les armateurs de navires marchands et ceux de navires de haute plaisance sont confrontés à un risque contractuel commun, celui de devoir subir une convention aux clauses inadaptées qui justifie un traitement juridique similaire. C'est pourquoi, le rejet des règles de droit terrestre de l'assurance du navire de haute plaisance (Chapitre I) et l'emprise du droit maritime sur le contrat de mise à disposition de ce navire sont souhaitables (Chapitre II).

Chapitre I : Le rejet souhaitable des règles de droit terrestre à l'assurance du navire de haute plaisance

55. – L'origine du contrat d'assurance est associée au droit maritime. En ce sens, il n'est peut-être pas exagéré de considérer que le risque maritime fait partie de l'essence de l'assurance. Or, le secteur de la plaisance, beaucoup plus que le shipping, concentre la majorité des dommages si ce n'est par leurs gravités du moins par le nombre des accidents navals³⁵⁸. Pourtant, l'une des spécificités les plus hétéroclites du droit de la plaisance est l'exclusion du régime de l'assurance maritime au profit du droit de l'assurance terrestre. Le texte qui fait référence à la navigation de plaisance ne distingue pas selon le type de navire utilisé, ainsi, les

³⁵⁸ v. *infra* n°261 et s.

navires de haute plaisance, du moment qu'ils sont utilisés pour une navigation de plaisance, obéissent aux règles de l'assurance terrestre. Les pouvoirs publics n'ignorent pourtant pas totalement que la particularité de nos mécanismes d'assurances transports ont conduit à une perte de compétitivité de nos assurances à l'international, ce qui a suscité une tentative d'amélioration en matière aéronautique avec l'ordonnance n°2011-839³⁵⁹. L'assurance des navires de plaisance est en ce sens un terrain particulièrement fertile pour l'analyse de l'adéquation des règles de droit maritime à la navigation de plaisance. En l'occurrence, dans le secteur de la haute plaisance, l'application du droit terrestre de l'assurance est conflictuelle (Section I), elle l'est d'autant plus que l'objectif premier de ce régime d'assurance, qu'est la protection de l'assuré, n'apparaît pas primordial en la matière car l'assuré devrait être considéré comme un professionnel (Section II).

Section I : L'application conflictuelle du droit terrestre de l'assurance aux navires de haute plaisance

56. – La navigation de plaisance obéit au droit maritime mais son assurance est soumise au droit terrestre, tandis que la navigation intérieure obéit au droit terrestre et que son assurance est ancrée dans le droit maritime. Pour comprendre les subtilités qu'entraînent ce mélange particulier des régimes juridiques, il convient d'analyser les différences entre l'assurance maritime et terrestre (§1) afin de pouvoir réaliser une critique de la séparation des régimes en navigation de haute plaisance (§2).

§1 : Analyse comparative des régimes d'assurances

57. – Bien que faisant l'objet d'un titre particulier³⁶⁰, les dispositions spécifiques du Code des assurances maritimes opèrent également par renvois aux dispositions générales du Code des assurances. Inversement, le régime des

³⁵⁹ H. Jeannin, « Les mécomptes de la clause de valeur agréée en plaisance » DMF n°799, 1er février 2018.

³⁶⁰ Titre VII du premier livre du code des assurances, qui inclus également les assurances d'autres modes de transport

assurances de plaisance, bien que par principe exclu du régime des assurances maritimes, se voit néanmoins appliquer l'une de ses dispositions. Il est ainsi possible de comparer ces deux régimes dans le cadre de l'analyse de l'assurance plaisance. Après avoir détaillé l'origine de la séparation entre les deux régimes (A), il sera possible d'en aborder les règles communes (B) et les règles distinctes (C).

A. L'origine de la séparation des deux régimes d'assurance

58. – Histoire. Loin de découler d'une volonté législative ferme, l'affiliation de l'assurance plaisance au droit terrestre apparaît comme un (malheureux) concours de circonstances. Au commencement, le droit des assurances est né dans le droit maritime. En France, il se trouve dès la grande Ordonnance de Colbert sur la marine de 1681. De cette innovation maritimiste se sont progressivement développées les assurances vies qui étaient initialement prohibées par l'Ordonnance de Colbert, puis les assurances incendies, notamment sous l'influence britannique.

Cependant, bien que le Code civil napoléonien contenait dès sa création un article mentionnant un contrat d'assurance qui ne soit pas ancré dans le droit maritime³⁶¹ et que l'intervention de l'état se fassent ressentir au fil des siècles, l'œuvre législative sur le droit des assurances terrestres s'avère restreinte jusqu'au XXe siècle. Si au XIXe siècle, en parallèle de la révolution industrielle, quelques lois éparses voient le jour, la véritable création législative d'un régime juridique de l'assurance terrestre peut être située dans la loi du 13 juillet 1930 sur le contrat d'assurance dite loi Godart. Soucieux de marquer sa distinction avec les assurances maritimes, ce point est souligné en tête du texte. En effet, l'article 1^{er} introduit la loi en précisant qu'il ne concerne que les assurances terrestres et n'est pas applicable, entre autres, aux assurances maritimes³⁶². Bien qu'à ce stade, le régime d'assurance des navires de plaisance soit encore affilié au droit maritime ce

³⁶¹ Article 1964 ancien du Code civil, qui classait le contrat d'assurance au rang des contrats aléatoires.

³⁶² Sur le détail de cet historique du droit des assurances v. la thèse de Mme Claire Bellenger, *Histoire de l'assurance de dommages en France*, soutenue le 27/06/2011, Université Panthéon-Assas, Paris.

texte n'est pas étranger à l'assurance des navires de plaisance, comme il sera abordé au paragraphe suivant.

58. Bis– L'aboutissement du développement international du droit maritime conduit en France à la « *Lex Rodiera* » qui sera le fondement de la scission entre l'assurance plaisance et le droit maritime. L'article 63 de la loi n° 67-522 du 3 Juillet 1967 sur les assurances Maritimes, est malgré lui, vecteur de discordes en ce qu'il pose clairement le principe d'exclusion des risques de la navigation de plaisance du régime de l'assurance maritime et son rattachement initialement souhaité comme temporaire au régime de l'assurance terrestre prévu par la loi du 13 juillet 1930 sur les contrats d'assurance. C'est ce qu'exprime clairement l'article 63 en indiquant que les contrats d'assurance des navires de plaisance sont « *à titre provisoire* » soumis à loi Godart. Il n'était pas dans l'intention initiale du législateur de séparer les régimes mais il dû s'y résigner. Son intention fut néanmoins de prévoir un régime d'assurance des navires de plaisance autonome. Cette pieuse intention s'acheva sans fracas par la seule élaboration d'un projet de loi³⁶³ qui ne fut pas adoptée. Ainsi, faute d'aboutir à une loi spéciale sur l'assurance des navires de plaisance, celle-ci demeura malgré elle dans le domaine terrestre. Ce ne fut, d'ailleurs, que grâce à l'intervention de l'Association française du droit maritime, qu'à minima, les règles concernant l'affectation de l'indemnité d'assurance au fonds de limitation de responsabilité furent intégrées à l'assurance plaisance³⁶⁴. En effet, l'article 63 de la loi de 1967 exclut expressément l'article 53 de la loi Godart qui aurait empêché l'assureur d'affecter l'indemnité d'assurance au fonds de limitation.

Ainsi, ce n'est qu'indirectement et involontairement que se consolidera l'affiliation de l'assurance plaisance au droit terrestre. Le choix d'exclure la navigation de plaisance du régime de l'assurance maritime aurait été justifié par un souci de protection du plaisancier. L'ancien organisme rattaché au ministère des finances, appelé Direction des assurances, aurait en effet jugé que le régime de l'assurance maritime ne protégeait pas suffisamment les plaisanciers. Corrélativement, le choix de maintenir un statut particulier de l'assurance maritime

³⁶³ P. Lureau ; « La nouvelle législation des assurances maritimes » ; DMF 1968 p.259 et s.

³⁶⁴ P. Chauveau ; « Rétrospective d'actualités » ; DMF 1968, p.9.

ou plus généralement des assurances dans le secteur du droit des transports a été justifié par la qualité des professionnels des assurés et le besoin réduit de leur protection, sans compter la spécificité du milieu³⁶⁵. Pierre Lureau résume ainsi cet état de fait en rappelant que la loi Godart de 1930 est une loi de protection de l'assuré contre l'assureur, dont les considérations ne sont pas transposables au secteur du commerce maritime où les rapports de force en présence sont équilibrés s'ils ne penchent pas en faveur des assurés³⁶⁶.

La séparation des deux régimes d'assurance n'est cependant pas totale, ainsi diverses règles communes régissent tant l'assurance maritime que l'assurance plaisance. Sachant que la distinction de l'assurance maritime et plaisance a pour objectif la protection du plaisancier. Il est nécessaire de vérifier si cet objectif a été accompli³⁶⁷.

B. Règles communes aux deux régimes d'assurance

59. – Les règles communes aux deux régimes d'assurance sont de deux ordres, les règles d'assurances terrestres maintenues dans le domaine de l'assurance maritime et les règles de l'assurance maritime maintenues pour l'assurance plaisance.

60. – **Règles issues de l'assurance terrestre.** L'article L111-1 du Code des assurances nous fournit une liste d'articles de l'assurance terrestre applicable à l'assurance maritime. Il s'agit des articles : L111-6 (assurance des grands risques), L112-2 (obligation d'information précontractuelle de l'assureur et engagement des parties), L112-4 (mentions obligatoires de la police avec notamment la nécessité

³⁶⁵ F. Turgné, Assurances maritimes et transports. – *Panorama. JurisClasseur Responsabilité civile et Assurances* ; 2013, n°29

³⁶⁶ P. Lureau ; « La nouvelle législation des assurances maritimes » ; DMF 1968 p.259 et s : « (...) la loi terrestre (13 juillet 1930) est essentiellement la loi de protection de l'assuré vis-à-vis de l'assureur, rendu nécessaire, dans la majorité des cas, par le déséquilibre des forces économiques en présence : celles des sociétés d'assurance vis-à-vis de la multitude des usagers, et par l'incompétence de beaucoup de ces derniers. La situation est en maritime inversée : généralement ceux qui en usent sont des commerçants avertis et la concentration actuelle des entreprises maritimes, qu'il s'agisse des flottes ou des sociétés exportatrices ou importatrices, leur confère une force telle que l'équilibre est réalisé, quand la balance ne penche pas en faveur des assurés au détriment des assureurs ».

³⁶⁷ F. Turgné, Assurances maritimes et transports. – *Panorama. JurisClasseur Responsabilité civile et Assurances* ; 2013, n°29

de rédiger les exclusions en caractères très apparents), L112-7 (contrat d'assurance proposé en libre prestation de service ou par une succursale) et L113-4-1 (assurance-crédit) du Code des assurances.

Toutefois, cette liste doit être quelque peu nuancée. L'article L112-2 du code des assurances traitant notamment de l'obligation d'information précontractuelle de l'assureur n'a vocation à s'appliquer que partiellement, puisque l'article R111-2 du Code des assurances rajoute que les deux premiers alinéas de l'article L112-2 du Code ne sont pas applicables aux assurances de grands risques auxquelles figurent l'assurance maritime et potentiellement plaisance. De ce dépeçage de l'article L112-2 du Code des assurances, il faut retenir que pour cet article, reste commun à l'assurance maritime et plaisance, la règle selon laquelle seule la police d'assurance ou la note de couverture engage réciproquement les parties et la règle sur la prolongation ou la modification du contrat. En effet, en l'absence d'exclusion expresse³⁶⁸, l'assurance plaisance qui vise à assurer le corps d'un véhicule maritime et la responsabilité afférente tombe sous la définition des assurances de grands risques de l'article L111-6³⁶⁹. Cela inclut ainsi la possibilité aux parties de choisir la loi applicable³⁷⁰.

La langue du contrat d'assurance est en revanche une question plus complexe³⁷¹. Il est également possible de noter que les dispositions sur la protection juridique du Code des assurances ne s'appliquent pas aux « navires de mer » (et donc aux navires de plaisance), sauf convention contraire³⁷².

³⁶⁸ L'assurance des navires est soumise au régime assurances grands risques sans avoir à rentrer dans les critères de l'article R111-1 du Code des assurances qui prévoit que pour certains risques (auxquels les risques maritimes ne figurent pas) seuls les souscripteurs atteignant un certain montant de chiffre d'affaires ou de nombre de salariés relèvent de ce régime particulier d'assurance.

³⁶⁹ J.P. Thomas, « L'assurance maritime dans le Code des assurances », Présentation pour une conférence du CESAM du 10 décembre 2018, p. 11. Consultable à : https://www.cesam.org/fr/conference/20181210/presentation/JEAN_PAUL_THOMAS_FFA.pdf

³⁷⁰ Article L181-1 du Code des assurances, mais cette liberté n'a pas vocation à faire échec aux règles d'ordre public prévues par l'article L111-2 du Code des assurances (du moins celles qui sont applicables à l'assurance maritime) lorsque tous les éléments du contrat sont localisés au moment de ce choix sur le territoire de la République française ; Plus généralement sur cette question v. P. Latron, « Navigation de plaisance : l'ultime décision de l'affaire de l'Airel », DMF N° 555, 1er décembre 1995.

³⁷¹ v. *Infra* n° 92.

³⁷² Article L127-6 du Code des assurances.

61. – Règles issues de l'assurance maritime. Encore plus réduites sont les règles spécifiques de l'assurance maritime communes à l'assurance plaisance. En effet, en application de l'article L171-5 du Code des assurances, seuls les articles L173-23 et 24 du même code s'appliquent à l'assurance plaisance. L'article 171-5 reprend ainsi l'article 63 de la loi de 1967 qui exclu l'article 53 de la loi Godart sur l'assurance (aujourd'hui l'article L124-3 du Code des assurances). Les articles L173-23 et 24 ont pour finalité de permettre l'affectation de l'indemnité d'assurance au fonds de limitation et interdisent en ce cas l'action directe contre l'assureur. Il s'agit là d'une règle au combien primordiale pour l'assureur d'un navire et pour l'assuré. Comme précisé auparavant³⁷³, ce serait grâce à l'intervention de l'Association française du Droit maritime que ces deux articles purent être maintenus à l'assurance plaisance³⁷⁴. S'il faut souligner cette contribution sans laquelle l'assuré du navire de plaisance ce serait trouvé dans une posture particulièrement défavorable, nous pouvons également nous demander si l'absence d'une telle règle n'aurait pas poussé le législateur à finaliser un projet de loi sur l'assurance plaisance sous la pression des utilisateurs. La question n'a pas de réponse aujourd'hui, il est alors sans doute préférable de simplement féliciter l'effort accompli plutôt que celui qui aurait pu l'être...

62. – Règles indirectement communes. Au-delà de la liste des règles communes aux deux régimes d'assurances fournis par l'article L111-1 du Code des assurances, il faut révéler que certains articles, par leur formulation ou les principes qu'ils retranscrivent, conduisent à instaurer des règles similaires si ce n'est identiques entre les régimes en dépit d'une numérotation différente. En ce qui concerne les dispositions d'ordre public, dans les deux régimes, il s'agit des articles L114-1 et L172-31 et R172-6 qui prévoient une prescription de deux ans³⁷⁵. S'agissant du risque assurable, l'article L171-3 précise que tout intérêt légitime, y compris le profit espéré, est assurable, mais que pour réclamer le bénéfice d'une assurance il faut éprouver un préjudice. Cet article n'a pas d'équivalent direct en

³⁷³ v. *supra* n° 58 Bis.

³⁷⁴ P. Chauveau, « Rétrospective d'actualités » ; DMF 1968, p.9.

³⁷⁵ Toutefois des différences existent sur la question de la prescription entre les deux régimes v. *infra* n° 89.

assurance terrestre mais des principes similaires sont prévus par la nécessité que les conventions soient licites³⁷⁶ et le principe indemnitaire³⁷⁷.

L'article L172-13 al.2 prévoit la non-garantie de la faute intentionnelle ou inexcusable de l'assuré en maritime qui trouve son pendant en terrestre avec l'article L113-1 al.2, encore que, l'assurance terrestre évoque la notion de faute dolosive plutôt que de faute inexcusable.

En résumé, il faudra essentiellement retenir que sont communes aux deux régimes d'assurance, les mentions obligatoires de la police d'assurance, y compris la nécessité de rédiger les clauses de nullités et d'exclusions en caractères très apparents³⁷⁸ et la possibilité d'affecter l'indemnité d'assurance au fonds de limitation du navire³⁷⁹. Plus nombreuses sont les règles de l'assurance distinctes entre les deux régimes.

C. Règles distinctes entre les deux régimes d'assurance.

63. – Tandis que l'assurance maritime est fondamentalement un régime supplétif de volonté, l'assurance plaisance à laquelle s'appliquent les règles de l'assurance terrestre, où l'ordre public est rampant, est essentiellement impérative. Les différences entre les deux régimes apparaissent à la comparaison de leurs articles impératifs. Les articles supplétifs de volonté de l'assurance maritime éclairent également sur la différence de conception des deux régimes.

64. – Ordre public maritime. Pour ce qui est de l'assurance maritime, l'article L171-2 du Code des assurances fournit la liste de dispositions d'ordre public. Pour se limiter aux articles prévoyant des règles différentes de l'assurance terrestre, il faut retenir l'article L172-2 (sanctions pour déclaration inexacte du risque), à cet égard, il est nécessaire de le mettre en comparaison avec l'article L113-9 du Code des assurances. En terrestre, la déclaration inexacte du risque par l'assuré entraîne la nullité du contrat uniquement si l'assureur prouve la mauvaise foi de l'assuré. En maritime, la déclaration inexacte entraîne la nullité sauf si

³⁷⁶ Article 6 et 1102 du Code civil

³⁷⁷ Article L121-1 du Code des assurances

³⁷⁸ Article L112-4 du Code des assurances

³⁷⁹ Article L112-4 du Code des assurances

l'assuré prouve sa bonne foi. S'y ajoute d'autres menues différences qu'il sera possible d'étudier par la suite³⁸⁰ : L172-3 (sanctions pour défaut de déclaration de l'aggravation du risque), ici aussi, l'article est à mettre en parallèle avec l'article L113-4 du Code des assurances qui est plus favorable à l'assuré³⁸¹ ; L172-6 (sanctions en cas de fraude de l'assuré) ; L172-8 et 9 et L175-8 (assurances cumulatives) à comparer à l'article L121-4 du Code des assurances, cette fois moins favorable à l'assuré³⁸² ; L172-20 et L173-22-1 (sanctions pour défaut de paiement de la prime), l'article L172-20 est à rapprocher de l'article L113-3 en assurance terrestre³⁸³ ; l'article L173-22-1 qui se rattache au transport de marchandises ne sera pas analysé dans notre étude ; L172-28 (sanctions de la déclaration inexacte du sinistre).

65. – Ordre public terrestre. L'article L111-2 du Code civil liste les dispositions du code qui sont impératives, ces dispositions ont bien sûr vocation à s'appliquer de la même manière, sauf exception, à l'assurance plaisance. Sans en dresser une liste exhaustive, il est possible de relever notamment parmi les articles qui ne sont pas applicables à l'assurance maritime : L110-11 et 12 (accessibilité du contrat d'assurance par voie électronique et signature électronique) ; L112-2-1 (conclusion du contrat d'assurance à distance avec un consommateur) ; L112-3³⁸⁴ (nécessité du caractère très apparent des clauses d'exclusion, aussi applicables en assurance maritime, nécessité d'un avenant en cas de modification) ; L112-10 (possibilité de résiliation sans frais en cas de cumul d'assurances) ; L113-1 (caractères formels et limités des exclusions de garanties) ; L113-2 (obligations de l'assuré et notamment délai de déclaration de sinistre ou de modification du risque et déchéance pour déclaration tardive) ; L113-3 (sanctions pour défaut de paiement de la prime) ; L113-4 (aggravation du risque) ; L113-8 et 9 (sanctions pour fausse déclaration de l'assuré) ; L113-11 (nullité de certaines clauses de déchéances) ; L113-12, 12-1, 15, 15-1 et 16 (durée, reconduction et résiliation de la police) ; L113-17 (renonciation aux exceptions par l'assureur) ; L114-1 à 3 (prescription, en

³⁸⁰ v. *Infra* n° 72.

³⁸¹ v. *Infra* n° 88.

³⁸² v. *Infra* n° 79.

³⁸³ v. *Infra* n° 71.

³⁸⁴ Cet article prévoit aussi l'obligation d'utiliser la langue française mais ne s'applique pas nécessairement à l'assurance plaisance au regard de son affiliation à l'assurance des grands risques v. *infra* n° 92.

rappelant que le délai de prescription biennale est aussi connu de l'assurance maritime); L121-1 (Principe indemnitaire); L121-2 (assurance de la responsabilité pour autrui); L121-3 et 4 (surévaluation de la chose assurée et cumul d'assurances); L121-9 (perte totale non garantie de la chose assurée); L121-10 (transmission de la police en cas d'aliénation de la chose assurée); L121-13 (Délégation expresse en faveur des créanciers hypothécaires pour certains risques); L121-15 (nullité de la police pour disparition de la chose assurée avant la formation du contrat); L122-5 (non-garantie de la chose assurée pour les dommages par incendie provenant d'un vice propre); L125-1 à 4 (garantie en cas de catastrophe naturelle). Il sera également, simplement, mentionné que ne s'appliquent pas à la plaisance les règles d'assurance de groupe prévues aux articles L141-1, suivant le Code des assurances, étant exclues par l'article L171-5 du Code des assurances.

66. – Dispositions supplétives de volonté. En parallèle des dispositions d'ordre public des deux régimes, il est possible de mentionner diverses dispositions supplétives de volonté, qui à défaut de dispositions contraires, renforcent la séparation entre le régime de l'assurance maritime et plaisance. Au titre de l'assurance plaisance, il est notamment possible de mentionner l'article L122-14 qui empêche l'assuré de délaisser l'objet assuré, sauf stipulation contraire et les articles L122-1 et 2 sur l'assurance incendie. Pour l'assurance maritime, il est notamment possible de relever ces articles supplétifs de volonté : L172-4 (nullité du contrat postérieur au sinistre); L172-10 (garantie inférieure à la valeur réelle de l'objet assuré); L172-11 (garantie de la force majeure et de la fortune de mer); L172-13, 14 et 15 (garantie en cas de faute de l'assuré ou de ses préposés); L172-16, 16-1, 18 (exclusions spécifiques à la navigation maritime); L172-23 (obligation de l'assuré de minimiser son préjudice); L172-24, 27 et L173-13 (faculté de délaissement)³⁸⁵; L172-25 (pas d'obligation de l'assureur de réparer ou remplacer l'objet assuré); L172-29 (subrogation en faveur de l'assureur); L173-4 (non-garantie du vice propre du navire); L173-5 (non garantie en cas de faute intentionnelle du capitaine); L173-8 (garantie abordage); L173-26 (limite de

³⁸⁵ A comparer à l'article L122-14 du Code des assurances cité précédemment; Curieusement l'article R172-5 sur le délaissement est lui d'ordre public en application de l'article R171-1.

l'engagement de l'assureur par sinistre). R172-1 et 3 (nécessité d'un écrit et obligation complémentaire à l'article L122-4 sur le contenu de la police)³⁸⁶.

Ayant ainsi délimité quelles étaient les règles communes ou distinctes d'ordre public ou supplétives de volonté applicables à l'assurance plaisance et maritime, il est possible de réaliser une critique de ce régime éclaté.

§2 : Critique de la séparation des régimes en droit de la plaisance

67. – Pour le législateur, l'assuré plaisancier serait une partie faible soumis à un rapport de forces déséquilibré comme tout assuré terrestre que l'assurance maritime ne saurait combler. En considérant que le choix du législateur d'écarter le régime de l'assurance maritime de la plaisance était de parvenir à une meilleure protection de l'assuré plaisancier, c'est sous ce prisme que sera analysée l'adéquation des règles mises en place. Dans le régime actuel il sera ainsi possible de s'intéresser aux règles protectrices de l'assuré (A), celles qui lui sont défavorables, (B) pour finir sur le problème essentiel du champ d'application de l'assurance plaisance (C).

A. Délimitation des règles de l'assurance plaisance favorables à la protection de l'assuré.

68. – Il est indéniable que certaines des dispositions protectrices du régime de l'assurance terrestre permettent de restituer un équilibre qui pourrait en son absence être perturbé en présence d'un assuré « consommateur ». Il sera possible d'analyser ces dispositions tour à tour en s'intéressant aux règles qui sont favorables à l'assuré par leur présence (1) ou par leur absence (2).

1. Règles favorables par leur présence

69. – Diverses règles par leur applicabilité à l'assurance plaisance s'avèrent favorables à la protection de l'assuré, il convient d'en étudier les principales.

³⁸⁶ Pour clarifier la question, les mentions prévues par l'article L112-4 du Code des assurances sont d'ordre public mais pas celles de l'article R172-3.

70. – Le caractère formel et limité des clauses d'exclusion. Sans doute pierre angulaire du contrat d'assurance et source majeure de conflits entre les parties, le traitement des exclusions de garanties est ainsi au cœur de la protection de l'assuré. L'assureur qui souhaite limiter au maximum l'étendue de sa garantie et se protéger vis-à-vis de situations imprévues ou qui pourraient être liées à une négligence de l'assuré aura tendance à vouloir inclure à son engagement le maximum de limites les plus étendues possibles. L'article L113-1 du Code des assurances, d'ordre public en matière d'assurance terrestre et ainsi de plaisance, exige que les exclusions de garanties soient formelles et limitées en plus de devoir être écrites car contenues dans la police³⁸⁷. Il est à noter que si cette règle n'a été codifiée pour la première qu'avec la création du Code des assurances en 1976, l'exigence de rédiger des exclusions formelles et limitées figurait déjà à l'article 12 de la loi Godart de 1930 sur l'assurance, elle était ainsi connue du législateur de 1967.

L'assurance maritime ne fait aucune référence à cette exigence et ne renvoie aucunement à l'article L113-1, du moins à son premier alinéa. Cet oubli est volontaire ayant été considéré que l'assuré maritime, étant un professionnel, ne nécessitait pas une telle protection³⁸⁸. Toutefois, ce constat doit être nuancé. D'une part, s'il n'est pas nécessaire que les clauses d'exclusion contenues dans un contrat d'assurance maritime soient formelles et limitées, elles doivent néanmoins être claires, précises et rédigées de manière très apparente. D'autre part, en application de l'article 1190 du Code civil, les clauses d'exclusion s'interprètent contre celui qui les a stipulées dans le cadre d'un contrat d'adhésion, c'est-à-dire en principe contre l'assureur³⁸⁹. Si les règles de l'assurance ajoutent ainsi une couche de protection à l'assuré vis-à-vis des clauses d'exclusion stipulées par l'assureur, l'assuré maritime n'est pas dépourvu de mécanismes de défense vis-à-vis de ces clauses.

³⁸⁷ F. Turgné, « Étude comparative des dispositions terrestres et maritimes du Code des assurances », RDT, n°10, Octobre 2010, étude n°11

³⁸⁸ Pour une illustration de la question v. F. Turgné, « Cassation pour dénaturation des termes clairs et précis d'une clause d'exclusion de garantie », DMF n° 702, 1er avril 2009

³⁸⁹ F. Turgné, *Assurances maritimes et transports*. – *Panorama*. JurisClasseur Responsabilité civile et Assurances ; 2013, n°43

Entre l'assurance maritime et l'assurance terrestre s'opposent ainsi deux objectifs, la liberté contractuelle et la protection de l'assuré. Nous pouvons considérer qu'il serait cruel de retirer à un plaisancier « consommateur »³⁹⁰ le bénéfice de l'article L113-1 du Code des assurances, du moins chaque fois que ce plaisancier « consommateur » serait effectivement mis dans une position déséquilibrée par rapport à l'assureur.

Cependant, il convient de noter que cet élément seul n'est aucunement de nature à justifier l'exclusion d'assurance maritime pour les navires de plaisance. En effet, en matière d'assurance lacustre³⁹¹, bien que soumise aux règles de l'assurance maritime, il est également spécifiquement prévu que les clauses d'exclusion doivent être formelles et limitées aux articles L174-1 et 4. Sans s'étendre sur le caractère tout aussi éclaté du régime juridique de la navigation intérieure, nous pouvons à tout le moins en conclure qu'il était loisible au législateur de maintenir l'assurance plaisance dans l'assurance en maritime en ajoutant néanmoins que dans ce domaine les clauses d'exclusion doivent être formelles et limitées.

71. – Sanctions du défaut de paiement de la prime. Tant l'assurance plaisance par l'article L113-3 que l'assurance maritime par l'article L172-20 du Code des assurances prévoient des sanctions de l'assuré en cas de défaut de paiement de la prime. Les règles prévues étant distinctes, elles peuvent être comparées. En matière terrestre, l'assureur peut suspendre la garantie à défaut de paiement dix jours après l'échéance et trente jours après une mise en demeure infructueuse à l'assuré. Dix jours après l'expiration de ce délai, l'assureur peut également choisir de résilier la police.

En assurance maritime, l'assureur peut, à son choix, suspendre ou résilier la police à l'expiration d'un délai de huit jours après l'envoi à l'assuré d'une mise en demeure de payer. De manière évidente, les délais prévus par l'assurance maritime sont beaucoup plus courts qu'en droit terrestre. Là où l'assuré plaisance ne risque la résiliation de sa police que dans un délai d'au minimum cinquante jours suivant la date d'échéance de sa prime, l'assuré maritime est menacé de la même sanction

³⁹⁰ Dans le sens de celui qui n'agit pas dans le cadre de son activité professionnelle

³⁹¹ Pour rappel, la navigation lacustre est soumise au droit terrestre sauf en ce qui concerne l'assurance soumise elle au régime de l'assurance maritime et lacustre.

sous un délai d'au minimum huit jours. Indéniablement le droit des assurances terrestre participe à la protection de l'assuré et sur ce point il serait peu justifié aujourd'hui de retirer au plaisancier « consommateur » le bénéfice de cette protection. Il peut être noté que les principes prévus par l'article L113-3 existaient déjà au sein de la loi Godart sur l'assurance de 1930 à l'article 16³⁹², cet élément a ainsi pu être pris en considération dans le choix d'écarter l'assurance plaisance du droit maritime.

72. – Sanctions pour fausse déclaration du risque de l'assuré. Tant l'assurance plaisance par l'article L113-8 et 9 que l'assurance maritime par l'article L172-2 du Code des assurances prévoient les sanctions de l'assuré en cas de fausse déclaration du risque. Dans les deux hypothèses, la fausse déclaration du risque par l'assuré entraîne la nullité de la police en cas de mauvaise foi de l'assuré. En apparence proche, l'assurance plaisance est néanmoins plus favorable à l'assuré sur cette question à deux égards.

D'une part sur la charge de la preuve, en plaisance c'est à l'assureur de prouver la mauvaise foi de l'assuré tandis qu'en maritime c'est à l'assuré de prouver sa bonne foi. Sans aller jusqu'à considérer qu'il s'agit pour l'une ou l'autre partie d'une preuve diabolique, il est certain que la charge de la preuve pourra grandement influencer sur la solution en cas de litige au regard de la difficulté de produire des éléments de preuve sur la question.

D'autre part, en assurance maritime même en cas de bonne foi prouvée de l'assuré, l'assureur a la possibilité d'échapper à la garantie dans le cas où il établit qu'il n'aurait pas couvert les risques s'il les avait connus. Cette extrême voie d'échappatoire offerte à l'assureur maritime n'est pas prévue en assurance plaisance ce qui est bien entendu plus favorable pour l'assuré.

Accessoirement, il est possible de mentionner que les dispositions de l'assurance plaisance sont un peu plus précises en ce qu'elles distinguent le cas où la fausse déclaration est découverte avant ou postérieurement au sinistre. Toutefois, il est

³⁹² Encore que les délais prévus étaient un peu plus courts qu'aujourd'hui

difficile de juger si ce point est nécessairement favorable à l'assuré³⁹³, la question pouvant dépendre de chaque cas d'espèce.

Quoi qu'il en soit, ne serait-ce que par l'inversion de la charge de la preuve en défaveur de l'assuré qu'opère l'assurance maritime, sur ce point, il est certain que l'assurance plaisance s'avère plus protectrice de l'assuré ici. Les articles 21 et 22 de la loi Godart prévoyaient déjà de telles règles qui ont ainsi pu être pris en considération par le législateur de 1967 dans son choix de placer l'assurance plaisance dans le droit terrestre.

73. – Durée et résiliation du contrat. Les articles L113-12, 15, 15-1 et 16 du code des assurances prévoient que la police doit prévoir la durée du contrat, pose des limites à sa reconduction et exige de préciser les causes de résiliation. Ces articles qui ne sont pas applicables à l'assurance maritime ne trouvent aucun équivalent textuel et sont donc laissés à la liberté contractuelle des parties en assurance maritime. Il est évident que cet état de fait peut s'avérer particulièrement défavorable au plaisancier « consommateur » qui pourrait se voir imposer des conditions contraignantes notamment quant à la reconduction du contrat d'assurance. L'article L113-15 et 15-1 qui exige que la durée de la police et de sa tacite reconduction (qui ne peut excéder une année) soit mentionnée en caractère très apparent protège l'assuré.

Il est possible d'être plus nuancé en ce qui concerne l'article L113-16 qui offre des possibilités de résiliation en cas de changement de situation de l'assuré, mais cette possibilité est donnée tant à l'assuré qu'à l'assureur, elle ne sera donc pas toujours favorable au premier.

Sans être totalement identique, l'ébauche de ces principes était déjà prévue dans la loi Godart en son article 5, qui a ainsi dû être considéré par le législateur de 1967 pour exclure l'assurance plaisance du droit maritime.

74. – Renonciation de l'assureur aux exceptions. Spécifique à l'assurance terrestre et donc plaisance, selon l'article L113-17, l'assureur qui prend la direction d'un procès intenté à l'assuré est censé aussi renoncer à toutes les exceptions dont il avait connaissance à ce moment. Cet article qui ne bénéficie qu'à l'assuré lui est

³⁹³ Sur ce point v. P. Lureau, « C.com. 17 octobre 1972, Yacht « T. » », DMF 1973, p.153

assurément favorable et nous ne relevons aucune justification pour en priver l'assuré plaisance. Au demeurant, cet article reste néanmoins un apport mineur qui n'existait pas en 1967 et n'a donc pas influé le législateur à cette époque. Au regard de ces éléments, il est difficile de considérer que cet article soit déterminant dans le choix d'exclure ou d'inclure l'assurance plaisance au droit maritime.

75. – Fonds de limitation. Comme évoqué précédemment³⁹⁴, c'est à l'Association française du Droit maritime qui a permis le maintien des articles 58 et 59 de la loi de 1967³⁹⁵ sur l'affectation du fonds de limitation de responsabilité dans l'assurance plaisance. Ces articles permettent à l'assureur d'affecter l'indemnité d'assurance à la constitution d'un fonds de limitation, privant alors le tiers lésé de toute action contre l'assureur. De prime abord, ces articles bénéficient uniquement à l'assureur. Cependant, en pratique, ces articles sont absolument primordiaux pour le plaisancier, qui dans bien des cas, n'a pas à sa disposition les fonds nécessaires pour la création du fonds de limitation qui n'est alors créé qu'avec l'appui de son assureur. Sans l'inclusion des articles L173-23 et 24 à l'assurance plaisance, dans un grand nombre de cas, le plaisancier et son assureur n'auraient pas été en mesure de former un fonds de limitation de responsabilité³⁹⁶, faute pour l'assuré d'avoir des fonds suffisants et faute pour l'assureur de pouvoir créer le fonds à sa place. L'article L124-3 du Code des assurances empêche l'assureur terrestre de verser l'indemnité d'assurance à tout autre que le tiers lésé. Mis dans l'impossibilité de créer un fonds de limitation, le plaisancier se serait trouvé dans une situation particulièrement défavorable vis-à-vis de tout autre armateur, ce choix ne peut donc qu'être applaudi³⁹⁷.

76. – Dispositions diverses d'ordre public. Une multitude de dispositions de l'assurance terrestre d'ordre public contribuent encore davantage à protéger l'assuré dont nous pouvons citer les plus intéressantes. L'article L113-11 dispose que sont nulles certaines clauses de déchéance du contrat d'assurance, dans le cadre de la plaisance, notamment, sont nulles les clauses de déchéance en cas de violation des lois ou des règlements. Ces clauses de déchéance nulles par nature en

³⁹⁴ v. *supra* n° 58 Bis.

³⁹⁵ Désormais articles L173-23 et 24 du Code des assurances

³⁹⁶ P. Chauveau, « Rétrospective d'actualités » ; DMF 1968, p.9.

³⁹⁷ À condition de mettre de côté le débat sur la nécessité d'une limitation de responsabilité du plaisancier bien sûr.

assurance plaisance ne bénéficient pas d'équivalent en assurance maritime, ce qui est assurément plus défavorable à l'assuré. L'article L121-2 prévoit une garantie en cas de responsabilité de l'assuré pour autrui au titre de l'article 1242 du Code civil (ce qui est bien entendu favorable à l'assuré, même si nous pouvons aussi estimer qu'il aurait peut-être été préférable de laisser le choix au plaisancier d'exclure cette garantie, en précisant que cet article est supplétif de volonté afin de réduire le taux de prime d'un plaisancier qui navigue en solitaire). L'article L121-20 permet à l'ayant droit successoral de l'assuré décédé ou à l'acquéreur du navire de plaisance de bénéficier du contrat d'assurance conclu, ce qui est tout à l'avantage du nouvel assuré si le contrat lui est favorable tout en lui laissant la liberté de résilier la police dans le cas contraire. L'assuré plaisancier bénéficie aussi d'une garantie légale en matière de catastrophe naturelle prévue aux articles L125-1 à 4 (encore qu'il eût peut-être été là encore préférable que ces articles ne soient pas d'ordre public pour permettre à l'assuré d'exclure cette garantie si tel est son choix).

77. – Dispositions diverses supplétives de volonté. Au titre des dispositions de l'assurance terrestre supplétives de volonté qui peuvent également contribuer à protéger l'assuré si elles ne sont pas exclues, doivent être mentionnés les articles L122-1 et 2 du Code des assurances qui offrent à l'assuré une garantie incendie non impérative.

2. Règles favorables par leur absence

78. – Si l'assurance des navires de plaisance avait été soumise aux règles de l'assurance maritime, certaines règles, qu'elles soient d'ordre public ou supplétives de volonté, n'auraient pas manqué de nuire à l'objectif de protection de la partie faible.

79. – Nullité pour fraude. L'article L172-6 du Code des assurances prévoit une cause de nullité d'ordre public spécifique en assurance maritime en cas de fraude de l'assuré par l'assurance d'une chose à une valeur supérieure que sa valeur réelle. Ajouter une cause de nullité est défavorable à l'assuré. Cependant, cet article est indissociable de la conception de la clause de valeur agréée en droit maritime qui contredit le principe indemnitaire en assurance terrestre. Si

l'assurance plaisance était soumise aux règles de l'assurance maritime, il serait difficile de critiquer cet article³⁹⁸.

80. – Valeur assurée inférieure à la valeur réelle. Supplétif de volonté, l'article L172-10 prévoit que lorsque la somme assurée est inférieure à la valeur réelle de la chose, l'assuré reste son propre assureur pour la différence. En l'absence de clause contraire, cet article empêche ainsi de réclamer plus que la valeur assurée et crée donc une inversion sur ce point avec l'assurance terrestre qui est défavorable à l'assuré, il est donc heureux pour la protection de l'assuré plaisancier que cet article ne lui soit pas applicable.

81. – Absence d'obligation de l'assuré de minimiser son préjudice. L'article L172-23 supplétif de volonté prévoit en assurance maritime, à l'opposé de l'assurance terrestre, que l'assuré doit minimiser son préjudice et il est responsable à l'égard de l'assureur du non-respect de cette obligation. Ce principe bien que supplétif de volonté s'avère être particulièrement sévère à l'égard de l'assuré maritime comparé à l'assuré terrestre, qui, comme toute victime classique en droit français, n'a pas d'obligation de minimiser son préjudice³⁹⁹. Un tel article, s'il était applicable à l'assurance plaisance mettrait sur le plaisancier un fardeau particulièrement important, sans commune mesure avec tout autre assuré terrestre. En ne soumettant pas l'assuré plaisance à une telle responsabilité, la protection du plaisancier se trouve particulièrement protégée vis-à-vis de l'assuré maritime. Ne serait-ce que par cet article on pourrait considérer que l'objectif de protection du plaisancier « consommateur » se trouve pleinement rempli, et il ne fait pas de doute que si l'assurance plaisance devait être rattaché à l'assurance maritime, ce seul article nourrirait des débats intenses en ce qu'il serait une nouvelle inclusion de la conception de *common law* du préjudice, et pourrait devenir un nouvel acteur de chamboulement de notre droit de la responsabilité. Néanmoins, cet article étant supplétif de volonté nous pouvons supposer que dans une telle hypothèse, rares seraient les polices d'assurance plaisance qui ne l'excluraient pas, tant la charge pour l'assuré s'avère importante.

³⁹⁸ v. *infra* n° 116 *Ter.*

³⁹⁹ F. Turgé, « Étude comparative des dispositions terrestres et maritimes du Code des assurances », RDT, n°10, Octobre 2010, étude n°11

82. – Absence d’obligation de remplacer ou réparer l’objet. Bien que supplétif de volonté, l’article L172-25 empêche l’assuré maritime de réclamer la réparation ou le remplacement de l’objet assuré. Cet article qui limite les possibilités d’indemnisation de l’assuré peut être considéré comme moins favorable à l’assuré par rapport à l’assurance terrestre qui ne connaît pas une telle règle et laisse le soin à l’assureur de prévoir dans la police une exclusion s’il n’entend pas indemniser l’assuré par la réparation ou le remplacement de l’objet assuré.

83. – Garantie maritime. Les articles L172-16, 16-1 prévoient des exclusions de garanties légales (mais supplétives de volonté) assez spécifiques au domaine maritime et qui seraient ainsi moins favorables au plaisancier si elles lui étaient applicables. Il s’agit en l’occurrence de piraterie, des mouvements populaires, de la détention par les autorités, du terrorisme⁴⁰⁰, des dommages nucléaires, des dommages causés par le navire⁴⁰¹ (sauf abordage). Cette dernière exclusion est probablement celle qui serait la plus problématique si elle devait être appliquée à l’assuré plaisancier. Nous pensons notamment à l’hypothèse des dommages causés aux passagers présents à bord du navire qui subiraient des dommages du fait dudit navire, par exemple la chute d’un mât. Cette exclusion, si elle était appliquée à l’assurance plaisance et à défaut de rachat, pourrait être particulièrement redoutable contre le plaisancier. Dans l’objectif de protection du plaisancier, il est donc heureux que cette exclusion ne lui soit pas applicable, une application du droit maritime à l’assurance plaisance mériterait probablement une précision selon laquelle cette exclusion spécifique n’est pas applicable aux plaisanciers.

84. – Garantie du vice propre du navire et la faute intentionnelle du capitaine. Bien que supplétifs de volonté, les articles L173-4 et 5 prévoient deux exclusions légales de garanties en faveur de l’assureur maritime. D’une part, concernant le vice propre du navire, à l’exclusion du vice caché (ce qui réduit assez sensiblement la portée de cette exclusion) et en cas de faute intentionnelle du

⁴⁰⁰ Sur la question spécifique du terrorisme, l’article R126-2 du Code des assurances précise que la garantie terrestre sur la question est applicable pour l’assurance plaisance.

⁴⁰¹ Nous ne mentionnons pas le risque de guerre aussi listé car il fait aussi l’objet d’une exclusion légale en droit terrestre à l’article L121-8 du Code des assurances.

capitaine, qui peut paraître être une exclusion anodine mais est loin d'être dépourvue de sens dans le domaine de la plaisance où la baraterie n'est pas un cas d'école... Le fait que l'assurance plaisance ne soit pas soumise à ces exclusions légales participe dans une moindre mesure à sa protection, bien que l'assureur plaisance ne manque généralement pas de prévoir contractuellement de telles exclusions.

Ainsi délimitées, les dispositions applicables à l'assurance du navire de plaisance apparaissent particulièrement plus protectrices que l'assurance maritime et semblent remplir l'objectif de protection du plaisancier voulu par le législateur. Principalement, il est possible de souligner l'article L113-1 qui oblige l'assureur à prévoir des exclusions de garanties formelles et limitées, l'article L172-23 et 24 permettent à l'assureur et donc à l'assuré de constituer un fonds de limitation de responsabilité, et le rejet de l'article L173-23 oblige l'assuré maritime à minimiser son préjudice. Pourtant, il est possible de voir que l'assurance terrestre contient des dispositions défavorables au plaisancier et que des règles de l'assurance maritime auraient pu lui bénéficier.

B. Délimitation des règles de l'assurance plaisance défavorables à la protection de l'assuré.

85. – En dépit de l'intention du législateur, l'ensemble des dispositions applicables à l'assurance plaisance ne contribuent pas à assurer la protection du plaisancier. Si pour certaines, c'est leur application qui nuit au plaisancier (1), pour d'autres c'est leur absence qui est critiquable (2).

1. Règles défavorables par leur présence

86. – Principe indemnitaire. Le principe indemnitaire d'ordre public en assurance terrestre fait l'objet d'une conception particulière en assurance maritime. En application de l'article L121-1 du Code des assurances, l'indemnité due par l'assureur à l'assuré ne peut pas dépasser le montant de la valeur de la chose assurée au moment du sinistre. Principe angulaire du droit d'assurance terrestre de biens, il est la cause de l'interprétation diamétralement opposée de la clause de

valeur agréée en assurance maritime. Il est aussi la source du plus important contentieux en matière d'assurance plaisance⁴⁰². Contrairement à l'assuré maritime, l'assuré plaisance se trouve par cet article dans l'impossibilité de réclamer une indemnité plus importante que la valeur réelle de l'objet assuré. Rigoureusement, l'assurance maritime connaît aussi un principe indemnitaire d'ordre public à L171-3 qui devrait normalement empêcher l'assuré de tirer un bénéfice de l'assurance. Cependant, par le biais de l'article L173-6 les parties s'interdisent réciproquement toute autre estimation de la valeur du bien assuré en cas de valeur agréée. De fait, en maritime, l'assuré peut ainsi indirectement tirer un bénéfice de l'assurance chaque fois que la valeur agréée, qui ne peut être remise en cause, est supérieure à la valeur réelle de la chose assurée.

Le principe indemnitaire était déjà connu de l'assurance terrestre en 1930⁴⁰³, il a donc dû entrer en voie de considération pour le législateur de 1967 lorsqu'il décida d'exclure l'assurance plaisance du droit maritime. Bien sûr, on ne peut pas nier que la conception maritime du principe indemnitaire pourrait avoir pour conséquence que l'assuré se trouve dans l'impossibilité de prouver que la valeur réelle de son navire est supérieure à la valeur agréée et c'est peut-être cette crainte qui a motivé le législateur. Peut-être a-t-il considéré que le plaisancier ne méritait pas cette exception exorbitante du droit commun. Quoi qu'il en soit, peu importe ses justifications, avec du recul nous pouvons que constater que le choix d'appliquer le principe indemnitaire terrestre à la plaisance est un échec radical et cuisant dans la perspective de la protection du plaisancier, source d'incompréhension des justiciables. En effet, la majorité du contentieux civil de l'assurance plaisance, si ce n'est du droit de la plaisance dans sa globalité, s'est focalisée sur cette question de la valeur agréée.

87. – Garantie protection juridique. Commun tant à l'assurance maritime que plaisance, l'article L127-6 du Code des assurances exclu les dispositions du Code sur la garantie de protection juridique pour les litiges ou les risques qui résultent de l'utilisation de « navire de mer » ou sont en rapport avec cette utilisation. Le Code ne définissant pas les navires de mer de manière à en exclure

⁴⁰² v. *infra* n° 116 et s.

⁴⁰³ Article 28 de la loi Godart de 1930

les navires de plaisance, les assurances garantissant les navires de plaisance et leurs utilisations ne bénéficient pas de la garantie légale de protection juridique prévue par le Code pour les assurés terrestres. Si ce point renforce la liberté contractuelle accordée aux parties dans le domaine maritime du point de vue de l'assuré plaisance, il est certain que cette exclusion nuit à l'objectif de protection de la partie faible. Il convient néanmoins de noter que l'article L127-6 est supplétif de volonté, ce qui laisse toute liberté de proposer une telle garantie à son assuré. De fait, les assurances plaisances font habituellement référence à la réglementation sur la garantie de protection juridique⁴⁰⁴.

88. – Sanctions de l'assuré pour défaut de déclaration de l'aggravation du risque. Tant l'assurance plaisance par l'article L113-4 que l'assurance maritime par l'article L172-3 du Code des assurances prévoient les sanctions de l'assuré en cas de défaut de déclaration de l'aggravation du risque. Bien que visant le même but de sanction de l'assuré, ces deux articles parviennent à des solutions sensiblement différentes, au point qu'il peut être difficile, selon le cas, de déterminer quelle version serait la plus favorable.

En assurance terrestre, en cas d'aggravation du risque, l'assureur a le choix de dénoncer le contrat ou de proposer une nouvelle prime. En maritime, l'assureur ne peut résilier la police qu'à la condition que l'assuré qui ne prouve pas sa bonne foi n'a pas informé l'assureur de l'aggravation dans un délai de 3 jours, à la double condition que l'aggravation soit du fait de l'assuré et que l'assureur dénonce le contrat dans les trois jours. En terrestre l'assureur perd ce droit de réclamer la résiliation que lorsqu'il manifeste son consentement au maintien de l'assurance.

Curieusement l'assurance maritime limite ainsi sérieusement les possibilités pour l'assureur de résilier la police en cas d'aggravation du risque, ce qui est favorable à l'assuré. Le fait que l'assurance maritime impose une obligation de déclaration de l'aggravation du risque dans un délai court de trois jours à l'assuré ne change guère ce constat, puisqu'en terrestre l'assureur peut résilier la police dans tous les cas et même si celle-ci a été déclarée par l'assuré.

⁴⁰⁴ J. Kullmann ; A. Jean-Joseph ; N. Lacoste-Masson, 3732 - *Limites du champ d'application*, Lamy Assurances, 2019, Wolters Kluwer.

En contrepartie, deux éléments sont plus défavorables à l'assuré en maritime. D'une part, en terrestre, l'assuré a droit à une diminution de la prime en cas de diminution du risque, ce que ne propose pas l'assurance maritime. D'autre part, en maritime, l'assureur peut rapporter la preuve qu'il n'aurait pas couvert les risques s'il les avait connus. L'assureur a aussi en terrestre une obligation spécifique envers l'assuré en cas d'aggravation du risque qui n'est pas retranscrit en maritime : Si l'assuré est de bonne foi⁴⁰⁵, il peut réclamer une garantie proportionnelle à la prime versée par rapport à ce qu'il aurait dû percevoir. Les restrictions majeures opposées à l'assureur maritime pour la résiliation de la police en cas d'aggravation du risque nous semblent amener à considérer que l'assurance maritime pourrait être plus favorable au plaisancier, mais comme il a été précisé, les spécificités des deux régimes font que selon le cas d'espèce cet état pourrait être renversé. Dans un objectif de protection idéale du plaisancier, un mélange spécifique à l'assurance plaisance serait le plus à même de remplir cet objectif.

89. – Prescription. Tant l'assurance plaisance que l'assurance maritime prévoient une prescription d'ordre public d'un délai de deux ans⁴⁰⁶. Cependant, l'assurance plaisance s'avère curieusement moins favorable pour l'assuré. En effet, si l'article L114-1 du côté terrestre et L172-31 et R172-6 (tous d'ordre public) prévoient un délai de prescription identique qui court à compter du jour de l'événement, l'assurance maritime se distingue par deux hypothèses de point de départ du délai spécifique au droit maritime inapplicable au plaisancier. Il s'agit avant tout de l'article R172-6 4° qui précise que le point de départ du délai de prescription de l'action de l'assuré qui a pour cause la rémunération de l'assistant (c'est-à-dire à la suite d'une opération d'assistance maritime) court à compter du jour du paiement. Bien que le plaisancier ne transporte pas de marchandise qui puisse être sauvée par l'assistant et que sa propre vie ne fasse pas l'objet d'une rémunération par le sauveteur, l'indemnité de l'assistant pour le sauvetage du navire de plaisance peut représenter des frais particulièrement importants. Le problème est d'autant plus embêtant considérant que les accidents de navigation, si ce n'est par leur importance du moins par leur quantité, concernent en France, en

⁴⁰⁵ L'article L172-3 opère ici un renvoi à l'alinéa 2 de l'article L172-2

⁴⁰⁶ Sur le sujet v. P.Y. Nicolas « Renonciation de l'assureur à la prescription », DMF, n° 818, 1er novembre 2019

majorité, les navires de plaisance⁴⁰⁷. En l'état actuel de la législation, l'action du plaisancier contre l'assureur qui a pour origine l'indemnité du sauveteur ne bénéficie pas du point de départ privilégié de l'assurance maritime. En assurance plaisance, ce point serait comme toute autre action classique en assurance fixée au jour de l'événement, c'est-à-dire de l'accident de navigation ou du sauvetage. Ce point est fâcheux du point de vue de la protection du plaisancier.

A cela, il faut ajouter un point de départ de prescription en matière de délaissement qui est naturellement inapplicable à l'assurance plaisance à laquelle la possibilité de délaissement est exclue par l'article L122-14. Cet article est néanmoins supplétif de volonté, le régime actuel a pour finalité de laisser le soin à l'assureur plaisance d'intégrer à la police une règle qui est de base applicable à l'assuré maritime.

2. Règles défavorables par leur absence

90. – Si certaines dispositions de l'assurance terrestre peuvent s'avérer défavorables à l'assuré par leur présence avec en tête le principe indemnitaire, c'est avant tout, en refusant à l'assurance plaisance le bénéfice de dispositions spécifiques et adaptées au domaine de la navigation maritime que le législateur s'est contredit dans son objectif de protection du plaisancier.

91. – Obligation d'information précontractuelle de l'assureur. L'article L112-2 du Code des assurances prévoit en ses alinéas 1 et 2 (non applicables à l'assurance maritime) que l'assureur doit avant la conclusion du contrat remettre à l'assuré une fiche d'information sur le prix et les garanties. Il doit aussi remettre un exemplaire du projet de contrat et de ses pièces annexes ou une notice d'informations sur le contrat qui décrit précisément les garanties assorties des exclusions, ainsi que les obligations de l'assuré. L'application de cette obligation d'ordre public pour l'assurance terrestre à l'assurance plaisance n'est pas certaine. En effet, les règles de l'assurance de grands risques sont potentiellement applicables (en attente un correctif législatif ou jurisprudentiel) à l'assurance plaisance faute d'exclusion expresse. L'article R112-2 fait que les deux premiers

⁴⁰⁷ v. *infra* n° 261.

alinéas de l'article L112-2 ne sont pas non plus applicables à l'assurance plaisance. L'article L112-2 contribue pourtant indéniablement à la protection de l'assuré. Si nous imaginons difficilement qu'un armateur au commerce puisse conclure des contrats d'assurance de ses navires sans une analyse des garanties pour lesquelles il contracte, tel n'est pas nécessairement le cas de du plaisancier « consommateur ». Cette obligation d'information précontractuelle de l'assureur de l'article L112-2 n'ayant été codifiée qu'en 1990, il faut noter que cet article n'a pas influé sur le choix du législateur d'écarter l'assurance plaisance du droit maritime. Il serait nécessaire de clarifier ce point en excluant clairement la plaisance des assurances grands risques. Qui plus est, cette obligation qui ajoute assurément une certaine lourdeur à la conclusion du contrat d'assurance ne remet pas en cause la liberté contractuelle des parties au contrat d'assurance. L'obligation d'information précontractuelle de l'assureur tend à protéger l'assuré sans pour autant nuire aux impératifs de la navigation maritime.

92. – Langue française. Sous l'influence de la législation des grands risques, les parties ont la possibilité de choisir une langue autre que la loi française, sauf lorsque le risque est situé sur le territoire de la République française et que le souscripteur y a sa résidence principale⁴⁰⁸. C'est du moins le principe qui découle à la lecture des textes. Au regard des textes, seulement, le contrat d'assurance plaisance qui n'est pas uniquement localisé en France n'a pas à être rédigé en français. Toutefois, dans un arrêt « *Navire Jet Ruban Bleu* »⁴⁰⁹ la chambre commerciale de la Cour de cassation a jugé, sans détour, au visa de l'article L111-1 du Code des assurances, que l'obligation de rédiger un contrat en français n'est pas applicable aux assurances maritimes, sauf lorsqu'il s'agit de couvrir les risques de la navigation de plaisance. La doctrine s'accorde également pour considérer que le contrat d'assurance doit être rédigé en français en application de ce texte⁴¹⁰. Mais force est de constater que la question n'avait pas été posée à la Cour sous l'angle de la législation sur les grands risques. Il est peu justifié de soumettre la

⁴⁰⁸ Article L112-3 du Code des assurances

⁴⁰⁹ Cass.com. 11 mars 1997, n° 95-13.926, Bull.civ. 1997 IV N° 66 p. 59, « *Navire Jet Ruban Bleu* », DMF, 1997, p.364 ; H. Gaudemet-Tallon, « De la validité d'une clause attributive de juridiction insérée dans un contrat d'assurance maritime rédigé en anglais », Rev. Crit. DIP, 1997 p.537

⁴¹⁰ P.Y. Nicolas, « Le droit français des assurances maritimes de 1949 à nos jours », DMF n° 591, 1er mars 1999

plaisance à la législation sur l'assurance des grands risques⁴¹¹ mais il n'est pas certain que la décision serait identique s'il lui était demandé de confirmer que le navire de plaisance n'est pas un véhicule maritime, ou du moins, que par exception, le navire de plaisance ne soit pas soumis aux règles sur l'assurance des grands risques.

Fondamentalement, si l'assuré plaisancier n'est pas francophone, la police doit néanmoins être rédigée dans une langue de l'état dont il est ressortissant et s'il est français, il y a de grandes chances que la police doive être rédigée en français, au regard de sa localisation en France et au regard des exceptions de l'article L112-3 al. 2. Inversement appliqué, l'article L112-3 à la plaisance permet au souscripteur étranger de réclamer un exemplaire dans la langue du pays dont il est le ressortissant (ce qui peut néanmoins être une exigence inutile voire inutilement coûteuse pour le plaisancier non francophone), son application à la grande plaisance ne serait pas favorable à l'assuré et il est sur ce point heureux que l'article ne soit pas applicable à la plaisance. Toutefois, il est fort regrettable pour la protection de l'assuré que ces questions ne fassent que l'objet de conjoncture, il serait nécessaire que le législateur ou la Cour de cassation déclare clairement que la législation sur les assurances des grands risques n'est pas applicable à la plaisance.

93. – Garantie abordage. L'abordage est un risque majeur de la navigation maritime qui obéit à un régime de responsabilité autonome y compris en navigation de plaisance. L'article L173-8 du Code des assurances prévoit une garantie légale supplétive de volonté assez large en ce qu'elle concerne les dommages « de toutes natures », mais avec une exception majeure pour les dommages aux personnes. Imposer une garantie légale, certes supplétive de volonté, à l'assureur pour les dommages à l'abordage serait bien entendu particulièrement favorable à l'assuré et dans l'optique de la protection du plaisancier, il est regrettable que cet article ne lui soit pas applicable. Cela serait d'ailleurs favorable tant à l'assuré qu'à la victime qui dans bien des cas sera plaisancier lui-même et bénéficiera de meilleures chances d'obtenir une

⁴¹¹ Du moins en nautisme, il en va différemment en yachting.

indemnisation de ce fait⁴¹². Bien entendu, dans cet objectif, il serait encore meilleur que le plaisancier bénéficie de cette garantie légale et qu'elle soit étendue en plaisance également aux dommages aux personnes.

94. – Garantie en cas de faute de l'assuré ou de ses préposés. Bien que supplétifs de volonté, les articles L172-13 al 1^{er}, L172-14 et 15 envisagent la garantie de l'assureur même en cas de faute de l'assuré et de ses préposés terrestres ou maritimes et du capitaine (sauf faute intentionnelle). Il s'agit là encore d'une garantie légale supplémentaire fort appréciable, tant pour l'assuré que pour la victime, dont nous pouvons regretter l'absence dans le domaine de l'assurance plaisance. Il est néanmoins possible de noter une exception majeure à cette garantie de la faute de l'assuré lorsque le dommage est dû à un manque de soins raisonnables de la part de l'assuré pour mettre les objets à l'abri des risques survenus. Cette exception est bien sûr à mettre en parallèle avec l'obligation de l'assuré maritime de minimiser son préjudice prévu à l'article L172-23. Il faut néanmoins souligner qu'il est favorable qu'au regard de cette exception que la charge de la preuve repose sur l'assureur, ce qui mitige pour l'assuré la lourdeur de cette exception.

95. – Capacité de délaissement. La faculté de délaissement permet à l'assuré de « demander à l'assureur le montant total de la valeur assurée moyennant transfert à l'assureur de tous ses droits sur la chose. Ainsi, dans certains cas bien délimités prévus par la loi et les contrats, l'assuré percevra une indemnité correspondant à un règlement "en perte totale" sans franchise, sans qu'il y ait lieu à évaluation du préjudice »⁴¹³.

En assurance terrestre, l'assuré ne peut pas faire de délaissement, sauf clause contraire⁴¹⁴. A l'inverse, en assurance maritime, cette faculté est ouverte à l'assuré selon les articles L172-24 et 27. Les cas d'ouverture de la faculté de délaissement sont également listés à l'article L173-13⁴¹⁵. La faculté de délaissement ne présente que des avantages pour l'assuré et pour sa protection, il n'existe ainsi aucune

⁴¹² Sur la question v. P.Y. Nicolas, « Remorquage impayé sur la Route du Rhum », DMF n° 780, 1^{er} mai 2016.

⁴¹³ F. Turgné, *Assurances maritimes et transports. – Panorama. JurisClasseur Responsabilité civile et Assurances* ; 2013, n°29

⁴¹⁴ Article L121-14 du Code des assurances

⁴¹⁵ Articles supplétifs de volonté.

raison de vouloir refuser cette capacité à l'assuré plaisance et il est regrettable de ce point de vue qu'il n'en bénéficie pas par défaut. Mais il convient aussi de noter que la faculté de délaissement prévue en matière maritime n'est pas dépourvue d'intérêt pour l'assureur, en maritime il est expressément prévu que l'assureur puisse refuser que le délaissement entraîne un transfert de propriété du navire. L'absence de faculté de délaissement assurance nuit ainsi à l'objectif de protection du plaisancier comme à l'assureur qui préférera souvent l'inclure contractuellement.

96. – Cumul d'assurances. Tant l'article L121-3 et 4 en terrestre que L172-8 et 9 en maritime traitent de la question des assurances cumulatives. Il s'avère que l'assuré maritime est traité plus favorablement sur cette question. En effet, en terrestre, l'assuré a une obligation d'information à l'égard de son assureur concernant l'existence d'une garantie prise auprès de plusieurs assureurs par plusieurs polices, pour un même intérêt, contre un même risque. A l'inverse, en maritime l'assuré ne doit informer ses assureurs du cumul d'assurances que s'il entend réclamer une somme totale excédant la valeur de la chose assurée. Le cumul d'assurances en droit maritime est ainsi doublement préférable pour l'assuré en ce qu'elle n'impose qu'une obligation d'information réduite et en ce qu'elle permet au souscripteur de s'assurer au-delà de la valeur réelle de l'objet, règles adaptées aux spécificités du domaine maritime⁴¹⁶ où la co-assurance est courante. Ce dernier point est bien sûr une prolongation de la conception spécifique du principe indemnitaire de l'assurance maritime. Si le principe indemnitaire devait être remis en cause en assurance plaisance pour le rapprocher de sa conception maritimiste, il serait également probablement nécessaire de rapprocher le plaisancier du régime maritime du cumul d'assurances.

97. – Mentions de la police d'assurance. L'article L112-4 d'ordre public tant en terrestre, qu'en maritime, précise les mentions obligatoires de la police. Toutefois, en matière maritime, l'article R172-3 rajoute trois éléments à ces mentions : le lieu de la souscription, le lieu et le temps des risques garantis et la clause à ordre ou au porteur si elle a été convenue. L'article n'est ni impératif ni

⁴¹⁶ Elle l'est également en haute plaisance.

soumis à sanction et ajoute des mentions qui figureraient normalement dans la police, mais ce point mérite au moins d'être mentionné.

Ainsi, le régime actuel applicable à l'assurance plaisance ne remplit pas parfaitement l'objectif de protection du plaisancier, alors que diverses dispositions par leurs applications ou leurs absences mériteraient d'être modifiées. Si l'on songe avant tout au principe indemnitaire, fléau en matière de plaisance, nous regrettons aussi certaines dispositions spéciales de l'assurance maritime comme la faculté de délaissement ou la garantie abordage. Pour autant, l'assurance plaisance présente un autre problème encore plus fondamental qui est celui de délimiter son champ d'application.

C. La délimitation difficile du domaine de l'assurance plaisance

98. – L'assurance plaisance s'applique à la navigation de plaisance, cependant l'absence de définition de cette navigation est un problème majeur de ce régime spécial d'assurance.

99. – Données du problème. L'application du régime de l'assurance plaisance est encadrée par l'article L171-5 alinéa 1^{er} du Code des assurances. Par opposition à « l'assurance maritime » sujet du Titre VII du premier livre du Code des assurances, les articles sur l'assurance maritime ne sont pas applicables aux « *contrats d'assurance ayant pour objet de garantir les risques relatifs à la navigation de plaisance* ». La difficulté de cet article est qu'il ne définit ni ce qu'est la navigation de plaisance ni ce qu'elle n'est pas.

La délimitation de l'assurance maritime donnée par le code n'est d'aucune aide en ce que l'article L171-1 fait, lui, référence aux « risques maritimes ». Pour compléter ce tableau abstrait, la législation sur les assurances grands risques se réfère, elle, aux véhicules maritimes sans les définir plus.

En l'absence de définition claire de la navigation de plaisance en assurance, il est impossible de déterminer avec précision et certitude la notion de navigation de plaisance. C'est là une difficulté majeure du régime de l'assurance plaisance. Pierre Lureau a souligné cette absence de définition peu après la mise en place du régime de l'assurance plaisance en indiquant : « *à ce jour on n'a pas encore pu*

donner de la navigation de plaisance une définition satisfaisante »⁴¹⁷. Presque 50 ans plus tard, nous en sommes quasiment toujours au même point, ce qui est une source d'insécurité juridique importante⁴¹⁸.

Après s'être intéressé aux tentatives jurisprudentielles de définition de la navigation de plaisance en assurance (1), il sera possible de s'intéresser à l'opinion doctrinale qui en est faite (2).

1. Les tentatives jurisprudentielles de définition de la navigation de plaisance.

100. – Cass. Civ1. 15 mai 1984 – Navire *La Désirade*⁴¹⁹. Dans cet arrêt, la Cour de cassation a eu à se prononcer sur l'application du régime de l'assurance plaisance à un navire de plaisance. Pour écarter l'application des règles de l'assurance maritime, la Cour estime que l'objet de la police était de garantir les risques d'utilisation du navire pour la navigation de plaisance. Ainsi, pour la Cour suprême, le régime de l'assurance plaisance est applicable lorsque le contrat d'assurance qui le couvre a pour objet de garantir l'utilisation du navire pour la navigation de plaisance.

S'il est louable à la Cour d'avoir voulu donner prédominance à l'intention des parties pour déterminer le régime applicable, il est en revanche nécessaire de souligner que la Cour n'énonce qu'une tautologie : la navigation de plaisance se définit comme celle effectuée par le navire garanti pour l'utilisation du navire pour la navigation de plaisance... Finalement, cet arrêt qui a certes le mérite de se prononcer directement sur la question de la définition de la notion de navigation de plaisance (ce que ne feront pas des arrêts postérieurs de la Cour) ne nous aide pas à définir la notion de navigation de plaisance en assurance. En revanche, le raisonnement ainsi énoncé de la Cour peut servir de fondement pour valider les quelques jurisprudences postérieures qui pour définir la notion de navigation de plaisance se réfèrent, elles aussi, à la définition contractuelle qui en est donnée par les parties dans la police. Cependant, si ce critère qui s'intéresse à l'intention des

⁴¹⁷ P. Lureau, « C.com. 17 octobre 1972, Yacht « T. » », DMF 1973, p.153.

⁴¹⁸ F. Turgné, Assurances maritimes et transports. – *Panorama. JurisClasseur Responsabilité civile et Assurances* ; 2013, n° 30

⁴¹⁹ Cass. Civ1. 15 mai 1984, n° 82-11.405, Bull. civ. I, n° 157, Navire « La Désirade », DMF 846.2020, Obs. P.Y. Nicolas

parties et la formulation du contrat devait être retenu nous nous demandons s'il était bien nécessaire de prévoir que le choix entre un régime d'ordre public (terrestre, censé être plus protecteur de l'assuré) et un autre moins protecteur (maritime) dépende uniquement du choix des parties...

102. – Cass. Com. 11 Mars 1997 – Navire Jet Ruban Bleu⁴²⁰. Dans cet arrêt, l'assuré, qui était poursuivi par la SNSM pour une rémunération d'assistance, avait demandé la garantie de son assureur britannique. Ce dernier avait soulevé une exception d'incompétence sur le fondement d'une clause de juridiction contenue dans la police. L'assuré soutint que cette clause était inapplicable car rédigée en anglais. La Cour de cassation rejette cet argument en considérant que l'obligation de rédiger la police en français de l'article L112-3 est inapplicable aux assurances maritimes, sauf, lorsqu'il s'agit de couvrir les risques de la navigation de plaisance et qu'en l'espèce il n'était pas soutenu que la navigation n'ait pas un but lucratif⁴²¹.

Voilà posé un critère par la Cour de cassation : l'absence de but lucratif de la navigation qui serait le dénominateur nécessaire à la notion de navigation de plaisance. Toutefois, l'arrêt *Jet Ruban Bleu* est loin de clarifier définitivement la situation.

D'une part, il n'était pas demandé à la Cour de définir ce qu'était la navigation de plaisance, ce n'est donc pas à cette question qu'elle a répondu. La décision est ! d'ailleurs pas rendue au visa de l'article L171-5 du Code des assurances (ou plus exactement de l'article 63 de la loi de 67 alors applicable). Nous sommes ainsi très loin, avec cette jurisprudence, d'un arrêt de principe.

D'autre part, n'entrait pas en considération pour les juges de cassation, ni la nature du navire (c'est-à-dire si le navire devait être considéré d'un point de vue technique ou administratif comme une unité de plaisance), ni la nature de la garantie (c'est-à-dire s'agissait-t-il, ne serait-ce que dans l'intention des parties,

⁴²⁰ Cass.com. 11 mars 1997, n° 95-13.926, Bull. civ. IV, n° 67, « Navire Jet Ruban Bleu », DMF 1998, Hors-série n° 2, obs. P. Bonassies ; H. Gaudemet-Tallon, « De la validité d'une clause attributive de juridiction insérée dans un contrat d'assurance maritime rédigé en anglais », Rev. Crit. DIP, 1997 p.537

⁴²¹ Pour clarifier cette double négation de la Cour il faut comprendre qu'en l'espèce la navigation avait un but lucratif ou que du moins il n'était pas soutenu le contraire.

d'une assurance plaisance ?), le droit anglais ne distinguant pas l'assurance maritime et plaisance. Ainsi, l'arrêt Navire *Jet Ruban Bleu* fournit tout au plus une illustration et un indice du critère potentiellement applicable à la qualification de la navigation de plaisance.

Il a pu être relevé que cet arrêt retenait également le caractère d'internationalité pour appliquer la qualification de navigation de plaisance⁴²², il s'agit cependant là, selon nous, d'une lecture erronée de cet arrêt. Si les juges font certes référence au caractère international du litige avant d'évoquer son but lucratif, ce point est à lire en relation avec le début du raisonnement. En effet, la Cour rappelle le principe selon lequel dans les contrats internationaux de droit privé, les parties choisissent librement la langue dans laquelle elles rédigent leurs accords. Ce n'est que dans une nouvelle branche de son argumentation que la Cour évoque ensuite les spécificités du droit Français des assurances qui exigent l'emploi de la langue française en dépit de ce principe, sauf, continue la Cour, en droit maritime. Il n'est donc fait à aucun instant une corrélation directe entre la nature internationale du litige et la navigation de plaisance.

103. – Cass. Civ2. 17 Septembre 2009 - Voilier Khalifa. Dans cet arrêt de la Cour de cassation⁴²³ sur pourvoi d'un arrêt de la Cour d'appel de Poitiers⁴²⁴, le dirigeant d'un chantier naval avait assuré par une police « navigation de plaisance » un voilier qui était le prototype d'un modèle de série qu'il destinait à la commercialisation. Sous le titre « Objet de l'assurance » la police donnait la définition suivante : « *Par navigation de plaisance, il faut entendre la pratique de toutes activités d'agrément ou de loisirs consistant à utiliser un bateau à titre privé, dans un but non lucratif* ». A la suite d'un incendie, l'assureur a refusé sa garantie en considérant que le bateau était utilisé à des fins commerciales en ce qu'il était un prototype d'une série destinée par l'assuré à la commercialisation. Que des pages web de promotion avait été créées, des contacts commerciaux avec des personnes intéressées noués, que le voilier par la suite sinistré a été exposé à un salon nautique où une documentation commerciale était proposée et indiquait

⁴²² F. Turgé, Assurances maritimes et transports. – *Panorama. JurisClasseur Responsabilité civile et Assurances* ; 2013, n° 30

⁴²³ Cass. Civ2. 17 septembre 2009, n° 08-17.726, Inédit, « *Voilier Khalifa* ».

⁴²⁴ CA. Poitiers, 23 avril 2008, n° 06/968.

un prix de vente, que la presse spécialisée avait décrit le navire comme commercialisé par le chantier de construction naval de l'assuré.

L'assuré soutint pour sa part qu'il n'avait jamais embarqué sur ce navire des passagers contre rémunération, ni loué le bateau ou ses services ou effectué des actes d'exploitation commerciale. Qu'après avoir exposé le navire dans un salon professionnel, il l'avait utilisé pour son seul usage personnel, que le navire n'était pas lui-même destiné à la vente, que l'utilisation d'un prototype non proposé à la vente correspondait à la pratique d'agrément ou de loisir telle que définie dans la police d'assurance. La Cour d'appel ne suit pas son argument et répond que : *« l'utilisation d'un navire prototype de série ne se confond pas avec la pratique d'agrément ou de loisir **telle que définie à la police** »*. La Cour de cassation rejette le pourvoi de l'assuré en énonçant que : *« c'est par une **interprétation souveraine** nécessaire et exclusive de dénaturation **des clauses du contrat** que la cour d'appel, après avoir constaté que le bateau en cause n'était pas utilisé par ses propriétaires à la navigation de plaisance mais était le prototype d'une série, construit pour sa commercialisation, a décidé que le sinistre se trouvait en dehors du champ de la garantie »*.

Les jurisprudences Voilier Khalifa peuvent laisser entendre que les juges ont voulu assimiler la navigation de plaisance à l'absence de but lucratif qui se serait opposé ici à l'intention de commercialisation du navire par l'assuré, mais, ce serait une lecture erronée des données du litige. En effet, si contrairement à l'arrêt *Navire Jet Ruban Bleu*, il a cette fois bien été demandé à la Cour d'appel de déterminer si le navire était utilisé à des fins commerciales, cette question n'était posée que vis-à-vis de la définition contractuelle donnée par la police de la notion de navigation de plaisance. La police liait en effet contractuellement la notion de navigation de plaisance à l'absence de but lucratif. Ni la Cour d'appel de Poitiers, ni la Cour de cassation ne se sont donc prononcées sur les critères de la notion de navigation de plaisance au regard de l'article L171-5 du Code des assurances. Les arrêts ne sont pas rendus au visa de cet article qui n'est pas abordé. La Cour de cassation rappelle pour sa part expressément que la décision a pour base l'interprétation souveraine de la Cour d'appel des clauses du contrat (et donc de la définition contractuelle qui est faite de la navigation de plaisance). Les jurisprudences Khalifa ne fournissent pas le moindre indice sur les critères de la notion de

navigation de plaisance et ne fournissent, cette fois, tout au plus, qu'une illustration des éléments qui pourraient permettre de retenir une utilisation commerciale d'un navire et un exemple de définition contractuelle de la notion de navigation de plaisance.

104.–CA Aix-en-Provence, 15 mars 2005 – Navire *Le Baron*⁴²⁵. Dans cet arrêt, l'assureur refusa sa garantie à la suite d'un abordage entre deux navires aux motifs que l'un des capitaines aurait commis une faute inexcusable en naviguant dans un état d'alcoolémie avancé. Il réclama l'application de l'exclusion de garantie spécifique en assurance maritime en cas de faute intentionnelle du capitaine, prévue à l'article L172-13. Sans donner une définition claire et précise de la notion de navigation de plaisance, la Cour écarte l'application des règles de l'assurance maritime en procédant à une recherche par faisceau d'indices pour appliquer l'assurance plaisance. En effet, la Cour considère qu'il : *« n'est pas contestable que le contrat d'assurance ne concerne effectivement que la navigation de plaisance »* **« puisqu'il est *expressément intitulé* "Contrat d'assurance bateau de plaisance", qu'aux conditions générales il est précisé que ce contrat garantit "un bateau utilisé à des fins d'agrément de navigation de plaisance à l'exclusion de toute utilisation professionnelle, commerciale ou d'habitation" et que la *clause 200 des conditions particulières* stipule également "que le bateau objet de la présente police est une unité monocoque, à coque rigide, utilisé en PLAISANCE PRIVÉE (à l'exclusion de tout autre usage) par son propriétaire »**.

Pour la Cour deux indices servent donc à la qualification de la navigation de plaisance : l'intitulé de la police d'une part et la nature de la garantie prévue dans la police d'autre part. Ainsi, serait une navigation de plaisance, celle effectuée par un navire qui est garanti par une police plaisance et qui couvre la navigation de plaisance. De manière stricte, l'arrêt ne définit pas ce qu'est la navigation de plaisance, même si nous pouvons y voir une référence à la définition contractuelle de la police dans cette notion qui faisait ici référence à l'utilisation d'agrément à l'exclusion d'une utilisation commerciale, professionnelle ou d'habitation. Nous remarquons, avec attention, la mention de cette police d'utilisation à titre d'habitation qui ainsi, est distincte d'une utilisation aux fins d'agrément, alors que

⁴²⁵ CA Aix-en-Provence, 15 mars 2005, n° 04/09085, Navire « *Le Baron* ».

la question de la définition de la notion de navigation de plaisance en présence d'un usage à fin d'habitation s'est posée dans l'arrêt péniche *Falstaff*⁴²⁶. L'arrêt de la Cour d'appel de Basse-Terre, du 23 avril 2004, reprend également la méthode du faisceau d'indices en faisant d'ailleurs aussi référence à la dénomination donnée par les parties à la police.

105. – CA Versailles, 9 février 2011 – Voilier Galip 5⁴²⁷. Par cet arrêt, la Cour de Versailles était interrogée sur la notion de navigation de plaisance au regard de l'article L171-1 du Code des assurances. Sur cette question, la Cour se réfère, là encore, à la définition contractuelle de la navigation de plaisance donnée par la police qui ne couvrait que : « *les risques liés à une navigation 'aux seules fins d'agrément'* ». Difficile de voir, ici, une définition de principe par référence à l'utilisation lucrative ou non du navire alors que la Cour ne fait que se référer à la définition contractuelle des parties sur la notion de navigation de plaisance.

En revanche, l'arrêt apporte deux autres précisions intéressantes. D'une part, sans l'ériger clairement comme un critère de la notion de navigation de plaisance, l'arrêt appuie la décision des juges de première instance qui se sont référés à la nature du bateau assuré. En effet, ils ont rappelé que l'unité assurée était un navire de plaisance selon la définition qui en est donnée par les décrets n° 84-810 du 30 août 1984 et n° 2007-1167 du 2 août 2007. Le premier, définit le navire de plaisance comme celui « *utilisé à titre privé par son propriétaire (...) pour une navigation de loisirs ou de sports, sans qu'il puisse être utilisé pour une activité commerciale* » (article 3.1) le second, le définit comme celui : « *destiné à être utilisé à des fins de loisirs ou de sports* ».

D'autre part, sans l'affirmer clairement, la Cour donne également valeur à un second critère : la nature du navire assuré. Ainsi, serait également un navire effectuant une navigation de plaisance, le navire qui aurait la qualification de navire de plaisance. Cette fois, ce critère n'est pas contractuel et s'érige comme un véritable critère légal de la notion de navigation de plaisance. Si ce second critère devait être retenu, il aurait pour finalité d'indirectement assimiler la notion de navigation de plaisance à l'absence de but lucratif de la navigation. Difficile de

⁴²⁶ v. *infra* n° 106.

⁴²⁷ CA Versailles, 9 février 2011, n° 10/06135, Voilier « *Galip 5* ».

donner du crédit à cet arrêt alors qu'il n'affirme pas clairement ce second critère, ni ne le hiérarchise par rapport à la définition contractuelle donnée par la police. Surtout, la Cour d'appel de Versailles⁴²⁸ reviendra magistralement sur ce critère, trois ans plus tard, dans l'arrêt Péniche Falstaff étudié ci-après.

D'autre part, la participation du navire à une navigation hauturière n'empêche pas que la navigation soit faite à des fins d'agrément. Décider le contraire aurait été bien absurde, tant la navigation hauturière n'est pas l'apanage de la marine marchande, ce que confirmeront nombres de plaisanciers.

106. – CA Versailles 4 décembre 2014 – Péniche *Falstaff*⁴²⁹. Dans cet arrêt, la Cour d'appel de Versailles a eu à se prononcer sur la notion de navigation de plaisance pour une péniche couverte par une assurance de « bateaux de plaisance pour navigation intérieure ». En l'espèce, l'assureur de l'épouse de l'assuré avait attaqué l'assureur de l'époux plaisancier à la suite d'un incendie. Ce dernier soutenait qu'en application de l'article L121-12 du Code des assurances, qui empêche tout recours de l'assureur contre 'toute personne vivant habituellement au foyer de l'assuré', la demande était irrecevable. L'assureur de l'épouse soutint ainsi que seules les règles de l'assurance maritime et fluviale étaient applicables.

Au visa de l'article L171-5, la Cour d'appel considère que la péniche, qui selon la police, a pour usage d'être un « *bateau logement en stationnement à Paris y compris 1 mois de navigation par an* » était un bateau de plaisance et que donc son contrat d'assurance avait vocation à garantir les risques relatifs à la navigation de plaisance. Pour la Cour d'appel de Poitiers, effectue donc une navigation de plaisance au sens du droit des assurances, un navire de plaisance. Ce n'est pas le caractère lucratif de la navigation mais la nature même de l'unité assurée qui est le critère de délimitation du régime de l'assurance plaisance.

Il est fort regrettable que la Cour d'appel ne donne cependant pas la définition qu'elle retient de la notion de bateau de plaisance. L'arrêt apporte cependant une précision intéressante, en affirmant que l'appelant ne pouvait pas se fonder sur la définition du bateau de plaisance donnée par l'article 1 a) du décret n°2007-1167

⁴²⁸ Il faut cependant noter que les décisions ont été rendues par deux chambres différentes de la Cour.

⁴²⁹ CA Poitiers, 4 décembre 2014, 12/05868, Péniche « *Falstaff* ».

du 2 août 2007 relatif au permis de conduire et à la formation et à la conduite des bateaux de plaisance à moteur. En effet, cet article se réfère pour la qualification de bateau de plaisance à la destination qui en est faite, une destination de loisirs ou de sports. La Cour rejette cette définition en considérant qu'elle n'a pas vocation à s'appliquer aux contrats d'assurance.

La Cour d'appel de Versailles rend ici une décision totalement contradictoire avec l'arrêt *Navire Galip 5*, rendue trois ans plus tôt et qui faisait au contraire application de ce décret, bien qu'elle ne l'ait fait que par confirmation du jugement de première instance. Ce point fournit deux informations : d'une part, pour la Cour d'appel, un texte qui ne traite pas de l'assurance n'a pas vocation à fournir une définition du bateau de plaisance au regard des textes sur l'assurance.

D'autre part, il serait possible de voir dans cet arrêt un rejet implicite par la Cour d'appel du critère du mobile lucratif pour la qualification de la navigation de plaisance. La Cour aurait eu en effet toute liberté pour écarter ce décret tout en décidant de se référer à la destination de loisirs ou de sports pour qualifier la navigation de plaisance, ce qu'elle n'a pourtant pas fait. Bien sûr, il est plus probable d'estimer que la Cour d'appel n'a simplement pas voulu se prononcer sur cette question épineuse de la qualification de la navigation de plaisance. Qui plus est, au cas d'espèce, se référer au but non lucratif de l'utilisation du navire aurait été particulièrement problématique alors que le navire était utilisé à la fois comme logement et pour la navigation une partie de l'année dans un but inconnu que nous pouvons néanmoins supposer être d'agrément. La péniche qui n'avait pas une utilisation commerciale, n'était pourtant pas non plus nécessairement destinée à une activité de sports ou de loisirs, nous comprenons dès lors la réticence de la Cour de se prononcer franchement sur la question.

Cet arrêt fournit un critère radicalement différent de l'arrêt *Navire Jet Ruban Bleu*, en soumettant l'application du régime de l'assurance terrestre à la nature du navire et non à sa destination. Cette décision qui ne peut aucunement être considérée comme un arrêt de principe ne règle pas la difficulté, alors qu'aucun texte spécifique à l'assurance ne donne une définition du navire de plaisance. Il permet à minima de confirmer l'intention de la Cour d'appel de Versailles de vouloir assimiler la navigation de plaisance à la nature de l'unité assurée. Il n'est d'aucun

secours de soumettre le champ d'application de l'assurance plaisance à une notion non définie qu'est la navigation de plaisance, par référence à une autre définition qui ne dispose pas non plus de la définition qu'est le navire de plaisance (du moins en assurance). Le serpent de mer se mord la queue...

107. – CA Paris, 28 janvier 2009 – Navire Love Love⁴³⁰. Par cet arrêt, la Cour d'appel de Paris valide un jugement du tribunal de grande instance de Paris qui, au visa de l'article L171-5 du Code des assurances, s'était basée sur le but de l'utilisation du navire pour qualifier la notion de navigation de plaisance et l'application du régime d'assurance plaisance. En effet, le navire litigieux avait une utilisation commerciale occasionnelle, en l'occurrence, il était parfois mis en location pour des transatlantiques, bien que tel n'était pas le cas au jour du sinistre.

Cet arrêt doit cependant être regardé avec prudence à deux égards. D'une part, la Cour d'appel ne se prononce pas sur les critères de la qualification de la navigation de plaisance, mais ne fait que confirmer le jugement de première instance qui a retenu cette qualification.

D'autre part, la police se référait expressément à la notion de navigation de plaisance comme celle ayant « *but de simple agrément personnel* ». Bien que cela soit moins clair que dans les jurisprudences Voilier *Khalifa*, il est plus que probable que c'est avant tout la définition contractuelle donnée par la police de la notion de navigation de plaisance qui a justifié la décision du tribunal et par extension de la Cour d'appel. Cet arrêt ne sert donc pas plus à donner un critère péremptoire de la notion de navigation de plaisance.

108. – CA Basse-Terre, 27 avril 2020⁴³¹. Dans cet arrêt, après qu'un navire ait coulé, l'assurance avait refusé sa garantie. Entre autres arguments, l'assuré, qui tout en soutenant que son navire effectuait une navigation de plaisance, réclamait également l'application de l'article L172-14 du Code des assurances, non applicable à l'assurance plaisance mais qui offre à l'assuré une garantie supplétive de volonté en cas de faute du capitaine. La Cour d'appel amenée à se prononcer sur la notion de navigation de plaisance ne donne pas, là non plus, une définition précise de la navigation de plaisance mais procède par une recherche de faisceau

⁴³⁰ CA Paris, 28 janvier 2019, n° 16/22792, Navire *Love Love*

⁴³¹ CA Basse-Terre, 27 avril 2009, n° 17/00731

d'indices pour écarter le régime de l'assurance maritime. La Cour d'appel retient ainsi que : « *le contrat souscrit était un contrat de plaisance, le bateau relevant en outre du régime de francisation plaisance* ». La Cour ne fait ni référence à l'utilisation du navire ni au type de navire assuré mais à la nature de la police assurant le navire et à la nature de l'immatriculation administrative du navire. Cette jurisprudence qui ne donne pas un critère clair de la notion de navigation de plaisance tend à considérer qu'il faut pour chaque cas d'espèce une concordance d'éléments de faits pour déterminer la nature de la navigation effectuée par le navire.

Au-delà de rappeler que cet arrêt ne fournit aucun principe, il convient de souligner le caractère particulièrement douteux des indices retenus par la Cour : la dénomination du contrat (serait une navigation de plaisance : un navire assuré par une police dont le nom fait référence à la plaisance) et l'immatriculation du navire. Faut-il rappeler que la dénomination de la police ne préjuge aucunement de son contenu et qu'une police appelée plaisance peut tout aussi bien couvrir principalement une activité commerciale de charter et que dans de nombreux pavillons, dont le pavillon français, un navire immatriculé plaisance peut avoir une utilisation commerciale... Bref, cet arrêt récent a, avant tout, le mérite de prouver l'indécision chronique de la jurisprudence sur la définition à donner à la notion de navigation de plaisance et le besoin d'un principe clair et unifié.

109. – Synthèse de la jurisprudence. En dépit d'un certain nombre de jurisprudences s'étant penchées sur le problème, force est de constater qu'aucun consensus n'a pu être trouvé quant à la définition à donner à la notion de navigation de plaisance au titre de l'article L171-5. Trois courants de pensées se dégagent de l'analyse de la jurisprudence.

Le premier, représentant un courant libéral, tend à laisser aux parties, notamment à la police, le soin de déterminer si le navire est garanti au titre du régime de l'assurance maritime ou de l'assurance plaisance. Sous ce courant, les juges se réfèrent à la définition contractuelle donnée de la navigation de plaisance pour déterminer le régime applicable. Initié par l'arrêt Navire *La Désirade*, ce courant est en quantité le plus important puisqu'il est appliqué dans les jurisprudences :

Voiliers *Khalifa*, Navire *Galip 5* et Navire *Love Love*⁴³². Ce courant a le mérite de la prévisibilité et de la sécurité juridique, les parties pouvant librement décider du régime d'assurance d'ordre public applicable à leurs contrats. Il fait aussi œuvre de pragmatisme en considérant qu'est une assurance plaisance celle que les parties ont voulu garantir pour les risques d'une navigation de plaisance qu'ils ont eux-mêmes définis. En contrepartie, ce régime apparaît très peu protecteur du plaisancier qui sera pour l'essentiel soumis à la rédaction de la police proposée par l'assureur dans le cadre d'un rapport de forces déséquilibré.

Le deuxième courant, s'attachant au critère de lucrativité, vise à associer la navigation de plaisance à l'absence de but lucratif, à un intérêt d'agrément, de loisirs ou de sports de l'utilisation du navire. Ce courant dont le représentant unique est l'arrêt Navire *Jet Ruban Bleu* est de manière inversement proportionnelle à sa diffusion, celui qui semble pourtant faire le plus autorité⁴³³. Au-delà des critiques déjà faites sur la portée de la solution prononcée dans cet arrêt, le courant de la lucrativité a le mérite de proposer un critère assez objectif de l'absence d'utilisation commerciale et de s'aligner en cela avec les critères administratifs de la notion de navire de plaisance. Il est néanmoins loin d'être parfait, l'utilisation d'un navire de plaisance n'est pas toujours monolithique et peut alterner ou cumuler régulièrement une utilisation commerciale et d'agrément, notamment en proposant un navire au charter occasionnellement par exemple. Que faire alors de cette utilisation mixte du navire ? Appliquer tour à tour les deux types de régimes d'assurance en fonction de chaque sinistre ? Appliquer le régime lié à l'utilisation prédominante du navire ? Cumuler les deux régimes ? Quel critère faire primer : l'absence d'utilisation commerciale ou l'utilisation aux fins d'agrément⁴³⁴ ? Le critère de la lucrativité est ainsi très critiquable en ce qu'il est une source d'imprévisibilité et d'insécurité juridique importante faute d'être

⁴³² A titre d'information nous mentionnons aussi dans ce courant un jugement du Tribunal de Commerce de Marseille du 3 décembre 2010, n°20096F02056 résumé dans la Revue Scapel, 88e année n°1 – 1er trimestre 2011 qui concernait le tournage d'un film sur un Navire de haute plaisance et dont les juges ont considéré que le dommage lié à l'activité de tournage n'entraînait pas dans le champ de la garantie. Également, bien que ne traitant pas directement de la notion de navigation de plaisance, il est possible de citer l'arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence du 26 juin 2014, n° 13/06475 ; DMF, n° 19, 1er juin 2015.

⁴³³ F. Turgné, Assurances maritimes et transports. – *Panorama. JurisClasseur Responsabilité civile et Assurances* ; 2013, n° 30

⁴³⁴ La différence est importante que l'on s'intéresse à des utilisations intermédiaires comme l'usage d'habitation ou la navigation à des fins purement scientifiques non lucratives.

suffisamment encadré à l'heure actuelle en assurance. C'est en tout cas le critère qui semble retenu majoritairement par la pratique, c'est-à-dire dans les polices d'assurances.

Le troisième courant, que nous nommons celui du faisceau d'indices, amène le juge à déterminer le régime applicable à partir de l'analyse des données d'espèces pour déterminer, au cas par cas, à quel type de navigation se destine le navire. Ce courant mineur, qui contrairement aux deux précédents n'a pas reçu les grâces de la Cour de cassation, n'est représenté que par l'arrêt Péniche *Falstaff* et celui de la Cour d'appel de Basse-Terre du 27 avril 2020. Ce courant a pour conséquence de laisser une grande liberté aux juges pour déterminer le régime applicable au contrat litigieux. En sacrifice de la prévisibilité et de la sécurité juridique, ce courant est peut-être le plus à même de remplir l'objectif de protection du plaisancier, à condition que cet objectif soit aussi partagé par les juges. Il est surtout possible de reprocher à ce courant un léger manque de pertinence des indices retenus par les juges et notamment celui de la dénomination donnée par les parties à leur police d'assurance. Hors catégorie, l'arrêt Péniche *Falstaff* s'attache pour lui à un critère purement objectif de la nature de l'unité assurée. Si ce critère a le mérite de la simplicité, on peut s'interroger sur sa pertinence chaque fois qu'une police d'assurance ne propose aucune garantie liée à une navigation de plaisance (par exemple un navire de plaisance utilisé et assuré pour des activités de recherches scientifiques).

En conséquence, la jurisprudence n'est d'aucune aide sur la définition à donner de la notion de navigation de plaisance en assurance. Même si nous pouvons faire confiance à nos juridictions pour séparer ces régimes avec discernement au cas par cas, cet état du droit est loin d'être favorable à l'objectif de protection du plaisancier voulu par le législateur de 1967. Faute de pouvoir se reposer sur la jurisprudence, il convient de se tourner vers la doctrine.

2. L'opinion doctrinale restreinte

110. – Indécision de la doctrine. La littérature sur la question de la notion de navigation de plaisance en assurance n'est pas très étendue. Pierre Lureau en premier rapporte à la sortie de la loi de 1967 que : « *les discussions qui ont eu lieu*

ont montré sans équivoque que tout but ou élément lucratif devait être écarté »⁴³⁵. Au titre de ces « discussions », il fait probablement référence au projet de loi étudié par la Commission de réflexion de la Chancellerie, sur la base d'un projet de loi de la navigation de plaisance proposé par le Bâtonnier Pierre Siré⁴³⁶. Quoi qu'il en soit, sans proposer un critère alternatif, Pierre Lureau marque son opposition au critère de la lucrativité. De la même façon, Pierre-Yves Nicolas marque également une opposition farouche au critère de la lucrativité, sans pour autant proposer de critère alternatif⁴³⁷. A l'inverse, sans approuver ce critère, Franck Turgné⁴³⁸ et Jean-Paul Thomas⁴³⁹ donnent du crédit au courant de la lucrativité en mettant en avant l'arrêt *Navire Jet Ruban Bleu*. Henri Jeannin mentionne également ce critère.⁴⁴⁰

111. – Proposition doctrinale d'assimilation à l'aviation. En matière d'aviation, l'article L171-5 al. 3 et 4 propose un régime original. En effet, sans se référer au but du vol, l'assurance de l'aéronef est soumise au droit terrestre de manière impérative seulement lorsque l'assuré n'exerce pas une activité commerciale ou à but lucratif. Inversement, lorsque l'assuré exerce une activité commerciale ou à but lucratif au moyen exclusif d'aéronefs légers⁴⁴¹, le choix est laissé aux parties de soumettre leurs assurances aux dispositions de l'assurance terrestre ou de l'assurance aviation. Ce n'est alors ni le critère de la lucrativité ni du faisceau d'indices qui a été choisi par le législateur en matière d'aviation, mais un mélange entre le courant libéral, qui laisse le choix du régime dans certains cas aux parties et un nouveau critère lié à la personne de l'assuré. Peu importe le but du vol considéré, seul sera pris en considération la nature de l'activité professionnelle de l'assuré.

⁴³⁵ P. Lureau, « C.com. 17 octobre 1972, Yacht « T. » », DMF 1973, p.153

⁴³⁶ P. Lureau, « La nouvelle législation des assurances maritimes » ; DMF 1968 p.259 et s.

⁴³⁷ P.Y. Nicolas, « Remorquage impayé sur la Route du Rhum », DMF n° 780, 1er mai 2016.

⁴³⁸ F. Turgné, Assurances maritimes et transports. – *Panorama. JurisClasseur Responsabilité civile et Assurances* ; 2013, n° 32

⁴³⁹ J.P. Thomas, « L'assurance maritime dans le Code des assurances », Présentation pour un conférence du CESAM du 10 décembre 2018, p. 11. Consultable à : https://www.cesam.org/fr/conference/20181210/presentation/JEAN_PAUL_THOMAS_FFA.pdf

⁴⁴⁰ H. Jeannin, « Les mécomptes de la clause de valeur agréée en plaisance » DMF n°799, 1er février 2018.

⁴⁴¹ Dont la définition est donnée à l'article D171-3 du Code des assurances.

En plaisance, plusieurs voix se sont élevées suggérant qu'il serait judicieux de proposer un critère similaire pour l'assurance plaisance. Franck Turgné considère ainsi que les navires immatriculés en tant que NUC (navires à utilisation commerciale) ou plus généralement ceux immatriculés au commerce, ainsi que les navires de plus de 24 mètres de longueur puissent bénéficier du régime maritime de l'assurance, peu importe le but de leur navigation. Pour les navires étrangers, il faudrait selon lui examiner si une activité commerciale est mentionnée sur le titre de navigation délivré par l'autorité du pavillon⁴⁴². Cette opinion est également partagée par Antoine Luquiau⁴⁴³.

Le choix de créer un régime dual en assurance des navires avait pour but la protection du plaisancier considéré comme une partie faible face à l'assureur. Cependant, le régime ainsi créé est un saugrenu mélange de droit terrestre et maritime d'ordre public ou supplétif de volonté ne parvient que partiellement à remplir cet objectif, que ce soit en raison de l'application de dispositions inadaptées, ou au contraire de la suppression de règles utiles, ou encore du champ d'application non délimité de chacun des deux régimes. Mais il convient plus fondamentalement d'apprécier si cet objectif de protection justifie d'appliquer les règles d'assurance terrestre à la haute plaisance.

Section II : La nécessité de consacrer le critère de la qualité de professionnel de l'assuré de haute plaisance

112. – Faute d'une délimitation précise du régime de la navigation de plaisance et ainsi du régime de l'assurance plaisance, la garantie des navires de

⁴⁴² F. Turgné, Assurances maritimes et transports. – *Panorama. JurisClasseur Responsabilité civile et Assurances* ; 2013, n° 32 : « Le législateur pourrait parfaitement prévoir une disposition similaire pour la plaisance, ce qui aurait par exemple pour effet de soumettre les contrats d'assurances couvrant les NUC (Navire à utilisation commerciale) aux dispositions du Titre VII. D'une façon plus générale, s'opérerait ainsi une distinction, dans le cadre de la francisation des navires (Opération administrative qui confère à un navire le droit de porter le pavillon de la République française), entre ceux qui disposaient d'un livret qui était de couleur orange jusqu'au 1er janvier 2013 pour les navires de plaisance et ceux titulaires d'un livret de couleur bleue pour les navires professionnels. Pour les navires battant pavillon étranger, il conviendrait alors d'examiner si une activité commerciale est mentionnée par les autorités compétentes sur le titre de navigation. S'agissant du critère lié à la taille du navire, il pourrait par exemple être décidé que tous les navires d'une taille égale ou supérieure à 24 mètres soient rattachés au Titre VII du Code des assurances ».

⁴⁴³ A. Luquiau, « Les assureurs plaisance dans l'œil du cyclone », DMF n° 814, 1er juin 2019

haute plaisance se retrouve, dans l'état du droit actuel, soumise aux dispositions impératives de l'assurance terrestre. Ce résultat apparaît particulièrement critiquable et critiqué, ce qu'il est possible de voir en s'intéressant à la protection inutile de l'assuré de haute plaisance (§1). Ce qui amènera à lier la notion de navigation de plaisance à la qualification de professionnel de l'assuré (2)

§1. La protection inutile de l'assuré en matière de navigation de haute plaisance

113. – L'inutilité de la protection de l'assurance d'un navire de plaisance se dessine en présentant ce plaisancier particulier (A), ce qui sera tout particulièrement exacerbé au regard de la question critique de la clause de valeur agréée (B).

A. Présentation de l'assuré de haute plaisance

114. – **Un rapport de forces équilibré.** Il suffit de rappeler que le législateur de 1967 a exclu l'assurance plaisance du droit maritime dans un objectif de protection d'une partie faible, l'assuré face à l'assureur, pour affirmer qu'à minima l'assurance des navires de haute plaisance ne devrait pas être soumise de manière impérative à l'assurance terrestre. En effet, l'assuré d'un navire de haute plaisance n'est pas une partie faible. Fortuné, il laissera quasi-systématiquement la propriété du navire à une société et sa gestion à un *manager*, si ce n'est à une société de gestion spécialisée, qui dans de nombreux cas se charge de négocier et souscrire l'assurance avec l'intervention d'un courtier. Les navires de haute plaisance sont aussi spécifiques par l'importance des risques garantis⁴⁴⁴, tant au niveau de l'assurance dommage (au regard du coût du navire qui se chiffrera en millions d'euros si ce n'est en centaine de millions d'euros et un coût d'entretien annuel exorbitant) que de l'assurance responsabilité (au regard de l'importance des dégâts que peuvent entraîner ces unités qui peuvent atteindre 180 mètres de long). L'assuré de grande plaisance est souvent ressortissant d'un autre pays que la

⁴⁴⁴ M.N. Raynaud ; C. Kalil, « Plaisance - La valeur agréée en matière d'assurance plaisance - Etude » RDT, n° 4, Octobre 2013, dossier 12, n°3

France. S'il peut être un parfait dilettante en matière de navigation, il emploie cependant à bord un équipage professionnel apte à le conseiller.

Ainsi, bien qu'individuellement ses capacités de négociation avec un assureur seront potentiellement limitées, rares sont les assurés d'un objet de loisirs qui seront autant conseillés et appuyés pour la souscription d'une assurance. Nous sommes bien loin du solitaire propriétaire d'un zodiac qui bénéficie occasionnellement d'une garantie secondaire pour son activité de plaisancier au travers de son assurance de responsabilité civile⁴⁴⁵. Le plaisancier de haute plaisance étant en pleine mesure de négocier un contrat d'assurance favorable, il n'est pas justifié de lui imposer un régime impératif parfois inadapté. Il faut cependant reconnaître que retirer purement et simplement la haute plaisance de l'article L171-5 du Code des assurances pourrait parfois paraître comme une injustice de la part des autres plaisanciers. En effet, chaque fois que l'assurance maritime s'avérera plus protectrice que l'assurance terrestre, l'assuré de plaisance ne pourra voir que d'un œil indigné cette justice à deux temps, si ce n'est de « classes », qui aura accordé au plaisancier fortuné une règle plus favorable sans justification particulière, (on pense par exemple à la clause de valeur agréée, à la garantie légale de l'abordage en assurance maritime ou la capacité de délaissement). On ne saurait encore une fois assez souligner la justesse du choix de maintenir l'article L173-23 et 24⁴⁴⁶ du Code des assurances dans le domaine de l'assurance plaisance...

115. – Une protection qui déresponsabilise l'équipage. La protection de l'assuré de haute plaisance est inutile car il n'est pas placé dans un rapport de forces déséquilibré, mais en retirant la haute plaisance de l'assurance maritime, alors, le législateur accorderait une protection non seulement inutile mais injuste. L'assuré maritime a une obligation (supplétive de volonté) de minimiser son dommage en cas de sinistre⁴⁴⁷. Or, les navires de haute plaisance comportent quasi-systématiquement un équipage de marins professionnels⁴⁴⁸. S'il faut

⁴⁴⁵ C. de Lapparent, O. Jambu-Merlin, G. Viel, Fasc.1053 – *Navigation de plaisance. – Navire de plaisance. – Utilisation du navire*, Jurisclasseur transport, Lexisnexis, 2016, n°88.

⁴⁴⁶ Concernant le droit pour l'assureur d'affecter l'indemnité d'assurance au fond de limitation de responsabilité du navire.

⁴⁴⁷ Article L172-23 du Code des assurances

⁴⁴⁸ Si l'affirmation est vraie pour les *Motors Yachts*, elle peut être nuancée pour les *Sailling Yachts*

admettre qu'il peut être rude d'imposer légalement à un plaisancier d'une petite unité, parfois seul maître à bord, une obligation de minimisation du préjudice, règle exorbitante du droit de la responsabilité et de l'assurance française, rien ne justifie cette inquiétude en haute plaisance. Cette règle vise à responsabiliser l'armateur et son équipage dans un domaine où les dommages peuvent s'avérer très importants et où sont mis en avant la compétence, la technicité et l'autonomie de ses équipages. Rien ne justifie que l'équipage d'un navire de haute plaisance soit moins incité à minimiser les dommages à la suite d'un sinistre que tout autre équipage sur un navire marchand. Que dire, alors, lorsque est mis en comparaison l'équipage d'un navire de haute plaisance, dont certains sont composés de plus d'une cinquantaine de personnels navigants, face à un navire de pêche familial qui comporte une poignée de salariés avec leur patron ?

Si bien sûr les assurances plaisance soumises au droit terrestre peuvent contenir des clauses qui visent, de manière plus ou moins détournée, à forcer le plaisancier à minimiser le dommage, en termes de principe, cette protection accordée à l'assuré de haute plaisance et surtout à son équipage est inutile et trahit l'esprit de la navigation maritime. Cela est d'autant plus regrettable considérant que le choix d'imposer à l'assuré maritime de minimiser son dommage a le mérite de participer à l'uniformisation de cette règle avec le système de *common law*.

Mais ce sera ensuite au regard de la clause valeur agréée que se ressent plus que jamais l'inutilité de cette protection.

B. Critiques de la conception terrestre de la valeur agréée.

116. – Données du problème. En application du principe indemnitaire, de l'article L121-1 du Code des assurances en terrestre et l'article L171-3 en maritime, il appartient à l'assuré de rapporter la preuve de la valeur de la chose assurée au moment du sinistre lorsqu'il réclame une indemnisation. La jurisprudence est ainsi sans scrupule pour débouter l'action de l'assuré qui ne rapporte aucun élément probant permettant de fixer la valeur vénale du navire⁴⁴⁹. L'assurance du navire de plaisance fait parfois l'objet d'une simple déclaration de

⁴⁴⁹ CA Aix-en-Provence, 10 avril, 2014, n° 2014.181, navire « Lugdiline II » DMF.2014, 934, obs. P.-Y. Nicolas

valeur lors de la souscription par l'assuré pour des unités qui ne sont pas forcément neuves. Il est alors au stade du sinistre nécessaire de s'interroger sur la valeur réelle du navire. Deux principales clauses permettent de contrebalancer cette lourde charge de la preuve qui repose sur l'assuré : la clause de valeur à neuf⁴⁵⁰ qui allège la charge de la preuve de l'assuré qui doit seulement prouver la valeur du prix d'achat du navire neuf. Mais la valeur à neuf ne sera généralement proposée à l'assuré que pour une période réduite après l'acquisition du navire et/ou se verra appliquée un quotient de vétusté. Puis, la clause de valeur agréée qui a pour finalité l'« *inversion de la charge de la preuve quant à la valeur de la chose assurée au moment du sinistre* »⁴⁵¹ en fixant d'un commun accord entre les parties cette valeur à la souscription ou en cours d'exécution et qui peut être limitée dans le temps⁴⁵². En cas de sinistre ce sera alors à l'assureur de prouver la valeur réelle du navire s'il n'entend pas verser le montant prévu par la clause de valeur agréée, pour vétusté, ou encore en cas de dépréciation du marché⁴⁵³. La clause de valeur agréée peut aussi désigner le capital assuré qui détermine l'engagement maximum de l'assureur⁴⁵⁴.

Comme nous l'avons vu⁴⁵⁵, en assurance plaisance l'assureur ne peut pas être forcé de payer une somme supérieure à la valeur réelle du navire, même en présence d'une clause agréée et ce en raison du caractère d'ordre public du principe indemnitaire qui interdit à l'assuré de tirer un enrichissement de l'assurance. La clause devient une banale présomption simple de la valeur du navire en faveur de l'assuré⁴⁵⁶. En droit maritime, en revanche, en présence d'une valeur agréée, tant l'assureur que l'assuré s'interdisent de faire toute autre estimation de la valeur du

⁴⁵⁰ Mais sur la critique de la notion de valeur à neuf en plaisance v. : H. Jeannin, « Les mécomptes de la clause de valeur agréée en plaisance » DMF n°799, 1er février 2018.

⁴⁵¹ Cass. 1^{re} civ. 24 février 2004, n° 02-14.005, Bull.civ. 2004 I, n° 58 p.45, DMF 812.2019, obs. P.Y. Nicolas.

⁴⁵² A. Lami Sourzac, « Contrat d'assurance plaisance : un éclairage sur la clause de valeur agréée », Gaz.Pal. 1997.4. 16 octobre 1997, numéro spécial 3ème partie ; H. Jeannin, « Les mécomptes de la clause de valeur agréée en plaisance » DMF n°799, 1er février 2018.

⁴⁵³ M.N. Raynaud ; C. Kalil, « Plaisance - La valeur agréée en matière d'assurance plaisance - Etude » RDT, n° 4, Octobre 2013, dossier 12, n°5

⁴⁵⁴ P.Y. Nicolas, « Des valeurs assurées sur corps de navires de plaisance en droit français, DMF n° 763, 1^{er} novembre 2014

⁴⁵⁵ V. *supra* n° 116 et s.

⁴⁵⁶ F. Turgné, « Étude comparative des dispositions terrestres et maritimes du Code des assurances », RDT, n°10, Octobre 2010, étude n°11 ; F. Turgné, Assurances maritimes et transports. – *Panorama. JurisClasseur Responsabilité civile et Assurances* ; 2013, n°55 ; H. Jeannin, « Les mécomptes de la clause de valeur agréée en plaisance » DMF n°799, 1er février 2018.

navire⁴⁵⁷. D'un point de vue théorique, l'assuré maritime n'a pas non plus le droit de tirer un enrichissement de l'assurance, mais d'un point de vue pratique, la conception maritime de la clause agréée permet, sauf fraude⁴⁵⁸, à l'assuré de tirer un tel enrichissement si la valeur agréée par l'assureur, qu'il ne peut pas contester, est supérieure à la valeur réelle du navire. La clause de valeur agréée est ainsi usuelle pour les assurances corps⁴⁵⁹.

En plaisance, bien que fréquemment présente, la clause de valeur agréée n'est pas systématique et il lui est aussi préférée celle de valeur à neuf ou de valeur déclarée. Cela serait dû au manque d'harmonisation des polices plaisance, car la Fédération française des sociétés d'assurance n'édite pas de police-type en matière de navigation de plaisance maritime⁴⁶⁰.

116. Bis– C'est ainsi, peut-être non sans une certaine dose de mauvaise foi, que des assureurs plaisance ont pu proposer à leurs assurés des clauses de valeur agréée avec une formulation similaire à l'article L173-6, leur interdisant toute réestimation de valeur vénale du navire, moyennant une prime plus élevée, tout en soutenant par la suite devant les tribunaux l'inapplicabilité de cette clause au regard du principe indemnitaire d'ordre public⁴⁶¹...

On voit là, comment la tentative de protection de l'assuré plaisancier par le législateur de 1967 se trouve travestie et pervertie. La clause de valeur agréée est généralement une source d'incompréhension⁴⁶² et de contentieux pour l'assuré plaisancier qui pensait pouvoir obtenir une indemnité d'assurance égale au montant qui avait été conclu. Comme l'a relevé Arianne Lami Sourzac, face à cette injustice, des assurés ont même tenté d'invoquer l'article L121-1 du Code de la consommation relatif à la publicité mensongère contre leur assureur. Elle rappelle également les difficultés liées aux clauses des réajustements périodiques de la valeur agréée, qui n'étant pas systématiquement respectées, laissent encore plus de

⁴⁵⁷ Article L173-6 du Code des assurances.

⁴⁵⁸ Article L172-7 du Code des assurances

⁴⁵⁹ Auteur non précisé, « Assurance corps Navire de plaisance Clause de valeur agréée Validité » DMF n° 9, 1er juin 2005.

⁴⁶⁰ P.Y. Nicolas, « Des valeurs assurées sur corps de navires de plaisance en droit français, DMF n° 763, 1^{er} novembre 2014

⁴⁶¹ *Ibid.* et M.N. Raynaud ; C. Kalil, « Plaisance - La valeur agréée en matière d'assurance plaisance - Etude » RDT, n° 4, Octobre 2013, dossier 12, n°9

⁴⁶² H. Jeannin, « Les mécomptes de la clause de valeur agréée en plaisance » DMF n°799, 1er février 2018.

latitude à l'assureur pour contester cette valeur. Elle proposa ainsi dès 1997, pour limiter les conflits, que la clause soit rédigée de manière très apparente avec la précision que la clause n'a que pour effet de renverser la charge de la preuve de la valeur du bien au bénéfice de l'assuré et ne permet pas d'aller à l'encontre du principe indemnitaire⁴⁶³. Vœux pieux qui 20 ans plus tard méritent encore d'être recommandés aux assureurs qui n'apportent toujours pas cette précision.

Mais en dépit de la position jurisprudentielle sur la clause de valeur agréée en plaisance, comme le relèvent astucieusement Marie-Noëlle Raynaud et Carole Kalil, le rejet de l'interprétation maritime de la valeur agréée au titre du principe indemnitaire est très discutable juridiquement. En effet, le principe n'interdit pas d'assurer le risque de dépréciation de la valeur du navire. La vétusté étant un risque aléatoire comme un autre⁴⁶⁴. Or, comme l'a retenu la Cour de cassation, le principe indemnitaire ne s'oppose pas à ce qu'une clause de valeur à neuf permette le remplacement ou la reconstruction du bâtiment assuré, car il n'y a pas d'enrichissement de l'assuré, même si la valeur du bien de remplacement est supérieur à la valeur vénale du bien détruit⁴⁶⁵.

Cela n'empêche pourtant pas la jurisprudence de considérer, sans détour, que le principe indemnitaire d'ordre public en assurance plaisance ne laisse aucune liberté aux parties de soumettre leurs contrats à l'article L173-6 du Code des assurances. La conception terrestre de la notion de valeur agréée prive également l'assuré de quelques dispositions favorables comme nous l'avons vu⁴⁶⁶.

⁴⁶³ M.N. Raynaud ; C. Kalil, « Plaisance - La valeur agréée en matière d'assurance plaisance - Etude » RDT, n° 4, Octobre 2013, dossier 12, n°5.

⁴⁶⁴ *Ibid*, n°12 et 13 : « Car si le principe indemnitaire fait interdiction à l'assureur d'indemniser l'assuré au-delà de la valeur assurée, il n'induit pas que la valeur assurée doit nécessairement être réduite à la valeur vénale ou, en d'autres termes, qu'on ne puisse pas assurer un risque de dépréciation de l'unité assurée entre le moment de la souscription de la police et la réalisation du sinistre. - On peut en effet considérer que la vétusté, de nature à entraîner une dépréciation du bien, est un risque comme un autre, aléatoire dans son étendue, qu'il est possible d'assurer. C'est ainsi qu'il a été admis que la valeur assurée puisse être définie comme étant une valeur à neuf, que cela soit par reconstruction ou par remplacement. Ainsi, la Cour de cassation, dans un arrêt du 13 septembre 2007 a-t-elle souligné que « le principe indemnitaire posé par l'article L. 121-1 du Code des assurances ne fait pas obstacle en cas de sinistre à l'application d'une clause contractuelle prévoyant le paiement d'une indemnité calculée sur la valeur de reconstruction ; celle-ci, qui correspond au coût de remise en état du bien détruit, ne peut valoir enrichissement de l'assuré et ce, même si la valeur vénale du bien avant sinistre est inférieure au coût de sa reconstruction ».

⁴⁶⁵ Cass.civ2., 13 septembre 2007, n° 06-15.159, Inédit, Revue générale du droit des assurances 2008, 71, obs. J. Kullmann.

⁴⁶⁶ v. *supra* n° 96.

117. Ter– Henri Jeannin exprime ouvertement l'inadaptabilité de la conception terrestre en haute plaisance en ce qu'il est difficile de comparer la valeur de deux navires qui peut varier selon de nombreux paramètres⁴⁶⁷. Il estime néanmoins que le mécanisme terrestre de la clause de la valeur agréée peut se comprendre pour des unités standardisées.

Nous ne partageons pas ce second avis. L'intérêt majeur de la conception maritime de la clause de la valeur agréée est de limiter toute contestation entre les parties sur la valeur fixée contractuellement. Il ne devrait pas importer à cet égard que l'évaluation de la valeur vénale du navire soit simple ou complexe. Il est certes possible d'admettre que la conception maritime de la valeur agréée présente le risque en nautisme que l'assuré « consommateur », partie faible, se voit imposer une sous-évaluation de la valeur de son navire et qu'il serait plus protecteur de lui permettre de réajuster cette valeur par expertise à la suite d'un sinistre. L'étude de la jurisprudence démontre cependant que cette crainte est superflue, les décisions abondantes sur la question de la clause de la valeur agréée en plaisance montrent que c'est systématiquement de la part de l'assureur que provient la contestation, source de conflits et de contentieux, et jamais de l'assuré qui estimerait avoir subi une sous-évaluation de son navire lors de la souscription.

Bien sûr, le principe indemnitaire du droit terrestre a une fonction éthique et moralisatrice en séparant la notion d'assurance de celle de profit. Conception partagée avec notre système juridique de responsabilité où la victime ne doit pas être indemnisée au-delà de son préjudice. Si le législateur de 1967 a pu accepter de rompre cette philosophie pour le domaine très particulier de la navigation maritime qui est un outil essentiel du commerce mondial, le plaisancier ne mérite peut-être pas une telle exception pour son activité de loisir. Mais la conception maritime de la valeur agréée n'a pas pour but l'enrichissement de l'assuré, qui n'est qu'un résultat secondaire et imprévu de l'objectif principal qui est de limiter les contestations autour d'une chose assurée dont la valeur vénale peut s'avérer

⁴⁶⁷ H. Jeannin, « Les mécomptes de la clause de valeur agréée en plaisance » DMF n°799, 1er février 2018 : « [la conception terrestre de la valeur agréée] apparaît insatisfaisant pour des unités (...), tels des yachts de luxe qui n'ont pas de véritable équivalent. La seule longueur ne saurait en effet en faire office tant suivant le chantier naval, l'âge, les caractéristiques techniques, les aménagements et options, l'entretien ou encore l'état du marché de l'occasion pour le type de yacht à l'instant considéré, les valeurs peuvent varier ».

complexe à évaluer, tant en raison des spécificités de chaque navire, que des fluctuations volatiles de cette valeur en raison de la vétusté et du marché. De plus, l'assurance prévoit le cas, même en présence d'une valeur agréée, de la surévaluation frauduleuse par l'assuré de la valeur du navire⁴⁶⁸.

117. – Arrêt de la Cour d'appel de Paris du 24 mai 2016 – Yacht *Lys d'O*.
L'arrêt Yacht *Lys d'O* de la Cour d'appel de Paris⁴⁶⁹ fournit une illustration parfaite du défaut de protection de l'assuré qu'entraîne la conception terrestre de la valeur agréée en grande plaisance. Le *Lys d'O* construit en 1986 fut assuré pour une valeur agréée de 3.500.000 \$ en 2008. L'assuré était une personne morale. A la suite d'une entrée d'eau il coula en 2010. L'assureur refusa néanmoins de verser une indemnité égale à la valeur agréée en considérant que cette clause ne constituait que le maximum de son engagement. La police précisait en effet : « *en cas de perte totale (...) la valeur agréée est remboursée conformément à l'article 8, celui-ci précisant que la valeur assurée est la valeur à neuf, le montant maximum assuré stipulé dans la police d'assurance est la valeur agréée entre les parties* », (rédaction plus favorable à l'assuré que dans les polices habituelles du marché français en plaisance⁴⁷⁰). De plus, le site internet de l'agent mentionnait que la valeur agréée serait remboursée en cas de sinistre total sans abattement et que lorsqu'il définit la valeur agréée, il affirme que celle-ci serait intégralement remboursée en faisant référence à la valeur de reconstruction. Deux rapports d'expertises furent établis en 2011 et 2015 qui proposèrent une évaluation de la valeur vénale du bateau, sous forme de fourchette, à la date du naufrage, entre 750.000/700.000 \$ et 1.000.000 \$.

La cour retint la somme de 750.000 \$, en considérant que selon l'article L 121-1 du code des assurances, l'assuré ne peut jamais prétendre à une indemnité excédant la valeur de la chose au jour du sinistre et qu'elle ne pouvait s'analyser que comme une convention sur la charge de la preuve. La Cour pousse le vice en rappelant que la mention du site internet de l'agent, selon laquelle la valeur agréée serait remboursée en cas de sinistre total sans abattement était une référence à la seule

⁴⁶⁸ Article L172-6 du Code des assurances

⁴⁶⁹ CA Paris, 24 mai 2016, n° 13/14519, Yacht « *Lys d'O* »

⁴⁷⁰ H. Jeannin, « Les mécomptes de la clause de valeur agréée en plaisance » DMF n°799, 1er février 2018.

franchise et que l'affirmation que la valeur agréée serait intégralement remboursée n'engage pas l'assureur... Quant à la référence à la valeur de reconstruction, elle l'écarte d'un revers de main en estimant que cette notion est spécifique aux assurances d'immeubles ou de valeur à neuf ou de rééquipement à neuf, étrangère à la police souscrite et qu'elle est inopérante. Drôle d'interprétation de l'intention des parties...

Enfin, la Cour écarta la contre-évaluation de l'assuré, qui avait proposé une indemnisation par référence au prix d'acquisition d'un autre navire de modèle différent, de plus grande dimension - 115 pieds⁴⁷¹ (contre 88.5⁴⁷² pour le *Lys d'O*) et construit plus récemment (en 1996), comme n'étant nullement pertinente. Si la police avait le mérite de préciser assez clairement que la valeur agréée était seulement une valeur maximale, on ne peut guère reprocher à l'assuré de s'indigner que le navire qu'il pensait avoir assuré en 2008 à hauteur de 3.500.000 \$ (et qui entraînait probablement un ajustement de la prime d'assurance en conséquence) comme pouvait le lui laisser croire les mentions publicitaires du site de l'agent, se retrouve à peine deux ans plus tard indemnisé pour perte totale au quart de cette somme : 750.000 \$... Nous pouvons conseiller à l'assuré, pour son prochain navire, de rédiger la police de façon qu'il se trouve soumis au régime de l'assurance maritime et non plaisance...

Pour l'ensemble de ces raisons, la clause de la valeur agréée en plaisance est l'illustration parfaite de la parfaite incongruité du système d'assurance mixte mis en place par le législateur, sous le prétexte de la protection de l'assuré. Faute de pouvoir espérer une modification prochaine de l'article L171-5 du Code des assurances, il reste à proposer une nouvelle interprétation de la notion de navigation de plaisance de manière à réduire les dégâts de cet article en grande plaisance.

⁴⁷¹ 35 mètres

⁴⁷² 27 mètres

§2. Proposition de liaison de la navigation de plaisance à la qualité de professionnel de l'assuré

118. – Ayant décrit le paradigme de l'assuré de haute plaisance, il est possible dans un premier temps de rejeter les critères retenus jusqu'alors pour définir la notion de navigation de plaisance (1) avant de mettre le critère de la qualité de l'assuré comme fondement de la distinction (2).

A. Rejet des critères proposés de la notion de navigation de plaisance.

119. – Seront analysés tour à tour les trois courants jurisprudentiels de la notion de navigation de plaisance, le courant libéral, de la lucrativité, du faisceau d'indices puis le modèle de l'assurance d'aviation.

120. – Rejet du courant de la lucrativité. Comme nous l'avons vu⁴⁷³, l'arrêt *Navire Jet Ruban Bleu* est à la fois le porte-étendard et l'unique représentant jurisprudentiel du courant de la lucrativité, qui implique l'association de navigation de plaisance (au sens de l'assurance) à l'absence de but lucratif de la navigation. Etant le seul arrêt de la Cour de cassation qui traite de la question sans se référer aux clauses du contrat d'assurance⁴⁷⁴, cette jurisprudence bénéficie, il faut en convenir, d'un semblant d'autorité, faute de mieux en la matière. Pourtant, il convient de se ranger à l'avis de Pierre-Yves Nicolas dans le rejet ferme de ce critère⁴⁷⁵. En effet, le critère de la lucrativité présente assurément l'avantage de la cohérence en ce qu'il est retenu dans la détermination administrative du navire de plaisance. C'est aussi celui retenu par la pratique au travers des polices d'assurance et c'est sans doute là, l'argument majeur de ce courant. Il est en effet aisé de comprendre qu'un navire qualifié administrativement de navire de plaisance effectue une navigation de plaisance et soit alors effectivement soumis à une assurance plaisance. Toutefois, ne serait-ce que de ce seul point de vue, le cas de la haute plaisance montre l'inadéquation de ce critère. En effet, un navire de haute plaisance pourra ne pas recevoir la qualification de navire de plaisance d'un

⁴⁷³ v. *supra* n°102.

⁴⁷⁴ Ce qui y est fait directement dans les arrêts *Voiliers Khalifa* et indirectement dans l'arrêt *Navire La Désirade*.

⁴⁷⁵ P.Y. Nicolas, « Remorquage impayé sur la Route du Rhum », DMF n° 780, 1er mai 2016.

point de vue administratif tout en effectuant une navigation à des fins de pur agrément ou mixte.

Il est erroné de soutenir le courant de la lucrativité au motif qu'il coïncide avec la définition administrative de la navigation de plaisance. Mais, si le critère de la lucrativité trouve un certain sens et une portée dans un cadre administratif, il n'en est rien en assurance. Prenons l'exemple de l'article 1^{er} du décret n°2007-1167 du 2 août 2007 relatif au permis de conduire et à la formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur qui qualifie de bateau de plaisance celui destiné à être utilisé à des fins de loisirs ou de sports, le critère de la lucrativité ne pose ici que peu de difficulté. Si le navire de plaisance effectue une plaisance à titre lucrative, il appartient simplement au plaisancier de se munir d'un autre permis adéquat ou d'engager un skipper autorisé à naviguer. A l'opposé, dans le cadre de l'assurance, qu'advient-il si le navire de plaisance effectue une activité lucrative occasionnelle ou même régulière ? Nous pensons avant tout à l'hypothèse du charter. Faut-il considérer que le navire est alternativement soumis à l'assurance maritime en période de charter et à l'assurance plaisance hors charter ? Le navire de commerce qui navigue sans but lucratif⁴⁷⁶ devient-il à cet instant un navire soumis aux règles de l'assurance terrestre ? Qu'en est-il du navire qui ne poursuit ni un but lucratif ni un but d'agrément⁴⁷⁷ ? Pire, quant-est-il du navire de plaisance utilisé au cours d'une même traversée tant à des fins d'agrément que de commerce⁴⁷⁸ ? Une certaine candeur des juges de cassation se dégage dans l'arrêt *Navire Jet Ruban Bleu*. Si ce navire était utilisé à des fins d'agrément avec une activité commerciale occasionnelle, les juges de cassation auraient-ils considéré que la police d'assurance aurait dû être rédigée en français sauf si le sinistre était intervenu pendant un charter ? On comprend bien là, la complète inadéquation du critère de la lucrativité en plaisance et encore davantage en haute plaisance...

120. Bis – L'étonnante histoire du Yacht Toguna III. Ce constat trouve son aboutissement et sa preuve décisive dans le cas surprenant de l'arrêt Yacht « *Toguna III* ». Dans cette espèce, un antiquaire de renommée mondiale se livrait à une activité de contrebande d'antiquités au fil de ses pérégrinations navales à bord

⁴⁷⁶ Par exemple le navire qui effectue une traversée pour son hivernage ou un transport gratuit

⁴⁷⁷ Navire d'habitation ou scientifique notamment

⁴⁷⁸ Cas dont l'arrêt Yacht « T » étudié ci-après fournit un exemple extrême.

de son yacht à travers de hauts lieux de la civilisation antique, ici les échelles du levant. Pierre Lureau raconte non sans humour que l'ensemble des passagers : *« avait connaissance que le yacht se livrait à un trafic clandestin et illicite d'achat de ces œuvres, en dérogation aux législations des pays approchés qui prohibent la sortie des pièces antiques constitutives de leur patrimoine national ; qu'il est arrivé que ce soit la nuit que l'on abordât les côtes, tous feux éteints ; qu'un ordre était donné qu'en cas de poursuite par la douane ou la police on immergerait les objets en des endroits pas trop profond pour qu'on puisse les repêcher, que, lors du naufrage, le propriétaire avait quitté le bord à une escale précédente ; tout le monde se sauva tenant fusils et revolver. Une histoire rocambolesque »*⁴⁷⁹...

Plus sérieusement, le navire était assuré par une police à la « navigation de plaisance », mais la police indique également qu'il pouvait se trouver à bord des *« objets relatifs à la profession de l'assuré [antiquaire] destinés à être envoyés à ses magasins »*. Il était connu contractuellement que la traversée de l'assuré était empreinte tant d'une intention de loisir que d'une intention commerciale. À la suite du naufrage du navire en Asie mineure, l'enquête révéla l'activité illicite à laquelle se livrait l'assuré. L'assureur argumenta qu'il y avait eu de la part de l'assuré une fausse déclaration qui avait diminué l'opinion du risque par l'assureur. Sur cette question seule était applicable en l'espèce l'article 348 ancien du Code de commerce⁴⁸⁰ et non l'article L113-8, car les faits de l'espèce remontaient à 1967, quelques mois avant l'entrée en vigueur de l'article L171-5 du Code des assurances en janvier 1968... L'assurance de ce navire était alors nécessairement soumise aux règles maritimes de l'assurance.

Hormis le commentaire qu'en fait Pierre Lureau, cet arrêt n'est d'aucun secours pour déterminer la définition de la notion de navigation de plaisance. Il est en revanche une illustration inestimable de l'inadéquation du critère de la lucrativité, alors que dans cette espèce le navire était assuré avec l'aval de l'assureur tant pour une activité de loisir que de commerce au cours de la même traversée. Au-delà du caractère extraordinaire des faits de l'espèce, il ne faut pas considérer ce problème comme isolé. Comme le relève Pierre Lureau, ce litige n'est pas le premier du

⁴⁷⁹ Les droits littéraires et cinématographiques sont peut-être encore à vendre ?

⁴⁸⁰ Qu'il est possible de rapprocher désormais de l'article L172-2 alinéa 1^{er} du Code des assurances.

genre. Dans le domaine de la grande plaisance, les praticiens pourront confirmer que la présence d'œuvres d'art de haute valeur n'est pas rare (ni les problèmes douaniers afférents).

On pensera également au cas du célèbre Phocéa, alors propriété du Consul honoraire du Vanuatu au Vietnam, immobilisé en 2012 en raison de la présence à bord de drogues, armes à feu, faux papiers et argent liquide en grande quantité. La navigation de cet illustre yacht avait-elle un but lucratif ou d'agrément ? Nous laissons cette réflexion au lecteur...

Par l'ensemble de ces arguments et de ces exemples se dégage ainsi l'inapplicabilité manifeste du courant de la lucrativité dont nous estimons qu'il doit être banni.

121. – Rejet du courant du faisceau d'indices. L'arrêt Navire *Le Baron* et celui de la Cour d'appel de Basse-Terre du 27 avril 2020⁴⁸¹ sont l'illustration du choix par le juge du régime d'assurance applicable en analyse au cas par cas si le contrat vise effectivement la navigation de plaisance. Cette méthode ne donne pas de définition de la navigation de plaisance. En l'absence de définition commune, obtenir une unification ou uniformité des décisions devient particulièrement difficile.

Ce manque de prévisibilité juridique est inacceptable en matière contractuelle. Si dans le cadre d'un rapport déséquilibré, cette méthode peut permettre, de manière quelque peu arbitraire, au juge de rétablir un équilibre entre les parties selon son bon vouloir, une telle attention devient inutile en grande plaisance où ce rapport est d'ores et déjà plus stable. Toutefois, même en nautisme le courant du faisceau d'indices peut s'avérer dangereux pour l'assuré. En partant du postulat que le rapport de base entre les parties est déséquilibré, l'assureur qui souhaite imposer à son assuré un contrat soumis à l'assurance maritime moins favorable fera en sorte de préparer sa police en ce sens. Il est marquant à cet égard que les deux jurisprudences de ce courant mettent en avant comme l'un des indices, la dénomination de police, appellation qui peut bien sûr être arbitrairement fixée par

⁴⁸¹ v. *supra* n° 108.

les parties⁴⁸². Mais nul doute qu'en ce cas, les juges se porteront vers d'autres critères, peut-être, encore moins pertinents pour servir leurs visions. Quitte à accorder, aussi, tant d'importance au choix des parties autant leur accorder directement cette liberté en préférant le courant libéral⁴⁸³.

122. – Rejet partiel du courant libéral. Courant le plus représenté en jurisprudence, notamment avec les arrêts de la Cour de cassation *La Désirade* et *Voilier Khalifa*⁴⁸⁴. Il permet aux parties, de manière indirecte, de choisir le régime applicable à leur contrat d'assurance en leur laissant définir ce qu'il faut entendre par navigation de plaisance. Les parties ne choisissent en effet pas le régime applicable, mais seulement la définition du critère qui permettra de déterminer lequel des deux régimes d'ordre public s'appliquera. C'est ainsi une liberté contrainte et limitée qui est offerte aux parties pour le choix d'un régime par rapport à l'autre.

Toutefois, du point de vue de la haute plaisance c'est assurément le meilleur mécanisme appliqué par la jurisprudence à l'heure actuelle. En l'absence de déséquilibre manifeste entre les parties, peu de raisons justifient de leurs imposer le régime juridique particulièrement plus contraignant de l'assurance terrestre. Surtout en comparaison du choix offert par l'assurance maritime, essentiellement supplétive de volonté, les parties peuvent plus librement adapter leurs contrats à la situation spécifique du navire (mise en location fréquente, navigation hauturière seulement occasionnelle, utilisation aux fins d'habitation etc.), ce qui dans l'objectif de protection de l'assuré de grande plaisance est préférable. Si du point de vue de la grande plaisance nous pouvons alors approuver le courant libéral en comparaison aux deux autres, force est de constater qu'il s'avère inutilement complexe et lourd, en ce qu'il demande une rédaction maîtrisée et soignée de la police d'assurance là où le choix pur et simple d'un régime pourrait simplement être donné.

⁴⁸² A quand le contrat d'assurance appelé police de navigation de plaisance lucrative ?...

⁴⁸³ L'arrêt de la Cour d'appel de Basse-Terre est symptomatique en ce qu'il présente un cas où c'est l'assuré qui réclamait partiellement l'application de l'assurance maritime qui lui était plus favorable que le droit terrestre.

⁴⁸⁴ v. *supra* n° 104 et 122.

Mais, pour ce qui est de l'assurance en nautisme où le rapport reste souvent bien plus déséquilibré entre les parties, ce courant laisse une grande liberté à l'assureur de choisir seul le régime qui lui convient, mettant complètement à mal l'objectif de protection du plaisancier⁴⁸⁵. Pour ces raisons, le courant libéral ne peut être complètement approuvé et ne peut servir que d'échappatoire temporaire dans l'attente d'une définition légale ou jurisprudentielle précise de la notion de navigation de plaisance -ou- la suppression de cette notion.

B. Mise en avant du critère de professionnalité de l'assuré

123. – Inadéquation de l'assurance plaisance. Aucun des critères de définition de la navigation de plaisance en assurance développé par la jurisprudence n'étant véritablement satisfaisant, deux solutions demeurent : proposer un nouveau critère ou supprimer toute référence à l'objectif de la navigation pour déterminer le régime assurantiel applicable. Comme le relève fort justement Henri Jeannin, c'est la notion de navigation de plaisance qui doit être affinée au regard de la diversité des situations que ce terme regroupe⁴⁸⁶.

Les difficultés de définition de la notion de navigation en plaisance proviennent en grande partie de la vision naïve et superficielle du législateur, ou, plus vraisemblablement, de la Direction des Assurances qui a exigé l'exclusion de l'assurance plaisance du droit maritime. Sans doute que la Direction des Assurances n'avait pas envisagé la difficulté juridique à définir la navigation de plaisance. Difficile d'excuser cette naïveté alors que la plaisance n'en était plus à ses balbutiements et concernait déjà plusieurs centaines de milliers d'unités⁴⁸⁷. Comme le souligne Pierre Lureau, une telle exclusion n'existait pas dans le projet

⁴⁸⁵ Ce point doit néanmoins être nuancé. Si théoriquement ce risque existe, force est de constater qu'en pratique l'ensemble des jurisprudences qui ont fait application de ce courant ont finalement conclu à l'application du droit de la plaisance. De ce fait, le courant libéral peut aussi être vu comme une méthode déguisée d'imposer le droit de l'assurance terrestre sous le prétexte de la liberté contractuelle et ce pour que le juge évite de se prononcer sur la définition épineuse de la navigation de plaisance.

⁴⁸⁶ H. Jeannin, « Les mécomptes de la clause de valeur agréée en plaisance » DMF n°799, 1er février 2018 : « *En réalité, c'est la notion de navigation de plaisance qui doit être affinée* » car « *Qu'y a-t-il de commun entre un voilier de série qui sort en mer sept jours par an et un mégayacht de 70 mètres de long, armé d'un équipage professionnel et loué à de riches clients en Méditerranée ?* ».

⁴⁸⁷ P. Lureau, « Faut-il une loi sur la navigation de plaisance » ; DMF 1970. 323.

initial proposé par la chancellerie qui n'imaginait pas que le régime qu'elle proposait ne pourrait pas s'appliquer aux navires de plaisance.

124. – Proposition de critères. Dans notre opinion, en assurance la notion de navigation de plaisance est véritablement un serpent de mer, insaisissable, indéfinissable, incongru qui se mord la queue tel un Ouroboros. Que l'on approuve ou pas l'objectif de vouloir protéger le plaisancier face à l'assureur, cet objectif n'est pas pleinement rempli par la délimitation qu'il a donné de l'assurance maritime. Si l'on recherche un critère objectif prévisible et suffisamment efficace pour protéger le plaisancier qui en a la nécessité mais en laissant libre celui qui peut s'en passer, le meilleur dénominateur nous semble se trouver en droit de la consommation. Le Code de la consommation et son nouveau récent article liminaire distingue le consommateur qui est une personne physique agissant à des fins qui n'entrent pas dans le cadre de son activité commerciale, industrielle, artisanale, libérale ou agricole, du professionnel qui est une personne physique ou morale publique ou privée agissant à des fins entrant dans le cadre de son activité commerciale, industrielle, artisanale, libérale ou agricole, y compris lorsqu'il agit au nom ou pour le compte d'un autre professionnel⁴⁸⁸. Sans prétendre que cette dichotomie s'avère parfaite, elle présenterait de nombreux avantages pour l'assurance des navires.

125. – Séparation des personnes physiques et morales. Le premier de ces avantages est d'établir une séparation claire, précise et objective entre les assurés personnes physiques et personnes morales. Si cette séparation était appliquée à l'assurance des navires, seules les personnes physiques pourraient se voir imposer le régime impératif de l'assurance terrestre. En droit de la consommation, le législateur a estimé que le critère de compétence ou d'incompétence du consommateur ne devait pas déterminer l'application ou le rejet du droit de la consommation⁴⁸⁹ pour préférer le critère de qualité de la personne. Si en droit de la

⁴⁸⁸ Nous mettons de côté le non-professionnel ou toute personne morale qui n'agit pas à des fins professionnelles ;

⁴⁸⁹ En mettant encore une fois de côté, d'une certaine façon, la notion de non-professionnel qui ne nous semble pas pertinente au regard du critère d'application du régime d'assurance, alors que les hypothèses des personnes morales agissant hors de leur activité professionnelle mais qui nécessitent tout de même une protection spécifique sont assez rare. On songe à des activités scientifiques de faibles envergures, ou de petites unités acquises par des plaisanciers en copropriété quirataire (la copropriété dispose de la personnalité morale) ou des clubs de voile.

consommation qui est un sujet où la protection de la partie faible est la préoccupation première, le législateur a estimé que les personnes morales n'avaient pas besoin de cette aide, nous ne voyons aucune raison à ce qu'il en soit différemment dans le domaine de l'assurance des navires. Le fait qu'une personne morale contracte l'assurance d'un navire devrait être une présomption suffisante de l'inutilité de la protection offerte par le droit terrestre de l'assurance. La faiblesse de cet argument étant, bien sûr, que le droit de l'assurance terrestre de responsabilité et dommage ne distingue pas pour l'essentiel selon que l'assuré soit une personne physique ou morale. Il pourrait ainsi être vu comme une injustice que la société propriétaire d'un navire soit considérée plus sévèrement que la société propriétaire d'une quelconque autre machine. Nous écartons toutefois cet argument en considérant que l'assurance maritime n'a pas été créée dans l'objectif d'être plus sévère envers l'assuré maritime, mais celui d'être plus adapté à des professionnels n'ayant nul besoin des dispositions protectrices applicables aux risques de masse ⁴⁹⁰. Mais surtout, cette dichotomie permet de réintégrer une forme de liberté contractuelle dans le choix du régime applicable, mais en laissant ce choix cette fois non pas entre la main de l'assureur, partie forte, mais du plaisancier qui serait libre de préférer assurer son navire en tant que particulier ou en créant une société, une copropriété quirataire etc... Le simple fait que le plaisancier ait suffisamment d'adresse pour choisir de s'assurer par le biais d'une personne morale plutôt qu'en particulier pour bénéficier d'un régime d'assurance plutôt qu'un autre devrait être un signe manifeste qu'il ne nécessite pas une protection particulière.

126. – Prévisibilité juridique. Deuxièmement, cette dichotomie permet de réduire le problème de choix du régime applicable à l'assurance lorsqu'il effectue partiellement ou occasionnellement une activité commerciale. Dès lors que l'assurance du navire plaisance serait souscrite par une personne morale, celle-ci saurait que son assurance serait uniquement soumise au régime de l'assurance maritime et peu importe qu'elle se livre à une activité de pur loisir. La prévisibilité juridique pour l'assurance de grande plaisance s'en trouverait ainsi grandement renforcée. La situation est certes plus complexe pour l'assuré 'personne physique'

⁴⁹⁰ F. Turgné, Assurances maritimes et transports. – *Panorama. JurisClasseur Responsabilité civile et Assurances* ; 2013, n° 38.

qui se livre occasionnellement à une activité commerciale avec son navire. Toutefois se crée une subtilité qui permet de réduire cette difficulté. La navigation peut être commerciale ou non, ou un mélange des deux selon chaque traversée, ce qui rend imprévisible le régime applicable. A l'inverse, en se demandant si l'assuré a agi dans le cadre » de son activité commerciale, n'est pas questionné l'objectif de sa navigation lors de tel ou tel sinistre, mais l'objectif pour lequel celui-ci a contracté avec l'assureur. Le plaisancier ne serait pas un professionnel parce que sa navigation avait un motif commercial lors du sinistre, il serait professionnel parce qu'il aurait assuré son navire dans le cadre de son activité commerciale. Subtilité il en est, mais subtilité nécessaire en ce qu'elle amène à se positionner sur l'intention de l'assuré, non pas lors du sinistre mais lors de la souscription de son assurance, permettant d'écarter la problématique de l'assurance du plaisancier qui déciderait après la souscription d'une assurance plaisance à se livrer à une activité occasionnelle de charter

127. – Maintien de la protection du plaisancier « consommateur ».

Troisièmement, cette dichotomie ne prive pas de sa protection terrestre le plaisancier « consommateur », celui que l'on imagine être l'image d'Epinal qu'en avait le législateur 1967, une partie faible sans pouvoir de négociation qui ne navigue que par loisir. Ce plaisancier-là, effectivement est généralement une personne physique n'agissant pas à des fins entrant dans le cadre d'une activité commerciale, industrielle, libérale, artisanale ou agricole, l'assurance ne visant qu'à assurer son loisir. Dans le même sens, cette séparation ne prive pas le professionnel 'personne physique' (comme un chef d'entreprise) qui assure un navire pour son loisir, celui-là sera tout autant protégé que tout autre plaisancier « consommateur ». Ainsi l'objectif du législateur de 1967 de protection du plaisancier (si tant est que l'on considère le droit terrestre plus protecteur bien sûr) est respecté.

128. – Différences par rapport au courant de la lucrativité.

Fondamentalement proche, définir la navigation par rapport à son but commercial ou la qualité de professionnel (c'est-à-dire agissant dans le cadre de son activité commerciale) sont néanmoins deux conceptions au raffinement différent. Là où le critère de la lucrativité a le défaut de son imprévisibilité, celui de la qualité de professionnel de l'assuré en ce qu'il écarte les personnes morales et s'intéresse non

pas au but de la navigation du navire mais au but dans la souscription d'une assurance s'avère beaucoup plus claire. Surtout le critère de la lucrativité s'avère défavorable à l'assuré en ce qu'il amène le plaisancier « consommateur », cible de la protection, à risquer de se voir refuser cette protection dès lors que celui-ci effectue une navigation occasionnellement commerciale. Inversement, au regard de la grande plaisance qui ne nécessite pas une protection spéciale mais plutôt de la liberté contractuelle, le courant de la lucrativité peut amener à lui imposer ce régime critère qui lui est superflu. Pour ces raisons l'on ne saurait assimiler le courant de la lucrativité à la qualité de professionnel de l'assuré.

129. – Différences par rapport à l'assurance aérienne. Comme nous l'avons vu⁴⁹¹, il a été proposé de rapprocher le critère d'application du régime impératif de l'assurance terrestre à celui retenu en assurance aviation à l'article L171-5 al. 3 et 4 du Code des assurances⁴⁹². Celui-ci prévoit que l'assurance est soumise au droit terrestre de manière impérative seulement lorsque l'assuré n'exerce pas une activité commerciale ou à but lucratif. Inversement, lorsque l'assuré exerce une activité commerciale ou à but lucratif au moyen exclusif d'aéronefs légers⁴⁹³, le choix est laissé aux parties de soumettre leurs assurances aux dispositions de l'assurance terrestre ou de l'assurance aviation. Ainsi, à la différence de la notion consumériste du professionnel, l'assurance aviation ne distingue pas selon que l'assuré ait agi ou non dans le cadre de son activité.

Le régime de l'assurance terrestre se trouve écarté du seul fait que l'assuré soit commerçant ou exerce une activité à but lucratif. Sous cette formulation, peu importe donc le but poursuivi par l'assuré dans le choix de s'assurer ou l'objectif d'un vol donné. Dans le cadre de la plaisance, c'est peut-être donner là, un peu trop de crédit au plaisancier qui par le hasard de son activité professionnelle se trouverait ou non soumis à un régime protecteur. Il est quelque peu critiquable de soumettre le choix du régime d'assurance au seul critère de la profession de l'assuré qui n'est pas forcément entrée dans le champ contractuel. De plus, l'assurance aviation propose un choix aux parties entre le régime selon la masse

⁴⁹¹ v. *supra* n° 111.

⁴⁹² F. Turgé, Assurances maritimes et transports. – *Panorama. JurisClasseur Responsabilité civile et Assurances* ; 2013, n° 32 ; H. Jeannin, « Les mécomptes de la clause de valeur agréée en plaisance » DMF n°799, 1er février 2018.

⁴⁹³ Dont la définition est donnée à l'article D171-3 du Code des assurances.

d'aéronefs (seuls les assurés utilisant un aéronef léger bénéficient du choix). Si cette faculté expresse de choix est intéressante, elle ne saurait être reprise telle quelle pour la plaisance. En effet, l'article L171-5 al. 4 ignore l'hypothèse d'un assuré qui pilote un avion pour son loisir bien plus massif que le seuil prévu (par exemple un assuré propriétaire d'un Jet privé pour des voyages d'agrément). Curieusement, l'assuré qui pilote un avion bien plus massif et coûteux qu'un aéronef léger pourrait donc se trouver moins libre que l'assuré d'un aéronef léger. Exportée à la plaisance, cela conduirait à ce que l'assurance d'un navire de grande plaisance soit moins libre que l'assuré d'un navire de plus faible taille, ce qui serait absurde. Ainsi, si nous pouvons approuver la volonté de vouloir assimiler le critère d'application de l'assurance plaisance à ceux retenus en aviation, une telle assimilation nécessiterait un effort de reformulation et d'adaptation.

130. – Proposition d'interprétation de la notion de navigation de plaisance en assurance. A défaut de réécrire⁴⁹⁴ l'article L171-5 du Code des assurances⁴⁹⁵, nous proposons de retenir la définition suivante de la notion de navigation de plaisance en assurance :

« Les risques relatifs à la navigation de plaisance sont ceux dont la garantie est demandée par toute personne physique qui a contracté une assurance d'un navire à des fins qui n'entrent pas dans le cadre de son activité principale ou accessoire commerciale, industrielle, artisanale, libérale, scientifique, agricole ou halieutique lors de la souscription ».

Il convient de relever que cette définition s'écarte de l'article liminaire du Code de la consommation à deux égards. D'une part, il mentionne le caractère principal ou accessoire de l'activité. Cela vise à réduire les contentieux sur cette question, la jurisprudence ayant tendance à considérer que le caractère accessoire de l'activité considérée est indifférent⁴⁹⁶. D'autre part, la mention du moment de la souscription a pour objectif de fixer le moment auquel est considérée l'activité de l'assuré, de manière que les parties ne puissent pas arguer de la modification du régime

⁴⁹⁴ Une proposition de réécriture est proposée ci-après v. *infra* n° 185.

⁴⁹⁵ « *Le présent titre n'est pas applicable aux contrats d'assurance ayant pour objet de garantir les risques relatifs à la navigation de plaisance.* »

⁴⁹⁶ v. par exemple : Cass. Civ1. 6 Juin 2018 – n° 17-16.519, Bull.civ.2018, I, n° 101 ; CA Versailles, 25 juin 2019, n° 18/03341

applicable de la police si en cours d'exécution l'activité de l'assuré a évolué (on pense notamment à l'hypothèse du plaisancier qui décidera de développer une activité de location de son navire après la souscription). C'est également la raison pour laquelle nous préférons le terme « contracté » dans le cadre de son activité plutôt qu'« agir ». Cette nuance est notamment possible ici, car contrairement au code de la consommation, il n'est ici qu'envisagée la protection du plaisancier par la conclusion d'une convention⁴⁹⁷. Cette définition ajoute aussi une mention à l'activité scientifique et halieutique, forme d'assaisonnement maritime à la définition du code de la consommation.

Le législateur de 1967 ne connaissait pas encore la distinction légale entre le professionnel et le consommateur, il est donc difficile de lui reprocher de ne pas avoir pensé à ce critère pour déterminer l'application de l'assurance maritime. La mise en place de cette distinction serait une preuve de la maturation de notre droit et de nos sociétés, maturation dont le droit de l'assurance plaisance pourrait bénéficier...

CONCLUSION DU CHAPITRE

131. – Le législateur de 1967 envisageait de créer un régime unifié de l'assurance maritime applicable à tous les navires, mais il dû se résigner à en exclure, sous l'impulsion de la Direction des assurances, les navires de plaisance, car elle estima que le plaisancier n'était pas suffisamment protégé par le texte maritime. Louable intention dont l'objectif n'était pas de soumettre indéfiniment l'assurance plaisance au droit terrestre. Cette assimilation devait être temporaire et laisser du répit au législateur pour la préparation imprévue d'un texte spécifique à l'assurance des navires de plaisance. Malgré la rédaction d'un projet de loi qui eut le mérite de tenter une définition de la navigation de plaisance celui-ci fut abandonné. En est née une assurance fragmentée, baroque pour ne pas dire informe, qui trahit l'intention première de vouloir protéger l'assuré.

⁴⁹⁷ Là où le Code de consommation ne traite pas que de contrats de consommation.

Assurément, certaines dispositions terrestres d'ordre public sont immensément plus protectrices pour l'assuré, notamment en ce qui concerne l'exigence du caractère formel et limité des clauses d'exclusion de garantie et l'absence d'obligation de l'assuré de minimiser son préjudice. Mais au contraire, l'assuré plaisancier devient alors privé de certaines dispositions spécifiques à la navigation maritime pensées pour les navigants et auxquelles figure notamment la conception autonome de la clause de la valeur agréée, la capacité de délaissement ou encore une garantie légale en cas d'abordage. Fort heureusement, rescapés des flots, les articles L173-23 et 24 du Code des assurances furent laissés à l'assuré plaisance. Ces articles sont essentiels car en leur absence de nombreux assurés plaisance n'auraient pas pu limiter leur responsabilité, faute de disposer de suffisamment d'argent pour établir ce fonds et face à l'interdiction en assurance terrestre d'affecter l'indemnité d'assurance à cet effet.

Mais somme toute, l'erreur la plus répréhensible de cette séparation de l'assurance terrestre et maritime est de l'avoir soumise à un critère de séparation, navigation de plaisance, indéfini en assurance et dont la définition maritimiste est difficilement transposable. Cette gêne se retrouve dans la jurisprudence qui ne parvient pas ou n'ose pas en donner des critères clairs et unifiés, malgré les nombreuses opportunités qui lui ont été offertes pour le faire. Nous nous retrouvons donc avec ce serpent de mer qu'est la navigation de plaisance, tantôt oiseaux tantôt souris, cette navigation chauve-souris⁴⁹⁸ au gré des besoins ou d'une politique protectionniste surannée. Surannée, du moins en matière de grande plaisance où l'assuré se voit imposer une protection d'ordre public dont il n'a pas l'utilité et qui le contraint plus qu'elle ne le protège.

Faute de pouvoir espérer qu'un nouveau projet de loi sur l'assurance soit élaboré prochainement, nous ne pouvons que souhaiter que la jurisprudence se décide, enfin, après 50 ans d'hésitations, à définir cette navigation chauve-souris que nous espérons fonder, non pas sur l'absence d'intention commerciale de la navigation mais plutôt sur la qualité de professionnel de l'assuré.

⁴⁹⁸ Pour reprendre la formulation de Pierre Lureau : P. Lureau, « C.com. 17 octobre 1972, Yacht « T. » », DMF 1973, p.153

Parmi les quatre orientations possibles du droit de la plaisance que sont : l'intégration totale au droit maritime ; l'intégration totale au droit terrestre ; le maintien du régime hybride actuel ; le développement d'un droit spécial de la plaisance, en matière d'assurance le droit positif a opté pour une intégration quasi-totale au droit terrestre. Ce choix est critiquable et particulièrement injustifié en matière de haute plaisance où une intégration totale au droit maritime serait souhaitable réalisable. La solution la plus simple serait peut-être ici de considérer comme certains régimes juridiques étrangers que les navires de plus de 24 mètres de longueur soient assimilés par défaut à des navires de commerce, ou dans le cas du droit français de l'assurance à des navires n'effectuant pas une navigation de plaisance.

L'exclusion de la navigation de plaisance fut qualifiée de « verrue » sur un texte que l'on voulût lisse et propre⁴⁹⁹. Cette verrue s'est avérée purulente en matière de haute plaisance mais cette opinion pourrait être nuancée en nautisme⁵⁰⁰.

En attendant, il sera possible de voir que la mise à disposition du navire de haute plaisance doit, tout comme son régime d'assurance, s'ancrer dans le droit maritime.

Chapitre II : L'emprise souhaitable du droit maritime sur la mise à disposition du navire de haute plaisance

132. – La mise à disposition du navire de grande de plaisance a très rapidement été placée sous l'emprise du régime de l'affrètement, comme s'il s'agissait d'une institution naturelle pour la « location » d'un véhicule marin qui prend sens si l'on songe au caractère souvent commercial de cette mise à disposition, du moins pour le fréteur. Si le contrat de louage, apanage de la plaisance, ne lui fait guère concurrence, récemment la mise à disposition du navire de haute plaisance se voit aussi soumis au contrat de transport. Ainsi, après avoir analysé le caractère éminemment commercial de l'affrètement du navire de haute plaisance (Section I) sera appréciée l'application difficile du contrat de transport (Section II).

⁴⁹⁹ P. Lureau, « La nouvelle législation des assurances maritimes » ; DMF 1968 p.259 et s. P. Lureau, « Faut-il une loi sur la navigation de plaisance » ; DMF 1970. 323.

⁵⁰⁰ v. *infra* n° 182 et s.

Section I : L'approche éminemment commerciale de l'affrètement du navire de haute plaisance

133. – Introduction. Parmi les yachts, une catégorie spécifique est née pour satisfaire un marché de niche de la navigation de haute plaisance, grande plaisance ou encore le yachting professionnel : *superyachts*, *megayachts*, yachts de luxe... Le nombre des dénominations n'a d'égal que leurs imprécisions. Une division technique est classiquement celle de la longueur de 24 mètres ou plus. Cette division se trouve déjà dans la convention internationale sur les lignes de charges de 1966. Elle a été reprise dans diverses normes ISO sur les navires de plaisance et elle se retrouve dans de nombreux textes français et européens. Le large commercial yacht code (LY3) donne un rayonnement international à cette mesure en limitant son application à tout navire commercial à usage sportif ou de plaisance de 24 mètres de long et 150 tonnes de jauge brute ou plus.

En raison de l'accroissement en nombre, longueurs et valeurs des yachts et du développement des activités de haute plaisance, diverses entités, généralement des associations, se sont formées pour organiser le milieu. En Méditerranée, l'acteur historique du secteur de l'affrètement et de la vente de *superyachts* est l'association française MYBA (*Mediterranean Yacht Brokers Association*, devenue *Worldwide Yacht Brokers Association*) formée par un groupe de courtiers en plaisance en 1984. Il ne faut néanmoins pas oublier l'HYBA (*Hellenic Yacht Brokers association*) qui se pose en doyenne des associations de brokers par sa création en 1962 en Grèce. Emboitant le pas de MYBA, une association américaine c'est ensuite formée, notamment l'*American Yacht Charter Association* (AYCA) en 1986 et la FYBA (*Florida Yacht Brokers Association*, aujourd'hui IYBA *International Yacht Brokers Association*) en 1987 pour le secteur américain. Concurrençant MYBA, a également été créé en l'Italie l'*Italian Ship and Yacht Brokers Association* en 1997 (ISYBA). Ou plus récemment, en 2012, la *Large Yachts Brokers Association* (LYBRA), uniquement pour les navires de plus de 30 mètres. Cette liste étant non exhaustive, elle occulte de nombreuses autres associations réparties dans diverses régions du globe.

Sous l'œuvre de la pratique, la mise à disposition du navire de grande plaisance s'est développée sous la forme d'un affrètement pour un temps déterminé, ce qui

pousse à le qualifier généralement comme un affrètement à temps. Néanmoins, de nombreuses spécificités de la grande plaisance floutent les distinctions entre les catégories traditionnellement utilisées dans les affrètements commerciaux.

133. Bis– Le Code de commerce n’envisage l’affrètement que dans l’optique du transport de marchandises. L’hypothèse où le navire serait affrété pour une activité de transport de passagers ou de plaisance n’est alors pas envisagée. Toutefois, grâce et à cause de la grande liberté contractuelle accordée aux parties en la matière, les professionnels n’ont pas manqué de soumettre la mise à disposition d’un yacht de plaisance au régime de l’affrètement. Ce mélange des genres ne se fait pas sans difficultés. Si les modèles de contrats gouvernant la matière règlent un grand nombre de questions, leur interprétation à l’aune de l’affrètement commercial est complexe. L’affrètement étant un contrat éminemment consensuel, les principes régissant son interprétation sont essentiellement jurisprudentiels. Mais il est plus que douteux que les règles établies pour le transport de marchandises puissent être appliquées à l’identique pour la plaisance. S’il est possible de faire confiance aux juges, ou plus usuellement dans ce domaine aux arbitres, pour adapter intelligemment les deux régimes, il n’en découle pas moins une certaine insécurité juridique. Insécurité particulièrement regrettable puisque ces questions peuvent porter sur des affrètements se chiffrant à plusieurs centaines de milliers d’euros la semaine. C’est par exemple le cas du *Bella Vita*, dont le taux d’affrètement atteint les 650 000€ par semaine⁵⁰¹ et qui est pourtant loin de battre des records dans le domaine.

Le terme yacht, par son étymologie néerlandaise, évoque la chasse. Mais loin est l’époque où le *Jacht* poursuivait pirates et contrebandiers. De nos jours le yacht reste plus généralement un outil de poursuite de la relaxation, du plaisir, de la plaisance, parfois de la science... Comme le relève l’autorité de la concurrence :

« De manière générale, l’appellation "yacht" recouvre les navires d’une longueur supérieure à 24 mètres et manœuvrés par des équipages professionnels »⁵⁰².

⁵⁰¹ <https://www.moranyachts.com/luxury-yachts/bella-vita/?yacht-type=luxury-yachts-charter> , consulté le 02 août 2019

⁵⁰² Autorité de la concurrence ; Décision n°14-D-17 du 20 novembre 2014 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur de la réparation navale de grande plaisance en Méditerranée

Sous l'œuvre de la pratique, la location du navire de haute plaisance se fait par le biais d'un affrètement pour un temps déterminé, ce qui pousse à le qualifier généralement comme un affrètement à temps mais des spécificités se resurgissent dans les questions de la durée de l'affrètement, de son coût, de l'expédition et diverses bizarreries nées de l'application d'un outil juridique de transport de marchandises au navire de plaisance, comme le régime des surestaries.

Rares sont les domaines où les divisions entre navigation de plaisance et navigation commerciale sont aussi poreuses. Ce flou artistique juridique offre alors un terreau idéal à l'analyse de l'adéquation des règles de droit maritime à la navigation de plaisance.

134. – l'application préférable du droit de l'affrètement à la mise à disposition du navire de haute plaisance. Le régime applicable à la mise à disposition du navire de plaisance fait l'objet de débats doctrinaux et conflits jurisprudentiels d'actualité⁵⁰³. Bien que le consensus européen qui est en train de se former privilégie l'exclusion du droit de l'affrètement aux navires de plaisance, il n'en reste pas moins que les spécificités de la navigation de haute plaisance peuvent justifier un traitement spécifique. Ces spécificités concernent, en premier lieu, le rapport de forces particulier qui existe entre les contractants et qui s'avère en général plus équilibré que dans d'autres secteurs. Au rang de ces spécificités, il faut aussi relever l'internationalité du secteur et la flexibilité contractuelle requise par les utilisateurs.

Il est cependant d'ores et déjà possible d'affirmer que si ces spécificités légitiment l'emploi du régime de l'affrètement dans la haute plaisance, elles ne nous semblent aucunement justifier son exclusion en matière de plaisance.

135. – Un rapport de forces particulier. Si l'application du droit de la location et par extension du droit de la consommation est motivée par l'impératif de protection du plaisancier, partie faible d'un rapport déséquilibré face au loueur professionnel et commerçant, il serait logique de considérer que le droit de la location n'a pas sa place en matière de grande plaisance. Comme nous le verrons

⁵⁰³ v. *infra* n° 195 et s.

plus loin⁵⁰⁴, la rédaction des modèles de contrats d'affrètement de ces navires avantagent légèrement les fréteurs. Il n'en reste pas moins que la conclusion d'un accord d'affrètement de navires de plaisance fait l'objet d'importantes négociations pouvant régulièrement entraîner des modifications et des stipulations des modèles de contrats par les parties. Fondamentalement, il est de notre avis que l'affréteur de haute plaisance peut recevoir la qualité de consommateur ou non-professionnel, au sens qu'en donne actuellement le droit de la consommation (bien qu'il n'en ait que faire). L'affréteur contracte non pas pour les besoins de son activité professionnelle mais pour la poursuite d'une activité de loisir. Il est un consommateur extrêmement particulier, qui sans être ni professionnel, ni navigant averti, ne nécessite pas une protection étendue.

Cette particularité du rapport de forces entre les parties est assurément un argument majeur qui justifie que la protection du consommateur ne soit pas imposée à l'affréteur de grande plaisance. Toutefois pris sous ce seul angle, l'opposition entre les règles applicables à la mise à disposition du navire de plaisance et de haute plaisance n'en viendrait finalement qu'à appliquer une justice de classe qui n'apparaît guère justifiée.

136. – Internationalité de la grande plaisance. L'internationalité du secteur de la grande plaisance est un autre motif d'application du régime de l'affrètement. Bien que la moitié de la navigation de haute plaisance ait lieu sur les rivages français, seule une faible portion des utilisateurs sont de nationalité française ou européenne, de même que très peu de navires battent pavillon français ni ne sont exploités par des sociétés françaises. Face à cette internationalité, le régime de l'affrètement offre un socle commun familier et prévisible pour les parties ou leurs conseils, tout au moins, plus que ne l'est le droit du louage français ou même du droit de la consommation européen.

Cette particularité ne peut cependant pas non plus justifier l'exclusion de l'affrètement en matière de simple plaisance. Il apparaît en effet imprécis et insuffisant. Par raisonnement inverse, il imposerait qu'un contrat de mise à disposition d'un navire de grande plaisance dont les points d'ancrages sont

⁵⁰⁴ v. *infra* n° 141 et s.

purement français ne pourrait pas être soumis au régime de l'affrètement, ce qui serait à la fois illogique et contraire à la volonté des parties.

137. – Flexibilité réclamée. Plus qu'en plaisance, l'affrètement des navires de haute plaisance est dicté par la grande liberté avec laquelle les plaisanciers organisent leurs traversées. Que ce soit au sujet des destinations envisagées, le nombre de passagers, les services demandés etc... Le pouvoir de négociation particulier dont dispose l'affrèteur de haute plaisance lui permet d'exiger de la part du fréteur une grande flexibilité sur les conditions d'exécution du contrat. La difficulté à ce niveau est que conceptuellement, en matière d'affrètement, l'essentiel de ces modifications et notamment les coûts qu'elles entraînent sont compris comme faisant partie intégrante de l'exécution normale du contrat. Il ressort du mécanisme même de l'affrètement que l'affrèteur dispose du navire qu'il affrète et supporte les coûts de cette utilisation (en mettant de côté le cas de l'affrètement au voyage). A l'inverse, en matière de louage ou par extension de services fournis par un professionnel à l'égard d'un consommateur, les modifications du contrat et notamment celles qui influenceront le prix de la prestation fournie par le professionnel. La lourdeur du droit de la consommation est crainte tant par les professionnels que par les plaisanciers, comme il sera possible de le voir en analysant le contrat de transport. Cette rigidité se conjugue difficilement avec la flexibilité réclamée pour la navigation de grande plaisance. Toutefois, comme expliqué précédemment, cette spécificité ne semble guère justifier que l'affrètement soit exclu de la plaisance. Limiter les possibilités offertes au consommateur pour la simple raison qu'il en a moins besoin ne va ni dans le sens de son intérêt ni même de sa protection.

Ces principaux motifs non exhaustifs justifient, au-delà d'un simple attachement historique, le choix du régime de l'affrètement pour l'exécution des contrats de mise à disposition des navires de grande plaisance revendiqué par les praticiens et plaisanciers. Mais l'application du régime de l'affrètement soulève ensuite la question du choix du type d'affrètement à appliquer (§1), question sur laquelle la formulation des modèles de contrats donne plus de questionnements que de réponses... (§2).

§1 : La qualification difficile de l'affrètement du navire de grande plaisance

138. – Données du problème. En dépit de quelques confusions terminologiques⁵⁰⁵ et de l'avènement du contrat de transport de grande plaisance, le yachting professionnel a pour base le contrat d'affrètement⁵⁰⁶. Toutefois, les divisions traditionnelles de l'affrètement s'accordent difficilement avec les enjeux du yachting professionnel. Le dépeçage contractuel effectué entre les différents modes d'affrètement brouille les distinctions et par conséquent les règles applicables à ces conventions.

Sans se limiter à la haute plaisance, l'arrêt de Cour d'appel d'Aix-en-Provence du 13 juin 2018⁵⁰⁷ illustre ces difficultés. Entre l'opinion exprimée par les parties en cause, l'ensemble des principaux modes d'affrètement ont été invoqués pour le contrat de mise à disposition du navire : affrètement au voyage, à temps, coque-nue... L'enjeu de la qualification n'est pourtant pas négligeable. Au regard du droit français, la qualification entraînerait par exemple l'application de certaines règles législatives spécifiques du Code des transports, ou encore pourrait influencer sur les règles de conflits de lois. Au regard du droit britannique, les différences sont encore plus marquées par le système du précédent jurisprudentiel qui entraîne l'application contraignante d'un pan de règles juridiques dégagées par les juridictions selon la qualification de l'affrètement retenu.

Ces confusions entretenues par la pratique, involontairement ou volontairement, témoignent de l'emprise conflictuelle d'un mécanisme de transport de marchandises appliqué à l'accommodation de personnes.

139. – Les principaux enjeux de la qualification du mode d'affrètement. La législation distingue l'affrètement coque-nue, à temps et au voyage, auxquels la doctrine a ajouté quelques subdivisions tirées des variations imaginées par les praticiens comme l'affrètement à temps au voyage. Le choix d'une qualification plutôt qu'une autre est loin d'être sans conséquences, y compris dans le domaine

⁵⁰⁵ Notamment l'utilisation courante par les praticiens du terme de contrat de location pour désigner l'affrètement du navire de haute plaisance.

⁵⁰⁶ En ce qui concerne le modèle de contrat d'affrètement MYBA, les rédacteurs ont d'ailleurs eu la volonté de l'assimiler à un affrètement à temps (Actes du colloque de la JURIS'CUP 1997, La location des bateaux de plaisance, Marseille).

⁵⁰⁷ v. *infra* n°208.

du yachting et ce en dépit de l'omniprésence des modèles de contrats. Il importe ainsi d'expliquer les principaux enjeux de la qualification du mode d'affrètement.

Tout d'abord, d'un point de vue procédural, le mode d'affrètement choisi est un élément déterminant du point de départ de la prescription. Ce point de départ étant spécifique pour l'affrètement au voyage⁵⁰⁸. Le Code des transports répartit différemment la responsabilité de la faute nautique, des frais d'exploitation⁵⁰⁹ et d'entretien⁵¹⁰, du retard dans la restitution⁵¹¹, l'impossibilité d'accéder au port désigné par l'affrèteur⁵¹², selon la qualification de l'affrètement... Ainsi, en plus de quelques règles impératives, cet ensemble de dispositions supplétives peuvent ainsi venir compenser les lacunes des contrats d'affrètement. Mais, le Code des transports se divisant en trois sections propres à chaque mode d'affrètement, la qualification du contrat en jeu conditionnera l'application de ces dispositions.

Il en ira de même dans le système de *common law* où certains principes dégagés par le système du précédent jurisprudentiel seront spécifiques à certains types d'affrètement. Ainsi une obligation de *Safe port* (obligation pour l'affrèteur de désigner un port qui ne présente pas de danger matériel pour le navire) est implicitement stipulée en l'absence de clause contraire⁵¹³.

Du point de vue des conflits de lois, les règles de conflit établies par le règlement Rome 1 aboutissent à la désignation de lois radicalement différentes, selon que l'on s'intéresse à un contrat d'affrètement au voyage ou coque nue (la question de l'affrètement à temps dépendra lui d'une analyse au cas par cas).

L'administration fiscale considère le contrat de mise à disposition de yacht commercial comme un affrètement à temps, mais l'analyse des modèles de contrats d'affrètement de yacht ne permettent pas une affirmation aussi péremptoire, ce qui peut être une source de conflit au regard des différences entre les divers modes d'affrètement.

⁵⁰⁸ Article R5423-3 du Code des transports

⁵⁰⁹ Article R5423-13 du Code des transports

⁵¹⁰ Article R5423-7 du Code des transports

⁵¹¹ Article R5423-9 du Code des transports

⁵¹² Article R5423-26 du Code des transports

⁵¹³ The Evaggelos Th [1971] 2 Lloyd's Rep. 200 (QB).

Ces difficultés de qualifications apparaissent d'autant plus clairement à l'analyse des modèles de contrats d'affrètement de grande de plaisance.

§2 : Analyse des modèles de contrats d'affrètement de navires de grande plaisance

140. – Règles d'interprétations. L'analyse des modèles de contrats d'affrètement permet de mettre en évidence les frictions qui existent entre l'association du régime ancestral de l'affrètement à la plaisance. Les spécificités de la navigation de plaisance entrent en conflit avec le régime de l'affrètement. Ce conflit entraîne parfois l'association de concepts juridiques incompatibles ou d'une terminologie incorrecte dans les modèles de contrats. Malgré des révisions fréquentes, le principal modèle de contrat d'affrètement de navires de grande plaisance européen (*MYBA charter agreement*⁵¹⁴), certaines de ses clauses restent assez obscures et incomplètes. Ces imprécisions étant à leur tour reprises dans les autres modèles de contrats qui s'en inspirent et perpétuent un risque d'imprévisibilité juridique qu'il faut tenter de clarifier. Les articles 1188 à 1192 du Code civil donnent les clés d'interprétations des conventions en droit français, posant notamment les principes selon lesquels les clauses obscures s'interprètent contre leur rédacteur, en faveur de la partie faible et de manière à donner un sens cohérent à l'ensemble.

Le droit de *common law* connaît des principes d'interprétations assez similaires, quoique moins protecteurs de la partie faible, et nécessitant un degré d'imprécisions des stipulations contractuelles plus élevé pour être appliquées. Par principe, les juges anglais doivent ainsi s'employer à faire une interprétation objective des clauses du contrat par référence à une personne raisonnable : « *what a reasonable person having all the background knowledge which would have been available to the parties would have understood them to be using the language in*

⁵¹⁴ v. Annexe n°II et III.

the contract to mean »⁵¹⁵. De plus, sous la règle britannique du *contra proferentem*, les clauses s'interprètent généralement contre la partie qui l'invoque⁵¹⁶.

Au-delà de ces principes d'interprétations des conventions, les deux principaux vecteurs de distinction entre l'affrètement d'un navire de shipping et d'un navire de plaisance résident d'une part, dans le fait que le navire de plaisance vise le transport de personnes et non de marchandises (A) et d'autre part, l'étendue spatiale et temporelle restreinte de l'affrètement de plaisance (B). Il est ainsi possible d'analyser les modèles de contrats d'affrètement sous le prisme de ces deux vecteurs.

A. Un contrat d'affrètement envisagé pour le transport de personnes

141. – L'affrètement du navire de grande plaisance a pour spécificité de viser le transport de personnes sans relever du régime du contrat de transport de passagers. Ce postulat doit néanmoins être nuancé avec l'apparition du contrat de transport en yachting professionnel qui fait l'objet d'une étude séparée⁵¹⁷.

Il est entendu entre chaque partie que l'affrètement du navire de plaisance a un but récréatif et non le commerce de marchandises. C'est certainement la différence la plus flagrante avec l'affrètement traditionnel mais pas nécessairement la plus fondamentale d'un point de vue juridique. En effet, elle ne modifie pas les obligations essentielles des parties : mettre un navire à disposition pour une période de temps contre paiement. En effet, l'affrètement n'est pas à proprement parler un contrat de transport de marchandises mais seulement un outil, une modalité d'exécution de ce transport. Cela est vrai tant pour un affrètement qui a pour finalité le transport de marchandises que de personnes. Mais la particularité de l'affrètement du navire de plaisance réside également dans le fait que c'est la personne de l'affrèteur qui fait l'objet d'un acheminement et qu'il est physiquement à bord du navire avec d'importantes conséquences sur l'interprétation du contrat.

⁵¹⁵ *Chartbrook Ltd v Persimmon Homes Ltd* [2009] UKHL 38. § (14) ; Traduction libre « Ce qu'une personne raisonnable disposant d'une entière connaissance du contexte accessible aux parties aurait compris du sens des termes du contrat » ; A Comparer avec l'article 1188 du Code civil

⁵¹⁶ v. par exemple : *Photo Production Ltd v Securicor Transport Ltd* [1980] A.C. 827. p.846

⁵¹⁷ v. *infra* n° 163 et s.

Le rôle de cette distinction se révèle clairement à l'analyse de certaines clauses classiques liées à la notion de restitution du navire (1) et des sanctions qui s'y attachent (2), à l'obligation d'exclusivité (3) et de navigabilité (4), à la responsabilité pour dommages corporels (5) et aux bagages (6), ou encore de relations avec l'équipage (7) et la responsabilité qui découle de leurs actes (8).

1. La notion de restitution du navire

142. – La dualité de conception du mécanisme de restitution.

L'affrètement du navire implique sa restitution au fréteur à l'issue du voyage ou du terme convenu. En affrètement à temps ou coque-nue, le navire est classiquement restitué lorsque l'usage du navire par l'affréteur s'arrête et que le navire est de nouveau mis à la disposition du fréteur sans que cela implique un transfert de possession. C'est ce que retient la doctrine britannique qui considère que :

*« The ship is said to be redelivered when the charterers' use of the ship comes to an end and the ship is once again put at the disposal of the owners (...) the term "redelivery" is figurative: there is no transfer of possession »*⁵¹⁸.

Les tribunaux anglais suivent cette position en considérant que restitution intervient lorsque l'affréteur ne bénéficie plus de l'utilisation du navire, le fréteur pouvant à nouveau en disposer librement, ce qui permet une restitution du navire en pleine mer⁵¹⁹. C'est là une vision juridique du mécanisme de restitution qui permet théoriquement d'être effectuée à tous instants et tous lieux, mais il reviendra généralement à la charte-partie de coérer cette restitution dans des limites physiques définies. Ainsi, un préavis ou port ou une zone de restitution seront généralement contractuellement fixés par les parties.

En droit français, si nous nous référons par extension aux textes sur la prescription, la fin du contrat d'affrètement à temps ou coque-nue est marquée par l'expiration

⁵¹⁸ Coghlin, T. Baker, A. Kenny, J. Kimball, J. and Belknap Jr, T.H. (2015) *Time charters*. 7th ed. Informa Law. § (15.1) ; Traduction Libre : « Le navire est considéré comme restitué lorsque son utilisation par l'affréteur s'achève et le navire est de nouveau mis à la disposition du fréteur (...) le terme de restitution est figuratif il n'y a pas de transfert de possession ».

⁵¹⁹ *Italian State Railways v Mavrogordatos* [1919] 2 KB 305, p.312.

de la durée du contrat ou l'interruption définitive de son exécution⁵²⁰. Là encore, se démarque l'aspect essentiellement juridique de la fin du contrat d'affrètement à temps. Mais en matière d'affrètement à temps et coque-nue, la notion de restitution est assez secondaire et soulève peu de contentieux grâce au fait que le moment de la restitution est généralement apprécié avec indulgence en droit français comme en droit anglais⁵²¹. Il ne sera donc généralement pas nécessaire de déterminer quel acte caractérise précisément la restitution du navire.

Il en va différemment en matière d'affrètement au voyage où la restitution du navire s'opérera à la fin de l'expédition. La notion de restitution fait alors l'objet d'un contentieux réel pour le décompte des staries et surestaries. Pierre Bonassies et Christian Scapel considèrent, ainsi, que ce décompte ne s'achève pas à la fin des opérations matérielles de déchargement mais plutôt le jour où le navire affrété est prêt au départ⁵²² (ce qui n'est néanmoins pas la règle prévue pour le décompte de la prescription qui court à compter du débarquement complet de la marchandise ou l'événement mettant fin au voyage⁵²³). En la matière, la notion de restitution revêt donc un aspect beaucoup plus physique, matériel, même si la restitution est souvent formalisée par l'envoi d'une notice au fréteur. Quoiqu'il en soit, la notion de restitution du navire est un point plus conflictuel en matière d'affrètement au voyage en raison des limites de temps précises imposées à l'affrètement pour charger/décharger la marchandise. Ce qui pose alors la question de la notion de restitution en matière d'affrètement du navire de grande plaisance. La question est loin d'être négligeable puisque ces affrètements de courtes durées placent une attention particulière à ce que le navire soit restitué rapidement et des pénalités importantes sont généralement prévues pour tout retard.

Puisque l'affrètement de navires de haute plaisance oscille entre l'affrètement à temps et au voyage, la délimitation de la notion de restitution du navire n'en est que plus incertaine. La problématique est de choisir si la notion de restitution devra être appréciée comme une opération purement juridique, comme en matière d'affrètement à temps/coque-nue, ou physique comme en matière d'affrètement au

⁵²⁰ Article R5423-3 du Code des transports

⁵²¹ v. *infra* n° 142 et s.

⁵²² P. Bonassies ; C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, n° 805

⁵²³ *Ibid.*

voyage. Le choix entre une conception purement juridique ou physique de la notion de restitution aura une incidence sur plusieurs aspects de la charte-partie. Si un lieu de restitution du navire est prévu, le choix d'un autre lieu par l'affrèteur rendra-t-il la restitution irrégulière et ainsi l'actionnement des sanctions liées au retard dans la restitution ? Une solution inverse impliquera que seule une indemnité pour l'éventuel dommage causé par le rapatriement du bateau par le frèteur au lieu contractuellement prévu devra être versée. Les modèles de contrats d'affrètement en grande plaisance optent pour une conception plutôt juridique de la restitution mais ce choix apparaît critiquable.

143. – L'approche juridique des modèles de contrats- L'article 3 du modèle de contrat MYBA stipule que le navire doit être restitué : *« au port de restitution après s'être acquitté de toutes dettes encourues pour son compte pendant la période d'affrètement et en aussi bon état que celui dans lequel il était quand il en a pris livraison, en dehors de l'usure normale découlant d'une utilisation courante »*. Sans définir précisément la restitution, l'article pose néanmoins 3 conditions : la restitution doit s'opérer au lieu contractuellement prévu, libre de dettes et de détériorations (les modèles de contrats HYBA⁵²⁴ et AYCA utilisent la même formule). L'article ajoute ensuite que l'affrèteur peut débarquer avant la restitution du navire. Il opère donc une dissociation entre le concept de restitution et de débarquement. Au regard de cette formulation il apparaît logique de considérer que sous ce modèle de contrat, le débarquement des passagers n'est pas une condition nécessaire à la restitution du navire. Inversement le débarquement n'est pas une opération suffisante pour caractériser la restitution du navire. Il en ressort une lecture très juridique de la conception de restitution du navire pour le modèle de contrat MYBA, avec une emphase particulière sur le lieu contractuel de restitution. Cette condition est en effet rappelée une seconde fois à l'article 10.b du contrat. Cela pourrait indiquer une volonté des rédacteurs de rapprocher l'affrètement de grande plaisance à l'affrètement à temps, mais l'attention apportée au lieu de restitution n'est pas une caractéristique déterminante de ce type d'affrètement. Si certains modèles de contrats d'affrètement en shipping y attachent une importance similaire (comme

⁵²⁴ v. Annexe n° IV.

par exemple la clause 4 du contrat BIMCHENTIME 2005⁵²⁵) d'autres n'y portent qu'un intérêt moindre (c'est le cas par exemple de la clause 7 de BALTIME 2001⁵²⁶ ou de la clause 10 de la NYPE 1993⁵²⁷). Filippo Lorenzon et Richard Coles considèrent également que la notion de restitution retenue en affrètement à temps peut être étendue à l'affrètement de grande plaisance⁵²⁸.

L'applicabilité d'une conception juridique de la restitution retenue en affrètement à temps est douteuse. L'influence de la présence physique de l'affréteur et de ses invités à bord doit être prise en considération. Par la restitution, le fréteur espère récupérer l'usage du navire pour lui ou pour sa mise à disposition à un nouveau contractant, possibilité considérablement réduite, si ce n'est impossible par la présence à bord de l'affréteur. L'affrètement de grande plaisance ayant normalement pour objectif l'accommodation de l'affréteur, le fréteur ne peut pas employer son navire à un nouvel affrètement avant le débarquement des passagers du premier. Pour cette raison, la conception juridique retenue par les modèles de contrats nous semble très perfectible et sujette à conflit.

Il semble plus pertinent ici de rapprocher l'affrètement de haute plaisance aux règles de l'affrètement au voyage et de rajouter comme condition contractuelle de la restitution : le débarquement complet des passagers et de leurs bagages. La formulation actuelle des modèles de contrats ne permet pas de trancher au cas où l'affréteur ramène le navire au lieu prévu en temps et en heure mais tarde à débarquer. Ce point peut devenir source de conflit entre les parties au regard de l'intérêt financier certain que présente le moment de la restitution. Cette conception, si elle devait être retenue, rapprocherait la grande plaisance du régime de l'affrètement au voyage. Ainsi, concernant la notion de livraison, la pratique opte pour une conception juridique qui rapproche la grande plaisance de l'affrètement à temps. Cependant, la présence de l'affréteur à bord est une donnée physique inévitable, incompressible, qui pourrait justifier le choix d'une conception plus pragmatique de la restitution et un rapprochement au régime de l'affrètement au voyage.

⁵²⁵ v. Annexe n° VI.

⁵²⁶ v. Annexe n° V.

⁵²⁷ v. Annexe n° VII.

⁵²⁸ Lorenzon, F. ; Coles, R.; *The Law of Yachts and yachting*. Informa law, 2012. § (8-017) note 53.

S'il est nécessaire de s'interroger sur la notion de restitution du navire, c'est principalement au regard des sanctions sévères qui s'attachent au retard dans la restitution du navire et qui ne sont pas non plus exemptes d'incertitudes.

2. L'ambiguïté des sanctions du retard dans la restitution du navire

144. – Sanction du retard. L'article 11 des modèles de contrats d'affrètement des navires de haute plaisance traite des sanctions de l'affrèteur en cas de retard dans la restitution en distinguant selon que ce retard soit ou non causé par l'affrèteur. La sanction envisagée, tout du moins dans sa terminologie, entraîne un curieux mélange de l'affrètement à temps et au voyage et ce n'est là, que son plus léger défaut.

Ainsi selon l'article 10.a du contrat, si le retard n'est pas dû à un cas de force majeure (y entendre, non causé par l'affrèteur au regard de la définition qui en est donnée par le contrat), le contrat est maintenu jusqu'à la restitution sans pénalité ni frais supplémentaires pour l'affrèteur, ce qui est une conséquence nécessaire de la présence de l'affrèteur à bord,

Plus problématique est le cas où le retard est causé par l'affrèteur, en application de l'article 10.b du contrat. Dans cette situation, l'affrèteur doit verser des « *surestaries* » équivalent au *prorata* journalier des frais d'affrètement majorés de 50%. Cette provision diffère des clauses traditionnelles de shipping où il est plus généralement exigé que l'affrèteur verse, en plus des frais d'affrètement, la différence entre ces frais et le prix du marché d'affrètement⁵²⁹. Ce cas soulève une série de difficultés. En premier lieu, la clause 10.b prévoit des surestaries en cas de retard intentionnel dans la restitution ou causé par un changement d'itinéraire contre l'avis du capitaine. Pourtant la clause ne traite pas du cas où le retard n'est dû ni à une faute de l'affrèteur ni à un cas de force majeure tel que défini par le contrat. Cette hypothèse peut s'interpréter de deux manières. D'une part, le contrat peut être interprété dans le sens que tout retard qui n'est pas intentionnel, ni dû à un changement d'itinéraire est nécessairement défini comme un cas de force

⁵²⁹ Lorenzon, F.; Coles, R.; *The Law of Yachts and yachting*. Informa law, 2012. § (8-056) ; v. Par exemple la clause 7 NYPE 1993

majeure par le contrat comme étant tout événement allant au-delà du contrôle raisonnable de l'affréteur. Néanmoins, donner une interprétation aussi large de la notion de force majeure peut être risquée et inutilement confuse puisqu'elle trahit la définition classique comme contractuelle de la force majeure

D'autre part, il faut peut-être tout simplement en conclure que la clause 10.b est incomplète et insuffisante et nécessite une précision indiquant soit la sanction spécifique de l'affréteur soit en indiquant qu'à l'image de la clause 10.a, dans une telle situation l'affréteur n'est pas responsable du retard de restitution. Cette seconde solution nous semble devoir être approuvée, tant en ce qu'elle protège le plaisancier qui n'est pas fautif, que parce qu'elle serait transposée ainsi à la règle retenue par les jurisprudences britanniques⁵³⁰ et arbitrales françaises⁵³¹ qui retiennent que l'affréteur n'est pas responsable d'un retard non fautif.

144. Bis– Restitution dans un port non contractuel. En deuxième lieu, les clauses 3 et 10 sur la restitution des modèles de contrats ne prévoient aucune réparation lorsque le navire n'est pas restitué au port désigné par la charte. Sous la règle consacrée en matière de shipping, le propriétaire n'est pas autorisé à refuser une restitution du navire même si cette restitution n'est pas effectuée au lieu contractuellement prévu⁵³². Dans l'affaire du *Greek fighter* qui a donné lieu à cette solution, le navire était affrété sous une charte SHELLTIME 4 dont la clause 4(d) prévoit que le navire doit être restitué dans un port de la zone désignée au choix de l'affréteur. Dans le même sens, la clause 3 des modèles de contrats d'affrètement de grande plaisance stipule que l'affréteur doit restituer le bateau au propriétaire au port de restitution. Les deux clauses sont ainsi assez similaires mais les spécificités

⁵³⁰ v. l'affaire *The Peonia*, Coghlin, T. Baker, A. Kenny, J. Kimball, J. and Belknap Jr, T.H. (2015) *Time charters*. 7th ed. Informa Law. § (4.48)

⁵³¹ Y. Tassel ; B. Sabadie ; P. Delebecque, Fasc.1225 –Exploitation du navire. – Affrètement à temps. – Affrètement coque-nue. – Sous-affrètements. – Contrat de tonnage. – Contrat d'affrètement d'espaces, Jurisclasseur transport, Lexisnexus, 2015, n°39

⁵³² *Ullises Shipping Corp v Fal Shipping Co Ltd (The Greek Fighter)* [2006] EWHC 1729 (Comm). § (361). Cette solution doit néanmoins être contrastée avec l'opinion du juge Mustill dans l'affaire *The Rijn*, mais où l'affréteur avait non seulement restitué le navire au mauvais endroit mais en plus avec du retard : « [The owner] has a contractual right to have the ship kept in employment at the charter rate of hire until the service is completed. This does not happen until the ship reaches the redelivery range, and the voyage to that range forms part of the chartered service » ; *Santa Martha BaayScheepvaart and Handelsmaatschappij NV v Scanbulk A/S (The Rijn)* [1981] 2 Lloyd's Rep. 267. p.270 ; Traduction libre : « [Le propriétaire] a le droit contractuel de maintenir l'affrètement du navire aux mêmes frais jusqu'à ce que son service soit complété. Cela n'arrive pas tant que le navire n'atteint pas la zone de restitution et l'acheminement du navire jusqu'à cette zone fait partie du service d'affrètement ».

de la grande plaisance pourraient nécessiter qu'une interprétation différente en soit donnée. Considérant la relative certitude du lieu de restitution dès le commencement du contrat en grande plaisance, il serait peut-être plus raisonnable de considérer que la restitution du navire dans un endroit différent pourrait être refusée par le fréteur. Cela est d'autant plus justifié considérant que le lieu de restitution du navire est un paramètre important dans l'organisation des affrètements du navire.

Quoi qu'il en soit, si la règle traditionnelle de shipping doit être suivie, et que le propriétaire accepte (ou s'il est privé du droit de refuser) la restitution dans un port non contractuel, l'affrèteur doit compenser le fréteur en lui versant des frais d'affrètement au prix du marché égal au temps requis pour rediriger le navire vers le lieu de restitution prévu par l'itinéraire le plus court possible⁵³³. En l'absence de stipulations spécifiques sur la question dans les modèles de contrats d'affrètement de haute plaisance, il a été suggéré qu'un principe similaire devait s'appliquer. C'est-à-dire que l'indemnisation du fréteur se ferait à hauteur du dommage prouvé auquel serait déduit le profit tiré de l'affrètement du navire⁵³⁴. Toutefois, cette règle est normalement restreinte en cas de restitution en avance dans un port non contractuel. Dans le cadre des affrètements de grande plaisance, il est douteux que l'application de ce principe entraîne le versement des moindres dommages et intérêts pour le fréteur puisque les frais d'affrètement sont versés en entier au commencement du charter. Une restitution en avance du navire n'entraînant pas un remboursement des frais d'affrètement, de fait, le fréteur ne subit donc aucun manque à gagner en raison d'une restitution prématurée. C'est peut-être la raison pour laquelle la clause 3 des modèles de contrats prévoit que la restitution prématurée du navire n'entraîne pas de remboursement. L'usage veut néanmoins que dans cette situation le capitaine calcule et déduise de l'APA : le carburant et les frais nécessaires pour effectuer la traversée entre le lieu prévu et le lieu effectif de restitution.

La réparation du dommage liée à la restitution du navire dans un port non contractuel doit placer les parties dans la même position que si le contrat avait été

⁵³³ *Ullises Shipping Corp v Fal Shipping Co Ltd (The Greek Fighter)* [2006] EWHC 1729 (Comm).

⁵³⁴ Lorenzon, F.; Coles, R.; *The Law of Yachts and yachting*. Informa law, 2012. § (8-017).

exécuté correctement. En ce sens, l'usage précédemment décrit apparaît raisonnable, mais le fréteur doit l'appliquer avec parcimonie dans le cas où le fréteur parvient à conclure un nouvel affrètement couvrant la période qui était normalement attribuée. Dans cette situation, il ne doit pas être permis au fréteur de réaliser un profit supplémentaire à partir de l'inexécution de l'affrètement. Cependant, le problème devient encore plus inextricable lorsque l'affrètement à temps enfreint son obligation de restituer dans les délais et au lieu prévu. Cette situation crée deux difficultés : la première est que nous pouvons douter de la possibilité pour le fréteur d'être indemnisé deux fois pour le même dommage puisque les modèles de contrats prévoient des pénalités en cas de retard dans la restitution. Une série de jurisprudences britanniques contradictoires laissent à penser que pour réclamer des dommages et intérêts, en plus d'une clause pénale, il est nécessaire que deux inexécutions contractuelles différentes entraînent deux dommages différents⁵³⁵. Mais il a aussi été suggéré que pour réclamer des dommages et intérêts en plus du versement de la clause pénale, il suffirait de prouver l'existence de deux dommages différents, tout particulièrement à l'égard des arbitres londoniens⁵³⁶. La restitution du navire à un endroit non contractuel peut être considérée comme une inexécution contractuelle différente du retard, ne serait-ce que parce qu'elle peut entraîner des problèmes différents pour le fréteur. La difficulté pour lui sera néanmoins de prouver qu'il subit un préjudice différent de celui né du retard. La jurisprudence britannique fournit une illustration intéressante de deux types de dommages en affrètement, considérant que le retard dans le chargement de la marchandise (couvert par les surestaries) avait causé un préjudice supplémentaire au regard de la clause de faux fret (*deadfreight*), car l'affrètement n'avait pas pu effectuer un chargement complet en raison du retard⁵³⁷.

Une seconde difficulté provient de ce que les principes dégagés par la jurisprudence anglaise *The Rjin* et *The Greek Fighter* sont critiqués. Bien que ces principes soient valables et sensés juridiquement, leurs applications pratiques sont particulièrement malaisées et nécessitent des spéculations qualifiées

⁵³⁵ Cooke, J. Young, T. QC. Kimball, J. Lambert, L. Taylor, A. Martowski, D. (2014) *Voyage Charters*. 4th ed. Informa law. § (16.14)

⁵³⁶ Gay, R. (2004) Damages in addition to demurrage. *L.M.C.L.Q.* 72. 1(Feb). At p.74 and 103

⁵³⁷ *Aktieselskabet Reidar v Arcos Ltd* [1927] 1 K.B. 352.

d'insatisfaisantes⁵³⁸. Pour la haute plaisance, la doctrine a ainsi eu l'occasion de suggérer que dans une telle situation, seules les surestaries de la clause 10 des modèles de contrats devraient être appliquées pour couvrir tant le retard que la restitution du navire dans un port non-contractuel⁵³⁹. Bien que telle situation ne permettrait pas de placer systématiquement le propriétaire dans la situation où il aurait été si le contrat avait été correctement exécuté, l'un des objectifs principaux d'une clause pénale est d'éviter de créer de longs débats sur les conséquences d'une inexécution. La meilleure interprétation serait, assurément, la plus simple à appliquer pour les parties dans ce cas. L'éventuelle application du droit français devrait par d'autres méthodes aboutir à un résultat par le principe de la réparation intégrale de l'article 1231-2 du Code civil⁵⁴⁰. Plus simplement encore, les modèles de contrats pourraient prévoir une sanction spécifique pour l'inexécution de l'obligation de restitution du navire au port prévu.

145. – Sur la validité de la clause pénale. La clause 10 des modèles de contrats sur les sanctions du retard de restitution utilise le terme de surestaries pour stipuler une clause pénale. Cette référence terminologique à l'affrètement au voyage est incorrecte⁵⁴¹ car la clause ne couvre pas la perte de fret du fréteur et nécessite une faute de l'affréteur. Elle est également inappropriée en ce qu'elle renforce la confusion de ces contrats entre l'affrètement au voyage et à temps, alors que les surestaries visent à sanctionner le dépassement par l'affréteur des jours de planches qui lui sont attribués et non un retard dans la restitution du navire dont la gestion n'est pas transférée à l'affréteur au voyage. En raison de la sévérité de la sanction prévue par cette clause, sa validité peut être questionnée. Le droit britannique comme le droit français rejettent le principe de dommages et intérêts punitifs. Le montant excessif d'une clause pénale peut la faire dégénérer en clause de dommages et intérêts punitifs⁵⁴² amenant sa réduction.

A la différence du droit français où le montant peut dans tous les cas être modulé par le juge, le droit britannique qui oppose la *liquidated damage clause* (clause

⁵³⁸ Malaysian International Shipping Corp v EmpresaCubana de Fletes (The Bunga Kenanga) [1981] 1 Lloyd's Rep. 518. p.520

⁵³⁹ Lorenzon, F. ; Coles, R. ; *The Law of Yachts and yachting*. Informa law, 2012. § (8-017).

⁵⁴⁰ A comparer également avec l'article R.5423-9 du Code des transports

⁵⁴¹ Lorenzon, F.; Coles, R. ; *The Law of Yachts and yachting*. Informa law, 2012. § (8-055).

⁵⁴² *Ibid*; § (08-056)

pénale) et la *penalty clause* (dommages et intérêts punitifs) considère que la distinction entre les deux est une affaire de construction contractuelle. Selon une jurisprudence *Dunlop*⁵⁴³ une clause pénale devient punitive lorsque: « [the] *sum stipulated for is extravagant and unconscionable in amount in comparison with the greatest loss that could conceivably be proved to have followed from the breach* » là où la clause « *is a genuine covenanted pre-estimate of damage* »⁵⁴⁴. La doctrine suggère que cette clause des modèles de contrats⁵⁴⁵ qui prévoit qu'une augmentation de 50% des frais d'affrètement journaliers peut être considérée comme disproportionnée⁵⁴⁶, notamment, en considérant qu'en matière de haute plaisance, le fréteur est plus à l'abri de fluctuations soudaines et dramatiques des taux d'affrètement et que l'affréteur peut potentiellement être condamné à verser une somme supplémentaire pour couvrir les pertes liées au retard ou à l'annulation du charter suivant. Toutefois, il faut également prendre en considération le fait que le milieu de la grande plaisance est saisonnier et que l'annulation d'un affrètement pour le fréteur peut parfois signifier qu'il ne pourra pas en trouver un nouveau avant la prochaine saison. Au regard de ces éléments, il nous semble que l'augmentation de 50% des frais d'affrètement en cas de retard à la restitution serait valable au regard du droit anglais, mais que le versement d'une somme supplémentaire par l'affréteur pour couvrir les pertes liées à l'annulation ou au retard du charter suivant pourrait faire dégénérer cette clause en dommages et intérêts punitifs.

La question est plus aisée en droit français où le juge bénéficie dans tous les cas d'un pouvoir de modulation du montant de la clause pénale, sans qu'il soit nécessaire de s'interroger sur la qualification de cette dernière.

⁵⁴³ *Dunlop Pneumatic Tyre Co Ltd v New Garage & Motor Co Ltd* [1915] A.C. 79. p.87 ; Toutefois, le droit britannique est susceptible de connaître un certain assouplissement sur la question amenant à considérer qu'une clause qui dissuaderait le contractant de ne pas exécuter son obligation serait valable tandis que seule une clause qui punirait son inexécution serait critiquable, v. Fisher, J.C. (2016) *Rearticulating the rule against penalty clauses*. L.M.C.L.Q. 169. 1. p.175

⁵⁴⁴ Traduction libre : « La somme stipulée est exorbitante et déraisonnable dans son montant en comparaison avec la perte maximale envisageable qui aurait suivi l'inexécution » là où la clause est « une pré-estimation contractuelle sincère des dommages ».

⁵⁴⁵ A noter que le modèle de contrat HYBA prévoit une sanction moins sévère que les autres, ce qui laisse planer moins de doute sur sa validité.

⁵⁴⁶ *Ibid.*

Quoi qu'il en soit, la présence de l'affrèteur à bord est également susceptible d'influer sur l'interprétation de la charte sur l'obligation d'exclusivité et de navigabilité du navire.

3. L'obligation d'exclusivité

146. – Obligation d'exclusivité. Par sa position dans les modèles de contrats, à la clause 1, l'obligation d'exclusivité qui pèse sur le fréteur, c'est-à-dire celle de ne pas conclure d'autre engagement pour la mise à disposition du navire avec une autre personne que l'affrèteur pendant la durée du contrat, s'érige comme l'une des obligations principales du fréteur, pourtant sa portée peut être discutée.

Le problème de l'exclusivité n'est pas théorique, alors que certains propriétaires indéliçats peuvent être tentés pour conclure un contrat d'affrètement de faire se chevaucher la date de restitution du navire d'un premier affrètement et la date de livraison du navire d'un second, en sachant pertinemment que la livraison aura du retard (tout en restant dans la « tolérance » de 48 heures ou 1/10^{ème} de la durée d'affrètement). Bien entendu, dans cette situation l'affrèteur lésé pourra résoudre le contrat aux torts du fréteur, mais à la condition qu'il parvienne à prouver que le retard est dû au fréteur, ce qui ne sera guère aisé. Toutefois, au-delà des stipulations sur les sanctions du retard à la livraison, il a été suggéré que le non-respect de l'obligation d'exclusivité de mise à disposition du navire devrait à elle seule justifier la résolution du contrat⁵⁴⁷. Dans le cadre de l'affrètement de grande plaisance, cela semble être en effet une opinion raisonnable au regard de l'importance pour l'affrèteur de bénéficier de l'usage personnel et indisputé du navire pendant son séjour. Cependant, en l'absence de sanction précise de l'obligation d'exclusivité, cette affirmation doit être modérée. Il est en effet difficile de considérer que le moindre écart à l'obligation d'exclusivité entraînerait directement l'inexécution d'une obligation essentielle du fréteur. Il est par exemple possible d'imaginer que le fréteur profite de l'absence prolongée de l'affrèteur qui voyage à l'intérieur des terres, ne serait-ce que quelques jours, pour proposer un affrètement de courte durée à une autre personne. Il est peut-être plus raisonnable

⁵⁴⁷ Lorenzon, F. and Coles, R. (2012) The Law of Yachts and yachting. Informa law. § (8-006)

de considérer que dans cette situation l'affrèteur lésé ne pourrait réclamer que des dommages et intérêts s'il parvient à démontrer son éventuel préjudice, qui au-delà de l'aspect moral, semble difficile à concevoir.

Dans un contexte différent de la navigation, la jurisprudence britannique semble avoir appuyé cette solution, en considérant que le non-respect de l'obligation d'exclusivité ne permettait pas de réclamer la résolution du contrat car l'inexécution ne prive pas la partie lésée du bénéfice intégral de l'accord conclu⁵⁴⁸.

Quoi qu'il en soit, l'obligation d'exclusivité du frèteur reste secondaire par rapport à son obligation de navigabilité du navire.

4. L'obligation de navigabilité du navire.

147. – Obligation essentielle de navigabilité. Comme tous les contrats d'affrètement classiques, ceux de haute plaisance prévoient que le navire doit être livré en bon état de navigabilité. S'agissant également d'un élément de description du navire, cela est considéré comme une obligation essentielle du frèteur⁵⁴⁹.

Pour déterminer si un navire est en bon état de navigabilité, le droit britannique nécessite de se demander si : « *a prudent owner have required that the defect should be made good before sending his ship to sea, had he known of it ?* »⁵⁵⁰. Sous ces considérations, il serait hâtivement possible d'estimer que les critères de navigabilité requis par les modèles de contrats de grande plaisance sont assez faibles, puisqu'il est couramment entendu entre les parties que le navire ne quittera pas les eaux territoriales, si ce n'est parfois son mouillage. Toutefois, ces affrètements étant envisagés pour l'accommodation de personnes, ce second élément suggère au contraire une obligation de navigabilité renforcée sur le frèteur, qui devra probablement être interprétée, même en l'absence de termes précis en ce sens, comme une obligation de résultat.

⁵⁴⁸ H TV Ltd (formerly Can Associates TV Ltd) v ITV2 Ltd [2015] EWHC 2840 (Comm). § (277 et 278).

⁵⁴⁹ Lorenzon, F. and Coles, R. (2012) The Law of Yachts and yachting. Informa law. § (8-014)

⁵⁵⁰ Cooke, J. Young, T. QC. Kimball, J. Lambert, L. Taylor, A. Martowski, D. (2014) Voyage Charters. 4th ed. Informa law. § (11.19) ; Traduction libre : « un frèteur prudent aurait-il exigé que la défectuosité soit corrigée avant de faire naviguer le navire s'il en avait eu connaissance ».

Quoi qu'il en soit, au regard du britannique, pour ouvrir la voie de la résolution du contrat, l'inexécution de l'obligation de navigabilité doit être particulièrement prononcée jusqu'à menacer l'essence du contrat « *the root of the contract* ». Pour cette raison, il est suggéré que la cause d'innavigabilité doit également s'attacher à d'autres aspects des éléments de description du navire en lien avec l'obligation de livraison (notamment : parfait état de service et de marche, propre, prêt pour le service...). L'inexécution de l'obligation de navigabilité n'est cependant pas suffisante ni pour demander la résolution du contrat, ni de rejeter la livraison du navire tant que le fréteur échoue ou refuse de rectifier le désordre qui cause l'innavigabilité du navire, marquant sa volonté de ne plus être lié par le contrat.⁵⁵¹ A cet égard il est intéressant que les modèles de contrats ne prévoient pas expressément que le fréteur a l'obligation de maintenir le navire en état de navigabilité, clause pourtant usuelle en shipping⁵⁵². Cependant, ce point est contrebalancé par la présence d'une cause de *off-hire* qui sanctionne le fréteur en cas d'immobilisation ou de panne du navire, empêchant l'utilisation raisonnable du navire pendant un certain temps⁵⁵³. La clause est néanmoins plus restrictive qu'une obligation contractuelle de maintenir le navire en état de navigabilité pendant la période d'affrètement.

Traditionnellement en shipping, l'obligation de navigabilité comprend également une obligation de capacité du navire à accueillir la marchandise transportée, le navire doit permettre que : « *the cargo spaces must be fit for the reception of cargo and any machinery used for preserving the cargo must be fit for that purpose.* »⁵⁵⁴. La question est de savoir si une notion similaire peut être employée par analogie à la grande plaisance. Une interprétation large de la notion de navigabilité pourrait impliquer que le navire doit être adapté à la réception de l'affrèteur et de ses invités. Dans ce sens, il ne serait pas inenvisageable d'assimiler l'impossibilité d'utiliser la salle de bain de la *Master cabin* du navire comme une cause « d'innavigabilité » du navire. Il faut noter qu'en plus de l'obligation expresse de

⁵⁵¹ Coghlin, T. Baker, A. Kenny, J. Kimball, J. and Belknap Jr, T.H. (2015) Time charters. 7th ed. Informa Law. § (8.47).

⁵⁵² P. Bonassies ; C. Scapel, Traité de droit maritime, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, p.644, N° 830

⁵⁵³ Clause 12 des modèles de contrats notamment MYBA

⁵⁵⁴ *Ibid.* § (8.19) ; Traduction libre : « L'espace de chargement doit être adapté pour entreposer les marchandises et tout équipement utilisé pour préserver la marchandise doit être adapté à cet objectif ».

navigabilité du navire, le navire affrété a également une obligation implicite de navigabilité par rapport à l'objectif pour lequel il a été affrété⁵⁵⁵. Cependant, au regard de la clause 2 des modèles de contrats, le fréteur ne garantit pas l'utilisation du navire dans de mauvaises conditions climatiques pour les passagers au sein de la zone de navigation. La combinaison de cet article et l'obligation de navigabilité laisse à penser que le fréteur s'engage uniquement à délivrer un navire capable de naviguer lors de bonnes conditions climatiques. Si cette interprétation devait être retenue, elle réduirait grandement la portée de l'obligation de navigabilité du navire par le fréteur.

Le droit français se montre plus sévère envers le fréteur. L'obligation de maintenir le navire en bon état de navigabilité pendant la durée du contrat étant prévue par le code des transports⁵⁵⁶, même si cette obligation est là encore supplétive de volonté. Mais dans les deux droits considérés, la résolution de la charte pour méconnaissance de l'obligation de mettre le navire en état de navigabilité ne pourrait être envisagée, hors des prévisions contractuelles, que lorsque l'inexécution sera d'une certaine gravité⁵⁵⁷.

En dépit de l'obligation expresse de navigabilité du navire, les modèles de contrats sont en revanche silencieux sur la question des dommages aux personnes et aux bagages.

5. L'absence de clauses relatives aux dommages corporels

148. – Paradoxe sur le montant de limitations. Bien que les modèles de contrats d'affrètement soient envisagés pour permettre l'accommodation de l'affrètement et de ses invités, ils ne prévoient aucune clause relative aux éventuels dommages qui peuvent survenir aux passagers. Faute d'être organisées par le biais d'un contrat de transport, les règles relatives à l'indemnisation des passagers, notamment issues de la Convention d'Athènes de 1974, ne sont pas applicables, à

⁵⁵⁵ « *seaworthy for the purpose for which she was chartered* », *Stanton v Richardson* (1873-74) L.R. 9 C.P. 390. Per Cockburn, C.J. p.391 ; Traduction libre : « En état de navigabilité par rapport à l'objectif pour lequel le navire a été affrété ».

⁵⁵⁶ Article R5423-11 du Code des transports

⁵⁵⁷ P. Bonassies ; C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, p.644, N° 828

l'inverse des contrats de transport pour navires de grande plaisance. La question est alors de déterminer si la sécurité des personnes à bord relève de la responsabilité du fréteur.

Il y a peu de doute que tout dommage, lié au non-respect par le fréteur de ses obligations au titre de la gestion nautique du navire et notamment l'obligation de navigabilité du navire, serait susceptible d'entraîner sa responsabilité lorsque le non-respect de son obligation entraînerait un dommage corporel à l'affrètement et/ou à ses invités. Le régime instauré a pour résultat paradoxal de permettre une potentielle meilleure indemnisation de l'affrètement, accommodée par le biais d'un contrat d'affrètement plutôt que par un contrat de transport. En effet, sous le régime d'affrètement, la victime n'est pas soumise aux éventuelles limitations de responsabilité dont bénéficie le transporteur sous le régime de la Convention d'Athènes de 1974⁵⁵⁸. En contrepartie, la mise en jeu de la responsabilité du fréteur est également soumise à des conditions et à des exceptions plus strictes que celle du transporteur⁵⁵⁹.

Si le droit français est applicable à un contrat d'affrètement de navire de grande plaisance, il est d'ailleurs intéressant de se demander si l'exclusion de responsabilité en cas de faute nautique pourrait s'étendre aux dommages corporels subit par l'affrètement alors que les textes en la matière se réfèrent uniquement à la notion de dommages à la marchandise. La protection du plaisancier entraînerait, peut-être, une interprétation stricte des textes qui exclurait que la faute nautique du capitaine puisse permettre au fréteur d'échapper à sa responsabilité.

Une approche similaire peut être envisagée en ce qui concerne les dommages aux bagages.

6. L'absence de clauses relatives aux bagages.

149. – Silence des modèles de contrats. Les modèles de contrats d'affrètement de grande plaisance s'avèrent particulièrement silencieux sur la

⁵⁵⁸ Sans oublier néanmoins la potentielle limitation de responsabilité du fréteur en tant qu'armateur du navire.

⁵⁵⁹ Le régime de responsabilité du transporteur sous la Convention d'Athènes étant de degrés divers mais étant dans la majorité des cas de dommages aux personnes, une responsabilité de plein droit

question des bagages de l'affrèteur et de ses invités. Les modèles de contrats en shipping ne manquent pas eux de prévoir des stipulations relatives à la responsabilité du fréteur en cas de dommages à la marchandise⁵⁶⁰. De fait, les affrètements n'ont pas pour but l'acheminement de marchandise⁵⁶¹ mais il est curieux que la responsabilité liée aux bagages ne soit aucunement abordée. Il est certes possible de remarquer la clause 16 sur l'assurance, précise que l'affrèteur devra souscrire une assurance indépendante pour ses effets personnels, sous-entendant que ceux-ci ne sont pas couverts par l'assurance du bateau. Cette clause, à elle seule, ne permet aucunement de déterminer la répartition des responsabilités en cas de dommages aux bagages ou plus généralement effets personnels de l'affrèteur.

Là où la loi française apporterait une solution relativement claire⁵⁶² grâce à l'article L5423-11 du Code des transports qui prévoit la responsabilité des dommages subis par la marchandise s'il est établi qu'ils sont dus à un manquement à ses obligations de fréteur précisées par voie réglementaire⁵⁶³, le droit de *common law* est un peu moins explicite. La jurisprudence anglaise en matière d'affrètement au voyage précise que le fréteur est responsable de plein droit des pertes et dommages subis par la marchandise⁵⁶⁴, avec quelques nuances⁵⁶⁵, mais une telle stipulation ne semble pas être identiquement sous-entendue en matière d'affrètement à temps.

Pour remédier à cet oubli, peut-être volontaire des fréteurs dans les modèles de contrats, est-il peut-être à minima nécessaire de considérer que les dommages aux bagages et effets personnels de l'affrèteur, causés par le non-respect du fréteur à l'une de ses obligations (notamment obligation de navigabilité du navire) pourrait entraîner sa responsabilité.

⁵⁶⁰ v. notamment la clause 12 BALTIME 2001, clause 27 NYPE 1993, mais inversement la charte BIMCHEMTIME 2005 ne traite que des dommages à la marchandise liés à la température. Le domaine étant également souvent renvoyé à l'*inter-club agreement*

⁵⁶¹ A noter d'ailleurs que le *Large Commercial Yacht Code* (LY3), soumet entre autres son applicabilité à l'absence de chargement de marchandises.

⁵⁶² Mais qui nécessiterait tout de même une interprétation suffisamment souple pour assimiler les bagages de l'affrèteur à des marchandises.

⁵⁶³ Notamment celles prévues à l'article R5423-11 du Code des transports

⁵⁶⁴ P. Bonassies ; C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, n° 776.

⁵⁶⁵ Bernard Eder; David Foxton, Steven Berry, Christopher Smith, Howard Bennett: *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 23rd Ed, 2017, § 11-001

La présence de l'affrèteur à bord est également un élément à prendre en compte pour analyser la position de l'équipage dans l'affrètement de grande plaisance.

7. Les relations avec l'équipage

150. – Considérant que l'affrètement de grande plaisance a pour particularité que l'affrèteur est physiquement présent à bord, ses relations avec l'équipage du navire soulèvent deux questions : à qui doit obéir l'équipage et qui de l'affrèteur et du frèteur est responsable des faits de l'équipage à l'égard des tiers.

151. – Le lien de subordination sur l'équipage. En droit français de l'affrètement, le problème de l'autorité sur l'équipage est résolu par la distinction entre la gestion nautique et commerciale du navire⁵⁶⁶. Le titulaire de la gestion commerciale devenant responsable de l'équipage pour les fautes ayant trait à cette gestion commerciale du navire et inversement pour la gestion nautique. Dans l'affrètement à temps, le Code des transports répartit clairement la gestion nautique et l'exploitation commerciale du navire⁵⁶⁷. Ainsi, en matière d'affrètement où la gestion commerciale du navire est transférée à l'affrèteur, l'équipage devient préposé occasionnel de l'affrèteur pour les actions ayant trait à la gestion commerciale du navire⁵⁶⁸. En effet, comme le relèvent Pierre Bonassies et Christian Scapel, bien que dépossédé de la gestion commerciale le frèteur à temps conserve la gestion « technique » du navire, il reste donc malgré tout redevable du paiement des salaires et de l'organisation de l'équipage⁵⁶⁹.

A l'inverse, il sera considéré que l'équipage restera entièrement préposé de l'affrèteur pour l'affrètement coque-nue ou du frèteur dans l'affrètement au voyage.

La qualification vague de l'affrètement de haute plaisance suscite, là encore, des incertitudes sur les rapports de prépositions qu'entretiennent l'affrèteur et le

⁵⁶⁶ Toutefois, l'affiliation du salarié à une société *manning* peut complexifier cette situation. Sur la question, v. A. Bugada, « Yachting et *manning* internationaux : à la recherche du véritable employeur », DMF. 816.2019.

⁵⁶⁷ Article L5423-11 et 12 du Code des transports

⁵⁶⁸ Y. Tassel : « Le développement du droit applicable à la plaisance », DMF. n°699, 1^{er} janvier 2009.

⁵⁶⁹ P. Bonassies ; C. Scapel, Traité de droit maritime, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, n° 822

fréteur vis-à-vis de l'équipage. Ces incertitudes sont redoublées face aux difficultés de transposition de la notion de gestion commerciale à la navigation de plaisance. Sur ce second problème, la doctrine propose la transposition du concept de gestion commerciale du navire de plaisance à sa « gestion touristique »⁵⁷⁰. La proposition est assurément pertinente en ce qu'elle permet une transition simple des textes sur l'affrètement à la plaisance. Fondamentalement, les obligations de l'affréteur et ses opérations de la gestion du navire restent similaires en commerce et en plaisance. Le titulaire de la gestion commerciale/touristique ayant la prérogative de déterminer l'emploi du navire, impliquant l'obligation de l'équipage de se conformer au choix de l'affréteur sur ce point. Que soit transporté des marchandises ou des passagers est à cet égard indifférent. La grande liberté présente et réclamée en haute plaisance par les affréteurs sur le choix des destinations du navire entraîne une forte assimilation au régime de l'affrètement à temps. Il apparaît logique que l'affréteur qui décide des destinations de l'expédition en assume également la responsabilité. Considéré simplement, l'affréteur de grande plaisance devrait donc être tenu responsable de tous dommages découlant de la gestion touristique/commerciale du navire et par là même des actes de l'équipage ayant trait à cette gestion. Il pourrait être considéré qu'en plaisance également, les membres d'équipages deviennent des préposés occasionnels de l'affréteur concernant cet aspect de la gestion du navire. Les modèles de contrats d'affrètement de grande plaisance sont néanmoins plus nuancés sur la question : la clause 7 des modèles de contrats, dont celui de MYBA, prévoit que le capitaine doit obéir à tous ordres raisonnables de l'affréteur concernant : « *la gestion, le fonctionnement et le mouvement du bateau* », concrétisant ainsi l'attribution de la gestion commerciale/touristique à l'affréteur. Toutefois, cette même clause octroie également au capitaine la possibilité de refuser tous ordres de l'affréteur qui enfreindraient les clauses de la charte-partie. Une telle restriction des pouvoirs de l'affréteur vis-à-vis de l'équipage est inhabituel (par exemple, comparé aux clauses BALTIME 2001 n°9 ⁵⁷¹ ,

⁵⁷⁰ C. de Lapparent, « La responsabilité du chef de bord et du locataire-affréteur non chef de bord », DMF.614.2001 ; v. aussi C. de Lapparent, O. Jambu-Merlin, G. Viel, Fasc.1053 –*Navigation de plaisance. – Navire de plaisance. – Utilisation du navire*, Jurisclasseur transport, Lexisnexis, 2016, n°101 et s.

⁵⁷¹ v. Annexe n° V.

BIMCHEMTIME 2005 n°10⁵⁷², NYPE 1993 n°8⁵⁷³, qui ne présentent pas ces restrictions).

Sans remettre en cause les attributions de l'affréteur sur la gestion touristique du navire, la restriction qu'impose la charte-partie dénature quelque peu la répartition de ces attributions. Il en devient même difficile de déterminer si l'acceptation du capitaine de suivre un ordre de l'affréteur qui enfreindrait une clause du contrat⁵⁷⁴ peut constituer une renonciation du fréteur à s'opposer à cet ordre⁵⁷⁵. La doctrine suggère que la réponse à cette question dépendra des circonstances spécifiques de chaque espèce⁵⁷⁶. Mais dans tous les cas, il n'est pas impossible que l'acceptation de l'ordre de l'affréteur par le capitaine entraîne une rupture du lien de causalité entre cet ordre et l'éventuel dommage qui en résulterait⁵⁷⁷. Pour cette raison, un fréteur prudent devrait, face à un affréteur capricieux, préciser dans la charte que l'acceptation par le capitaine d'un ordre de l'affréteur ne constitue pas une renonciation de son droit de refuser l'ordre, ni de réclamer des dommages et intérêts. La présence de l'affréteur à bord du navire a probablement motivé ce compromis entre la liberté accordée à l'affréteur et l'autorité du capitaine. En effet, il a dû apparaître nécessaire de donner au capitaine un pouvoir suffisant pour protéger le navire et les intérêts du fréteur contre les ordres déraisonnables de l'affréteur. Ce souci se retrouve dans diverses parties des modèles de contrats. Pour l'anecdote, il est notamment possible de citer la clause 13 du contrat MYBA qui stipule des règles aussi surprenantes que l'obligation de l'affréteur et de ses invités de respecter l'équipage et de ne pas les soumettre à aucune forme d'harcèlement, sexuel ou autre... Il est d'ailleurs possible de noter que les modèles de contrats d'affrètement de grande plaisance ne contiennent aucune disposition permettant à l'affréteur de demander le remplacement du capitaine ou d'un

⁵⁷² v. Annexe n° VI.

⁵⁷³ v. Annexe n° VIII.

⁵⁷⁴ Sachant que l'article 7 des modèles de contrats lui permet de refuser un tel ordre.

⁵⁷⁵ Mais pas à réclamer une réparation pour le dommage qui en résulterait à moins qu'une renonciation non équivoque soit faite en ce sens par le fréteur. V. *Motor Oil Hellas (Corinth) Refineries SA v Shipping Corp of India* (The Kanchenjunga), [1990] 1 Lloyd's Rep. 391. Avis de Lord Goff p.397-399 et p.497

⁵⁷⁶ Lorenzon, F.; Coles, R.; *The Law of Yachts and yachting*. Informa law, 2012. § (8-037).

⁵⁷⁷ Reynolds, F.M.B. (1990) The notions of waiver. The kanchenjunga, *L.M.C.L.Q.* 453, 4(Nov), p.455.

membre de l'équipage, clause pourtant usuelle dans les chartes-parties de shipping⁵⁷⁸.

Les solutions retenues par les modèles de contrats sur le lien de subordination entre l'équipage, bien que pouvant bénéficier d'une clarification et accentuant la confusion sur le mode d'affrètement, méritent sûrement d'être approuvées. En effet, elles proposent une approche pragmatique des relations qu'entretiennent l'affréteur et l'équipage. Ces raisons font qu'il nous semble difficile, en dépit de la formulation des modèles de contrats, de transposer directement la règle de l'affrètement à temps faisant du capitaine un préposé occasionnel de l'affréteur et d'imposer une responsabilité de l'affréteur concernant les actes de ce dernier, tout du moins sur les points sur lesquels le contrat ne prévoit pas expressément la responsabilité de l'affréteur. Cela apparaît d'autant plus clairement au regard de la définition de principe du lien de subordination que donne la Cour de cassation : *« le lien de subordination est caractérisé par l'exécution d'un travail sous l'autorité d'un employeur qui a le pouvoir de donner des ordres et des directives, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements de son subordonné »*⁵⁷⁹. La rédaction des modèles de contrats de grande plaisance retire à l'affréteur un véritable pouvoir de contrôle et de sanction sur l'équipage, notamment sur le capitaine. Ainsi, considérant que le lien de subordination sur l'équipage de l'affréteur est fortement discutable, il semble difficile d'en déduire un principe de responsabilité de l'affréteur des faits de l'équipage ayant trait à la gestion touristique du navire vis-à-vis du fréteur.

Ce point ayant bien sur une incidence sur la responsabilité pour les faits de l'équipage à l'égard des tiers.

8. La responsabilité pour les faits de l'équipage à l'égard des tiers.

152. – Répartition complexe. En matière d'affrètement, la responsabilité du fait de l'équipage à l'égard des tiers, que ce soit pour les dommages causés ou pour les dettes engagées, trouve une solution relativement claire pour les chartes-

⁵⁷⁸ v. par ex : Clause 8.b, NYPE 1993.

⁵⁷⁹ Cass. Soc., 13 novembre 1996, n° 94-13.187, Bull. civ. v, n° 386.

parties coque-nue et au voyage. La difficulté venant, là encore, de l'affrètement à temps, la haute plaisance n'échappe pas aux questionnements sur cette responsabilité. Par leur courte durée et la confidentialité qui entourent ces affrètements, il n'est guère nécessaire de considérer l'hypothèse où l'affrètement d'un navire de grande plaisance ferait l'objet d'une publication. Les dommages aux tiers est un premier cas résiduel car la plupart de ces dommages résulteront de la gestion nautique du navire revenant au fréteur. Par intérêt théorique, suffit-il de relever que si la jurisprudence semble avoir retenu la possibilité de séparer la responsabilité selon que le dommage provient de la gestion commerciale ou nautique du navire. Cette solution d'ores et déjà critiquée pour le shipping⁵⁸⁰, ne nous semble pas non plus justifiée en plaisance au regard du faible rôle de l'affréteur, l'affréteur à l'inverse du fréteur reste maître de l'opération d'affrètement, notamment au regard des modèles de contrats.

Plus prégnante est la question des dettes engagées pour la gestion touristique/commerciale du navire par le capitaine. Nous pensons avant tout ici au frais de soutes, mais aussi plus spécifiquement aux frais d'avitaillement en produits alimentaires (mets fins, spiritueux...) qui peuvent être particulièrement élevés en grande plaisance. La règle dégagée pour l'affrètement à temps est que le fournisseur doit agir contre l'affréteur pour le recouvrement des dettes liées à la gestion commerciale du navire, venant contrevenir au principe de droit commun selon lequel le contrat d'affrètement est inopposable au fournisseur qui y est étranger⁵⁸¹. Il est permis de douter de l'applicabilité de cette solution en plaisance. Au-delà de la difficulté déjà abordée de transposer les principes de gestion commerciale à la gestion touristique du navire, l'impossibilité pour le fournisseur d'identifier l'affréteur (et à le poursuivre) devrait justifier que le fournisseur puisse agir contre le fréteur. Les règles prévues par les modèles de contrats devraient néanmoins limiter ce type de difficultés. En effet, ces dépenses étant normalement couvertes par les sommes versées d'avance par l'affréteur au titre de l'APA (caisse de bord). Les dépenses non couvertes par l'APA peuvent être soumises à un paiement préalable par l'affréteur. Par principe, les sommes nécessaires pour le

⁵⁸⁰ R. Achard, Fasc.1216 –Exploitation du navire. – Affrètement. – Règles communes : exécution du contrat et effets à l'égard des tiers, Jurisclasseur transport, Lexisnexis, 2015, n°71 et s.

⁵⁸¹ P. Bonassies ; C. Scapel, Traité de droit maritime, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, n° 861.

règlement de ces frais, déjà immobilisées, ne pourraient faire défaut que dans de rares hypothèses⁵⁸². Vis-à-vis des tiers, il nous semble ainsi préférable de considérer une application du principe de droit commun de non-opposabilité de la convention au tiers pour leur permettre d'agir contre le fréteur.

La présence de l'affréteur à bord est ainsi une donnée importante d'interprétation des principes du droit de l'affrètement à la grande plaisance. Cependant, en ce qui concerne le droit ce n'est pas nécessairement l'élément le plus décisif pour distinguer les affrètements classiques de ceux de grande plaisance. Il faut pour cela s'intéresser au caractère restreint dans le temps et dans l'espace de ces secondes conventions.

B. Un affrètement restreint dans le temps et l'espace.

153. – Spécificités spatiales et temporelles de la navigation de haute plaisance. Les affrètements réalisés en haute plaisance sont généralement de courtes durées, s'étalant généralement sur une période de quelques jours à plusieurs semaines. C'est de plus, un secteur essentiellement saisonnier dont la principale période d'activité en méditerranée se déroule entre le mois de mai et septembre. A l'opposé des affrètements à temps de shipping qui s'étendent usuellement sur plusieurs mois, si ce n'est des années.

Ces affrètements ont lieu dans une zone géographique limitée, parfois même sans quitter les eaux territoriales ou même le port d'embarquement pour toute la durée du charter. Dans ce dernier cas la pratique parle de « *static charter* ». Il a ainsi été suggéré que le non-respect de l'obligation de livrer le navire exempt de toutes charges, prévue par l'article 2 des modèles de contrats, pourrait justifier une demande de résolution du contrat, en ce que le non-respect de cette obligation interfère gravement avec l'usage du navire dans le temps et l'espace⁵⁸³.

Bien que ces caractéristiques ne soient pas uniques à l'affrètement de plaisance, elles ne doivent pas être sous-estimées dans l'analyse des obligations des parties,

⁵⁸² Clauses 1 et 8 des modèles de contrats notamment MYBA.

⁵⁸³ Lorenzon, F.; Coles, R.; *The Law of Yachts and yachting*. Informa law, 2012. § (8-012) ; C'est une possibilité que semble appuyer la jurisprudence *Polestar Maritime Ltd v YHM Shipping Co Ltd (The Rewa)* [2012] 1 Lloyd's Rep. 510, en ce que les juges d'appel n'ont pas critiqué la décision de première instance sur ce point.

notamment en s'intéressant aux règles liées à la durée de l'affrètement (1), à la livraison du navire (2) et à la désignation d'un port sûr (3).

1. La durée de l'affrètement

154. – Importance de la durée. Par définition, la durée de l'affrètement est une donnée inhérente des charters à temps (et dans une mesure assez similaire des affrètements coque-nue). Les modèles de contrats d'affrètement de grande plaisance prévoient la mise à disposition du navire à l'affrèteur entre deux dates butoirs⁵⁸⁴. Cette caractéristique est celle qui tend à les assimiler à des affrètements à temps. Toutefois, ce seul élément n'apparaît pas suffisant pour justifier une totale application du régime de l'affrètement à temps. Plus royaliste que le roi, l'affrètement de haute plaisance attache une importance particulière à la durée de l'affrètement en un sens encore plus marquée que dans un contrat d'affrètement à temps classique. Du point de vue de l'armateur, le respect de la durée d'affrètement est particulièrement important en ce que les différents affrètements s'enchaînent souvent dans des périodes très courtes et le retard dans la mise à disposition du bateau est sanctionné par la résolution du contrat et une indemnité. Du point de vue de l'affrèteur, il est primordial que le navire soit mis à sa disposition à la date convenue puisqu'il constitue son logis pendant ses vacances. Il sera enclin à respecter la durée de l'affrètement au regard des pénalités prévues par les modèles de contrats pour retard dans la restitution du navire. A cela s'ajoute la possibilité matérielle de respecter ces engagements de durée. En effet, à l'inverse du shipping, la limitation géographique et temporelle des affrètements de grande plaisance permet une bien plus grande prévisibilité des mouvements du navire. Dans le même ordre d'idée, le navire de plaisance ne nécessitant pas de charger/décharger des marchandises ses escales sont peu impactées par les vicissitudes portuaires.

Combinant tant le besoin de tenir un planning strict et la capacité de le respecter, il apparaît naturel que les modèles de contrats se soient intéressés au respect de la

⁵⁸⁴ Sauf extension dans certaines hypothèses, v. clause 9.a et 12 des modèles de contrats, notamment MYBA ; A comparer aux contrats d'affrètement en shipping comme le NYPE 93 qui à son article 1 exprime la durée de l'affrètement en un certain nombre d'années, mois ou jours à compter de la livraison du navire.

durée de l'affrètement. Pour autant, il serait peut-être quelque peu erroné de considérer que la limite temporelle que fixe l'affrètement à temps (ou coque-nue) soit le véritable attribut susceptible d'en justifier les spécificités. Plus qu'une caractéristique intrinsèque, les limitations temporelles de l'affrètement à temps apparaissent plutôt comme la conséquence nécessaire du transfert à l'affréteur de la gestion commerciale du navire. Décomposé basiquement, l'affrètement au voyage est également la mise à disposition d'un navire pour un temps déterminé, le temps d'accomplissement du voyage prévu. Pour séparer les deux régimes d'affrètement, plus prégnante est la question de la charge et la responsabilité découlant de l'usage du navire. C'est également ce qui explique qu'une séparation soit effectuée entre l'affrètement à temps et coque nue qui concerne pourtant de manière identique la mise à disposition du navire pour un temps déterminé. La démarcation essentielle concerne bien la répartition des pouvoirs et responsabilités entre les parties. L'affrètement au voyage tend à l'accomplissement d'une mission clairement délimitée à l'avance entre les parties : la réalisation du voyage. C'est alors le fréteur qui assume la charge d'accomplir ce voyage. La charte-partie à temps permettra à l'affréteur d'utiliser le navire, c'est donc à lui d'assumer la charge de l'expédition envisagée⁵⁸⁵. Entre ces deux objectifs, l'affrètement grande plaisance n'a pour vecteur principal ni la mise à disposition du navire ni l'accomplissement du voyage, mais la réalisation d'une prestation touristique. L'affréteur de grande plaisance peut se targuer de considérer que le voyage est plus important que la destination. Tant dans les affrètements à temps dans le shipping que pour l'affrètement de grande plaisance, le temps de mise à disposition du navire est important. En revanche, les motifs structurels qui justifient cette importance sont subtilement différents. Dans l'un, le temps marque le délai au cours duquel l'affréteur peut se servir du navire, dans l'autre, le temps marque le délai pendant lequel le fréteur doit servir son co-contractant. L'un des témoins de ces différences se constate au regard des clauses des modèles de contrats ayant trait au prix de l'affrètement. A l'inverse du versement périodique, en matière d'affrètement à temps est prévu le paiement d'une somme unique très similaire au fret au voyage plus usuel dans le cadre de l'affrètement au voyage.

⁵⁸⁵ Sur ces réflexions v. par exemple : P. Bonassies ; C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, n° 743.

Ici encore, apparaît le danger d'utiliser une terminologie similaire pour évoquer des concepts différents. Cette tension peut partiellement expliquer l'origine de certaines bizarreries rencontrées dans les modèles de contrats d'affrètement de grande plaisance, comme les clauses relatives aux surestaries, concept normalement réservé à l'affrètement au voyage.

154. Bis– Marge implicite. Un problème concret de la transposition du droit de l'affrètement à temps à la grande de plaisance peut être relevé au regard du principe de marge dans la durée de l'affrètement. Que ce soit en droit français⁵⁸⁶ ou britannique⁵⁸⁷, l'affréteur bénéficie d'une certaine marge sur la durée de l'affrètement prévue sauf termes contractuels contraires précis. Cette latitude offerte à l'affréteur est justifiée en shipping par la difficulté à déterminer avec précision la date de fin de l'expédition entreprise⁵⁸⁸, au regard par exemple des aléas marins. Il faut s'interroger sur la portée d'un tel principe en plaisance. D'une part, la courte durée des affrètements de plaisance pousse à refuser à l'affréteur une marge de manœuvre qui a bien moins de difficulté à préparer avec précision sa traversée. Mais d'autre part, il est difficile de ne pas vouloir protéger l'affréteur qui ne relève pas de la qualité de professionnel. Cela est d'autant plus flagrant au regard des pouvoirs très importants conférés au capitaine dans les modèles de contrats pour refuser un ordre de l'affréteur.

La charte MYBA règle partiellement la question en précisant à la clause 10 que le retard de restitution qui a pour origine une cause extérieure à l'affréteur n'entraîne pas de sanction contre lui⁵⁸⁹. Implicitement, une marge est ainsi octroyée à l'affréteur si tant est que le retard ne soit pas de son fait. La difficulté surviendra lorsque le retard a bien pour cause la gestion touristique du navire par l'affréteur. Le fondement de la règle ayant trait à la difficulté pour l'affréteur de prévoir la

⁵⁸⁶ Y. Tassel ; B. Sabadie ; P. Delebecque, Fasc.1225 –Exploitation du navire. – Affrètement à temps. – Affrètement coque-nue. – Sous-affrètement. – Contrat de tonnage. – Contrat d'affrètement d'espaces, Jurisclasseur transport, Lexisnexis, 2015, n°39.

⁵⁸⁷ *Skibsaktieselskapet Snefonn v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (The Berge Tasta)* [1975] 1 Lloyd's Rep. 422, p.424: « *the law presumes that any precise date agreed for redelivery must be intended by the parties to mean "about" that date* » ; Traduction Libre : « Le droit présume que l'accord sur une date précise pour la restitution du navire doit signifier pour les parties que la restitution doit avoir lieu aux alentours de cette date ».

⁵⁸⁸ *Alma Shipping Corp of Monrovia v Mantovani (The Dione)* [1975] 1 Lloyd's Rep. 115. p.117

⁵⁸⁹ Exactement, la clause prévoit l'absence de sanction si le retard est lié à un cas de force majeure, mais cela doit être mis en relation avec la définition large qui en est donnée à la clause 18.a)

date exacte à laquelle se terminera le voyage engagé. De ce point de vue, si le fréteur souhaite éviter un potentiel conflit, en accordance avec la jurisprudence⁵⁹⁰, les modèles de contrats mériteraient une clarification sur la question. Il serait par exemple possible de préciser expressément que le navire doit être restitué exactement à la date prévue au contrat et que la clause ne saurait être interprétée comme laissant à l'affrèteur une quelconque marge pour restituer le navire. Encore que, le fait que la durée de l'affrètement dans les modèles de contrats de grande plaisance n'est pas exprimée en mois ou jours, mais comme le délai séparant deux dates déterminées, est peut-être déjà un élément très révélateur de l'intention des parties. Ainsi, l'affrètement de haute plaisance concerne effectivement la mise à disposition d'un navire pour un temps déterminé. Mais le but poursuivi par les parties l'en écarte quelque peu du régime de l'affrètement à temps.

Un autre indice de cette différence se remarque en analysant le début du charter. Classiquement, pour le shipping les chartes-parties prévoient que le décompte de la durée de l'affrètement démarre avec la livraison du navire. Envisagée comme un compromis efficace entre les parties, cette solution permet une certaine flexibilité pour les deux parties, puisqu'un léger retard à la livraison ne pénalisera pas trop l'affrèteur dont la période d'affrètement sera ajustée. A l'inverse, les modèles de contrats de grande plaisance n'attachent pas le début de la période d'affrètement à la livraison du navire mais strictement à la date prévue au contrat. Si le navire n'est pas prêt à cette date pour une raison autre que le cas de force majeure⁵⁹¹, le contrat sera purement et simplement résolu. Cette différence de conception et la sévérité des sanctions qui s'y attachent s'explique, là encore, par la restriction temporelle des affrètements de grande plaisance et les motifs spécifiques qui les entourent.

Il faut enfin relever l'absence de clause dans les modèles de contrats relative à l'heure de début et de fin du charter, ce qui est pourtant une donnée importante dans une prestation à visée touristique. Pour éviter un conflit sur la question (notamment au regard des sanctions très sévères du retard à la livraison), il peut

⁵⁹⁰ Les jurisprudences précédemment citées qui exigent des clauses très précises pour exclure la marge implicite de délai pour restituer le navire.

⁵⁹¹ Clause 9 des modèles de contrats notamment MYBA, la notion de force majeure doit, là encore, être relativisée au regard de la définition large qui en est donnée à la clause 18

être préférable de préciser le point dans chaque contrat. Pour ce qui est des affrètements MYBA, les charters sont ainsi souvent prévus de midi à midi.

Le respect de la durée de l'affrètement est primordial pour les parties, d'où la nécessité de définir l'événement marquant de début du charter : la livraison.

2. La notion de livraison et sanctions du retard à la livraison

155. – Sévérité des sanctions. La notion de livraison du navire soulève moins de difficultés que celle de restitution, les sanctions qui s'y attachent sont cependant particulièrement sévères.

Les modèles de contrats de haute plaisance ne définissent pas la notion de livraison du navire, bien qu'ils en décrivent avec précision les conditions dans lesquelles doit être livré le navire : « *Livraison en parfait état de service et de marche, état de navigabilité, propre, prêt pour le service, avec tout l'équipement nécessaire, y compris le matériel de sécurité et de sauvetage à jour de contrôle (y compris des gilets de sauvetage pour les enfants s'il y en a parmi le groupe de l'Affrèteur), selon les prescriptions des autorités d'immatriculation du bateau et équipé comme il convient pour un bateau de ses dimensions et de son type et permettant à l'Affrèteur d'utiliser le bateau comme spécifié à l'Article 13* [Article décrivant les conditions d'utilisation du navire par l'affrèteur] »⁵⁹². Une définition précise de la notion de livraison fait peut-être défaut (encore que l'exigence que le navire soit « prêt pour le service » soit suffisante). Cependant, il ne semble pas nécessaire de distinguer ici la plaisance du droit de l'affrètement. L'affrèteur, tant en shipping qu'en plaisance, souhaite bénéficier de l'usage du navire, la livraison est alors attachée au transfert de cette capacité. La jurisprudence britannique du droit de l'affrètement à temps retient, ainsi, que la livraison du navire à lieu lorsque l'armateur : « *delivers a ship to a time charterer under this form of charter-party by placing her at the charterers' disposal and by placing the services of her master,*

⁵⁹² Article 2 du contrat-type MYBA.

officers and crew at the charterers' disposal »⁵⁹³. La livraison aurait alors lieu dès que l'affrèteur se voit transférer la faculté de disposer du navire et de son équipage, une fois celui-ci arrivé au lieu de livraison. Sur ce dernier point, une certaine souplesse pourrait être envisagée puisque l'embarquement des passagers au port de livraison peut se faire par le biais d'une navette, généralement les *tenders* ou éventuellement l'hélicoptère du navire, sans la présence physique du navire au port de livraison.

Plus gênante en revanche est l'exigence que le navire soit livré dans une condition qui permette à l'affrèteur de l'utiliser comme spécifié à l'article 13 de la charte. Or, en substance, l'article 13 des modèles de contrats décrit des règles de comportements et prévoit des restrictions à l'encontre de l'affrèteur et de ses invités, mais ne décrit en aucune manière un état du navire qui pourrait être lié à l'usage qu'en fait l'affrèteur. Il a déjà été relevé que cette clause 13 crée un niveau indésirable d'imprévisibilité ⁵⁹⁴ sur la notion de livraison du navire. La combinaison de ces deux clauses n'est cependant pas imperméable à toutes interprétations rationnelles. Pour leur donner du sens, elles pourraient être lues de manière à considérer que le navire doit être équipé adéquatement à l'usage qu'en fait l'affrèteur, mais qu'il est entendu entre les parties que le navire ne disposera d'aucun élément qui contreviendrait à la clause 13 de la charte. Sous cette interprétation, par exemple, l'affrèteur ne saurait se plaindre que le navire ne soit pas équipé avec des cendriers ou des espaces fumeurs à l'intérieur, puisque de tels éléments contreviendraient avec l'article 13 de la charte qui restreint l'usage du tabac aux espaces extérieurs du navire.

Quelle qu'en soit l'interprétation, ce point d'ambiguïté de la clause 2 sur la livraison du navire nuit à la clarté de l'ensemble sans rien apporter aux parties. La référence à l'article devrait sans doute être purement et simplement supprimée, ce qui ne modifierait en rien les droits des parties, ni même la notion de livraison du navire.

⁵⁹³ *Cheikh Boutros Selim El-Khoury v Ceylon Shipping Lines (The Madeleine)* [1967] 2 Lloyd's Rep. 224, p.238 ; Traduction libre : l'armateur « délivre un navire à un affrèteur à temps sous cette forme de charte-partie en mettant le navire son capitaine, ses officiers et son équipage à la disposition de l'affrèteur ».

⁵⁹⁴ Lorenzon, F.; Coles, R.; *The Law of Yachts and yachting*. Informa law, 2012. § (8-014 et 015)

Si sur la notion de livraison, l'affrètement à temps et de haute plaisance se réunissent, les sanctions attachées au retard de la livraison les distinguent par leur degré de sévérité respective. Les modèles de contrats de haute plaisance s'avèrent en effet particulièrement sévères vis-à-vis du fréteur en cas de retard à la livraison du navire. Plus spécifiquement, le retard à la livraison, hors cas de force majeure définie par le contrat, c'est-à-dire non lié à la négligence du fréteur ou à une cause qui entre dans son contrôle raisonnable, sera considéré au regard de la formulation des modèles de contrats comme l'inexécution de l'obligation de livraison. Cette inexécution entraînant, par la résolution du contrat, la restitution des sommes versées par l'affréteur et le versement d'une clause pénale égale à la moitié des frais d'affrètement⁵⁹⁵. Le modèle de contrat HYBA, différent néanmoins sur ce point, se montre un peu plus clément, le retard à la livraison de moins de 48h ou 1/7ème du temps d'affrètement n'entraînant qu'une indemnisation au *prorata* des frais d'affrètement ou, au choix de l'affréteur, une extension de l'affrètement, même si le retard n'a pas été causé par un cas de force majeure (tel que défini par la charte). De plus, si le retard dépasse ce seuil, la clause pénale ne prévoit une indemnité que de 25% des frais d'affrètement⁵⁹⁶.

La sévérité de ces sanctions apparaît d'autant plus clairement en la comparant aux imprimés de shipping. Tant l'imprimé BALTIME 2001⁵⁹⁷ que BIMCHEMTIME 2005⁵⁹⁸ ou NYPE 1993⁵⁹⁹ prévoient seulement une option d'annulation du contrat pour l'affréteur si le navire n'est pas livré à la date d'annulation du contrat. Sauf à faire coïncider la date d'annulation avec la date de livraison prévue, ces imprimés supposent ainsi qu'un retard à la livraison ne sera pas sanctionné. De plus, les deux derniers imprimés cités enferment l'option de l'affréteur dans des conditions assez strictes.

Cette sévérité des modèles de contrats de haute plaisance apparaît comme la conséquence nécessaire des différences de conception de la durée de l'affrètement. Puisqu'en shipping l'affrètement démarre à la livraison, un retard n'entraîne qu'un déplacement de la date de début du contrat et sauf excès n'a qu'une faible

⁵⁹⁵ Clause 9.c) des modèles de contrats notamment MYBA.

⁵⁹⁶ Clause 9.1 à 3 du modèle de contrat HYBA.

⁵⁹⁷ Clause 21 BALTIME 2001.

⁵⁹⁸ Clause 3 BIMCHEMTIME 2005.

⁵⁹⁹ Clause 16 NYPE 1993.

incidence pour les parties. A l'inverse, en haute plaisance, le début de la période d'affrètement étant indépendant de la date de la livraison, tout retard est préjudiciable à l'affréteur qui verra la durée de son affrètement réduite d'autant. Pour contrebalancer ce risque pesant sur l'affréteur, les sanctions prévues apparaissent comme une incitation particulièrement forte pour le fréteur de respecter la date de livraison prévue. Les modèles de contrats cherchent ainsi à rétablir un équilibre entre les parties, mais ils perdent grandement au regard de la prévisibilité juridique. En effet, si le retard à la livraison est dû à un cas de force majeure (tel que défini largement par le contrat), un retard n'entraînera qu'un remboursement des frais d'affrètement ou une extension de la durée de l'affrètement au *prorata* du retard. L'annulation du contrat n'étant une option offerte que si le retard dépasse 48h ou 1/10^{ème} de la durée de l'affrètement.

La force majeure se définissant selon le contrat comme un événement non lié à la négligence du fréteur ou de l'équipage et échappant à leur contrôle raisonnable, ouvre ici un difficile débat sur la qualification de la cause du retard, lourde de conséquences sur les conséquences applicables. La liste non-exhaustive des cas de force majeure prévue ne règle que partiellement cette difficulté. En cas de retard, déterminer si l'événement causal répond aux critères contractuels de la force majeure sera donc l'enjeu majeur du litige.

156. – Retard hors cas de force majeure. De plus, les modèles de contrats d'affrètement de haute plaisance omettent de traiter d'une situation particulière : celle où l'affréteur décide de poursuivre l'exécution du contrat alors que le retard n'est pas dû à un cas de force majeure. Si l'affréteur opte pour la résolution du contrat, il bénéficiera de la clause pénale, la question est alors de déterminer s'il peut encore y prétendre s'il décide de maintenir le contrat. Faute de précision sur la question, l'arbitre ou le juge confronté à cette question ne pourra, pour l'essentiel, interpréter le contrat que de deux manières : D'une part, décider d'écarter la clause pénale et de retenir une indemnisation ou une extension de la durée de l'affrètement au *prorata* du retard. Cette solution serait certes équitable mais créerait un double paradoxe. Le premier paradoxe serait que le fréteur négligent ne serait pas plus sanctionné que le fréteur diligent. Le second paradoxe est que l'affréteur serait fortement incité à choisir la résolution du contrat pour bénéficier d'une clause pénale avantageuse.

D'autre part, l'arbitre ou le juge pourrait estimer que l'affrèteur aurait droit tant à un remboursement ou à une extension de la période d'affrètement que du versement de la clause pénale. Une telle interprétation du contrat serait particulièrement sévère à l'égard du frèteur qui en plus du versement de la clause pénale devrait néanmoins remplir ses obligations pour toute la durée du contrat.

Aucune de ces deux solutions n'est réellement satisfaisante, elles laissent en suspens la question des sommes du remboursement des sommes déjà versées par l'affrèteur. En dépit de la rédaction de la clause, il serait illogique et injuste d'exiger du frèteur la restitution de ces sommes tout en lui imposant de poursuivre l'exécution du contrat. Sans doute serait-il préférable, pour réduire les risques de conflit, de prévoir une sanction spécifique dans le cas où l'affrèteur choisirait de maintenir le contrat en dépit d'un retard à la livraison non causé par un cas de force majeure.

157. – Addendum COVID-19. L'état d'urgence sanitaire causé par l'épidémie de coronavirus 2020, ayant imposé d'importantes restrictions sur l'entrée aux frontières, l'accueil des navires et les manifestations nautiques, l'association MYBA a édité un *addendum* spécial à son modèle de contrat d'affrètement⁶⁰⁰, considérant comme un cas de force majeure les conséquences de l'épidémie. L'*Addendum* prévoit directement l'hypothèse où, le frèteur ou l'affrèteur est empêché d'exécuter ses obligations matérielles au titre des contrats, qui concernent notamment l'obligation pour le frèteur de délivrer le navire et de l'affrèteur d'en prendre la livraison. Les parties s'obligent à renégocier le contrat, notamment la zone de navigation ou la période d'affrètement, avec une possibilité de report de la date dans la limite d'une année⁶⁰¹. Dès lors, qu'il est raisonnablement attendu que l'exécution du charter ou la jouissance du navire serait affectée par la COVID-19. A défaut d'accord sur la renégociation, l'affrèteur peut demander la résiliation du contrat avec remboursement des sommes versées⁶⁰², sans pénalités, moins les dépenses engagées pendant sa présence à bord ou celles du frèteur pour le compte de l'acheteur.

⁶⁰⁰ v. Annexe n° II.

⁶⁰¹ Doux espoirs que les mesures sanitaires ne se prolongent pas en été 2021...

⁶⁰² La commission du courtier peut potentiellement être gardée par celui-ci en totalité ou en partie selon l'une des trois options choisies par les parties.

Il est intéressant de relever que si la charte-partie est résiliée en cours d'affrètement, en raison d'une infection de *coronavirus* de l'affréteur ou de ses invités, les frais d'affrètement restent dus en totalité. Les affréteurs ont intérêt à ne pas négliger l'utilisation d'une solution hydro alcoolique au regard de la sévérité de cette sanction... A l'inverse, si c'est l'équipage qui est infecté, l'affréteur sera remboursé, mais seulement au *prorata* de la durée d'affrètement réalisée. Nous pouvons espérer que les fréteurs n'abuseront pas de cette faculté pour moduler la durée de l'affrètement à leur gré. En effet, il suffit que les membres de l'équipage présentent des symptômes et non expressément qu'ils soient diagnostiqués infectés par la maladie pour demander la résiliation...

La courte durée des affrètements de grande plaisance justifie une différence de conception de la durée du contrat entre l'affrètement à temps et en grande plaisance, qui à son tour justifie la modulation des sanctions qui s'y attachent. Mais c'est également pour ses restrictions géographiques que l'affrètement de grande plaisance se distingue, notamment au regard de l'absence de clause de port sûr.

3. L'absence de clause de port sûr dans les modèles de contrats.

158. – Silence des modèles de contrats. A l'opposé de la majorité des chartes-parties. Les modèles de contrats d'affrètement de grande plaisance ne prévoient pas expressément une clause de port sûr. La question étant alors de déterminer sur qui pèsera la charge d'un dommage lié à un port non sûr. Si la haute plaisance est moins concernée par des risques de guerre, de terrorisme et dans une moindre mesure de piraterie, il n'en demeure pas moins que des risques réels peuvent exister concernant les ports d'escales désignés par l'affréteur. Il est avant tout possible de penser à des risques météorologiques (houle, courant, intempéries de toutes sortes, glace...), sociaux (blocage du port lors d'une grève par exemple), techniques (on pensera notamment aux problèmes de tirant d'eau des navires) ou encore administratifs (risque d'immobilisation du navire par les autorités portuaires cas particulièrement important au regard de la crise sanitaire liée au *coronavirus*...).

En affrètement à temps, la jurisprudence britannique suggère qu'une clause de port sûr figure implicitement dès lors que les ports de destinations sont désignés par l'affréteur⁶⁰³. Plus précisément, elle rajoute que doit être considérée la nécessité d'imposer une telle obligation implicite au regard des termes de la charte-partie. Ainsi, ce point sera grandement influencé par le degré de liberté dont bénéficie l'affréteur dans la possibilité de choisir les ports de destinations⁶⁰⁴. La solution inverse est retenue en matière d'affrètement au voyage puisque les destinations sont connues et acceptées par le frèteur lors de la conclusion du contrat, à moins que la charte ne donne qu'une zone de navigation dont le port de destination devra être désigné en cours d'exécution du contrat⁶⁰⁵.

Les modèles de contrats de grande plaisance se trouvent à mi-chemin de ces deux modes d'affrètement. Ils ne prévoient pas une clause de port sûr mais désignent dès leurs conclusions le port de livraison et de restitution. Dans cette situation, il semble peu probable que le risque lié à ces deux ports mentionnés au contrat repose sur l'affréteur⁶⁰⁶, la question est néanmoins maintenue pour les ports d'escales visités pendant l'affrètement. Une application stricte des principes jurisprudentiels amènerait à considérer que l'affréteur, au regard de la très grande liberté dont il bénéficie dans le choix des destinations à l'intérieur de la zone de navigation, a l'obligation implicite de désigner des ports sûrs. Cependant, il est douteux que les principes généraux d'affrètement trouvent à s'appliquer ici.

En premier lieu, les modèles de contrats accordent le pouvoir au capitaine de s'opposer à un ordre de l'affréteur, qui « *à son avis raisonnable, est susceptible d'amener le bateau à un port ou lieu qui n'est pas sûr ou adéquat* »⁶⁰⁷.

En deuxième lieu, en tant que non-professionnel, il serait assurément difficile d'imposer avec une sévérité similaire une obligation de désignation de port sûr à l'affréteur de plaisance

⁶⁰³ Vardinoyannis v Egyptian General Petroleum Corp (*The Evaggelos Th*) [1971] 2 Lloyd's Rep. 200. p.204

⁶⁰⁴ Mediterranean Salvage & Towage Ltd v Seamar Trading & Commerce Inc (*The Reborn*) [2008] EWHC 1875 (Comm). § (28-30)

⁶⁰⁵ Y. Tassel ; B. Sabadie ; P. Delebecque, Fasc.1225 –Exploitation du navire. – Affrètement à temps. – Affrètement coque-nue. – Sous-affrètements. – Contrat de tonnage. – Contrat d'affrètement d'espaces, Jurisclasseur transport, Lexisnexis, 2015, n°34

⁶⁰⁶ Lorenzon, F. ; Coles, R. ; *The Law of Yachts and yachting*. Informa law, 2012. § (8-017) note 53

⁶⁰⁷ Article 7 des modèles de contrats notamment MYBA dont la citation est tirée.

En dernier lieu, au regard de la zone géographique très restreinte des affrètements de grande plaisance, pour ce qui est de l'Europe du sud, l'essentiel des affrètements se limiteront aux zones du bassin occidental de la méditerranée, la mer adriatique et la mer Égée. Dans une majorité de situations, les destinations choisies par l'affrèteur seront ainsi plus ou moins connues par le frèteur et l'équipage dès la conclusion du contrat, notamment en considérant que des places de port sont régulièrement réservées, donnant une relative prévisibilité au voyage.

Ces éléments tendent à soutenir qu'aucune clause de port sûr implicite ne doit être retenue pour les affrètements de grande plaisance hors circonstances particulières (notamment désignation d'une zone de navigation particulièrement étendue dans la charte).

158. Bis– Charge des dommages. La question reste néanmoins de déterminer qui de l'affrèteur ou du frèteur devra supporter la charge des dommages résultant de la désignation d'un port sûr, ou inversement du refus du capitaine de se diriger vers le port désigné par l'affrèteur. Faute de clause de port sûr, il devrait naturellement être considéré que seul le frèteur supporte cette charge. Néanmoins, l'interprétation du contrat peut laisser entrevoir une solution partielle à cet égard. Pour ce qui est du risque administratif, la police précise que l'affrèteur devra limiter l'utilisation du navire aux zones de navigation où il est légalement autorisé de naviguer⁶⁰⁸, dans le respect des lois et réglementations de tous les pays dans les eaux territoriales desquelles le bateau entrera⁶⁰⁹. Par extension il est possible d'en conclure que l'immobilisation du navire pour non-respect de législation du port désigné⁶¹⁰ sera à la charge de l'affrèteur. Mais surtout, l'article 12 des modèles de contrats prévoit une méthode de réparation spécifique en cas d'immobilisation pour toutes causes empêchant l'utilisation raisonnable du bateau par l'affrèteur pendant une période de plus de 12 heures consécutives ou 1/10^{ème} de la durée de l'affrètement, sauf en cas de faute de l'affrèteur⁶¹¹. Interpréter largement cette clause permettrait de considérer que la charge de toutes pannes ou immobilisations liées à la désignation d'un port non sûr serait à la charge de

⁶⁰⁸ Article 4 des modèles de contrats notamment MYBA.

⁶⁰⁹ Article 13 des modèles de contrats notamment MYBA.

⁶¹⁰ A l'exception du port de livraison et de restitution.

⁶¹¹ A cet égard, faute de prévoir une clause de port sûr, la désignation d'un port non sûr ne devrait pas être considérée comme une faute de l'affrèteur.

l'affréteur, mais cette charge serait transférée au fréteur si l'immobilisation devait se prolonger au-delà de la durée ainsi indiquée. Même si cette interprétation large du contrat devait être retenue, elle n'en règle pas plus le cas où la désignation d'un port ou le refus de se diriger vers le port désigné n'entraîne pas l'immobilisation du navire mais un dommage autre (par exemple, avarie qui n'entraîne pas une panne ou immobilisation ou qui suscite juste un préjudice financier pour l'affréteur).

Quoi qu'il en soit, l'absence de stipulations claires sur la désignation d'un port sûr ouvre un débat sur les dommages liés à la désignation du port, nécessitant une interprétation à la prévisibilité plus qu'incertaine qu'il serait peut-être bénéfique d'envisager. A défaut, l'arbitre ou le juge serait peut-être tenté de rejeter toute responsabilité de l'affréteur pour la désignation des escales, dans un objectif de protection du plaisancier contre le fréteur.

Il est enfin intéressant de noter pour ce qui est du contrat MYBA, que la révision du contrat en 2016 a quelque peu uniformisé sa clause 7 sur l'autorité du capitaine par rapport aux versions antérieures. Sous cette clause, le capitaine peut refuser de suivre un ordre de l'affréteur qui entraînerait le déplacement du navire vers un port non sûr ou un retard dans la restitution. Dans sa version la plus récente, le contrat précise que l'appréciation de l'ordre doit se faire dans l'opinion raisonnable du capitaine. Précision qui comble un minimum l'absence de clause de port sûr. En l'absence de mention expresse, il ne semble guère adéquat d'appliquer systématiquement une clause de port sûr implicite aux affrètements de grande plaisance, au regard notamment, tant des restrictions géographiques usuelles de ces contrats, que de la protection du plaisancier et de l'interprétation des clauses des contrats. Le risque de mer, bien que réel, sera là généralement bien moindre qu'en shipping, cette différence couplée à l'objectif de protection semble ici justifier un éloignement du droit de l'affrètement classique.

Plus éloigné encore du droit maritime général est l'intronisation récente du contrat de transport en grande plaisance qui suscite de multiples interrogations.

Section II : L'application difficile du contrat de transport dans le yachting professionnel

159. – Historiquement ancré dans le contrat d'affrètement pour sa souplesse et ses mécanismes connus, la « mise à disposition » du navire de plaisance par le biais du contrat de transport est très récente. Elle trouve son origine dans une évolution fiscale de la matière qui a poussé, non pour des motifs de mécanismes contractuels mais pour de purs motifs économiques, ce changement de paradigme dans la conception de location des *supers yachts*. Ce décalage de méthodologie a en effet été introduit par la profession, de manière assumée, pour des motifs fiscaux (§1). En l'absence de réflexion contractuelle et maritime sur l'application du contrat de transport, la transposition du contrat d'affrètement ne s'est pas faite sans complexité (§2).

§1 : Les motifs fiscaux justifiant la mise en place du contrat de transport en haute plaisance

160. – Données du problème. La création du contrat de transport de grande plaisance a pour seule origine les conséquences économiques d'une modification de la fiscalité de la mise à disposition des navires de grande plaisance. L'origine du problème remonte à une décision de la Cour de justice de l'Union Européenne. L'article 262 II du Code général des impôts exonérait de TVA les opérations d'affrètement et de location des navires de commerce maritime. La transposition des directives européennes omettant notamment d'exiger jusqu'en 2011, que cette exonération ne concerne que les navires affectés à une navigation en haute mer⁶¹². Toutefois, cette évolution n'a pas entraîné une modification de la doctrine administrative qui a continué d'ignorer ce critère⁶¹³. Auparavant, l'administration fiscale avait en effet confirmé l'application de l'exonération de TVA pour les navires de plaisance assimilés à des navires de commerce s'ils remplissaient trois conditions : affectation à une activité commerciale, pavillon commercial et

⁶¹² Caroline Dupuy, « Fiscalité des navires : le monde du yachting dans la tempête », Droit et Patrimoine, N° 264, 1er décembre 2016.

⁶¹³ Freddy Desplanques, « Navires - Le régime d'exonération de TVA des navires assurant un trafic rémunéré de voyageurs ou exerçant une activité commerciale : l'impact de l'arrêt de la CJUE du 21 mars 2013 sur le yachting », Revue de droit des transports n° 4, Octobre 2013, dossier 11, §11.

équipage permanent. Le navire de plaisance n'étant pas affecté à une activité commerciale ne pouvait bénéficier d'une exonération que sous des conditions de nationalité et de navigation en haute mer⁶¹⁴.

Sous l'impulsion de la communauté européenne, la Cour de justice de l'Union Européenne a condamné la France par un arrêt Bacino de 2010 pour son interprétation des directives européennes sur l'exonération de TVA dont bénéficiaient les navires de grande plaisance inscrits au commerce⁶¹⁵. Considérant que les exonérations de TVA doivent être interprétées strictement, la Cour décida que l'exonération ne s'applique pas aux prestations de services consistant à mettre un bateau, contre rémunération, avec équipage, à la disposition de personnes physiques à des fins de voyages d'agrément en haute mer. Le consommateur final du service n'utilisant pas le navire à titre commercial mais à des fins strictement privées. Il a été justement remarqué que cette décision crée une catégorie hybride de navire de commerce d'agrément ponctuel, alternativement commercial ou non commercial pour le fréteur selon l'usage qu'en fait l'affrèteur⁶¹⁶. La Cour de justice de l'union européenne a enfoncé le clou en condamnant la France une seconde fois en 2013 ⁶¹⁷, en décidant que l'interprétation retenue par l'administration française sur les conditions de navigation en haute mer pour l'exonération de TVA est insuffisante pour qualifier l'affectation du navire à la navigation en haute mer. Alerté par un député sur l'effet néfaste qu'entraîne la décision Bacino sur la grande plaisance, notamment aux Antilles, le ministre de l'économie n'en a pas moins expliqué que la perte de compétitivité qui en résulte pour les entreprises de grande plaisance n'est pas excessive, et dans le cas des

⁶¹⁴ Les Nouvelles Fiscales, N° 937, 1er juin 2005, Instr. 24 janv. 2005, BOI 3 A-1-05. Instr. 22 oct. 2003, BOI C-4-03 Déc. adm. N° 04-048, 24 juin 2004, BO douanes n° 6603.

⁶¹⁵ CJUE, 22 déc. 2010, aff. C 116/10, Bacino.

⁶¹⁶ Matthieu Toret « Régime TVA des navires de commerce : difficultés persistantes relatives au yachting », Revue de droit fiscal, n°17, 28 avril 2016, act 265 : « « le juge communautaire fait naître ici un désordre juridique dans la mesure où il indique que la location d'un bien par une entreprise ne revêt pas nécessairement un caractère commercial (...) cette jurisprudence brouille le caractère binaire de la distinction navire de commerce/navire de plaisance. En effet, le juge, en ne remettant pas en cause l'affectation commerciale du navire Bacino mais en contestant son utilisation à des fins privatives, crée la catégorie hybride de navire de commerce d'agrément ponctuel... ».

⁶¹⁷ CJUE, 10ème Chambre, Arrêt du 21 mars 2013, Affaire n° C-197/12

DOM-TOM qui bénéficient d'un taux de TVA réduit, cette perte est négligeable⁶¹⁸.

Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 2016, l'exonération de TVA des yachts a alors été soumise à 5 conditions beaucoup plus restrictives qu'auparavant : le navire doit avoir une longueur au moins égale à 15 mètres ; être inscrit comme navire de commerce sur un registre commercial ; être doté d'un équipage permanent ; être affecté aux besoins d'une activité commerciale dont 50 % au moins doivent correspondre à une navigation maritime ; effectuer au moins 70 % de sa navigation en dehors des eaux territoriales nationales⁶¹⁹. Ce dernier critère étant celui faisant bien souvent défaut aux navires de grande plaisance qui ont essentiellement pour but une navigation côtière par cabotage.

160. Bis– Exonération des produits pétroliers. Les yachts bénéficiaient également jusqu'à alors d'une exonération sur les produits pétroliers, fort intéressante pour des unités qui peuvent consommer des centaines si ce n'est des milliers de litres de fuel à l'heure. L'utilisation commerciale du navire, même de plaisance, suffisait à leur faire bénéficier de diverses exonérations⁶²⁰. Mais par une circulaire du 26 avril 2016, la France, se mettant en conformité avec la jurisprudence de l'Union Européenne, exige là encore que l'utilisateur final du navire, le locataire ou l'affrètement, emploie le navire à des fins commerciales⁶²¹. Ce qui est bien sûr contraire à l'objectif de la navigation de grande plaisance.

Pour faire face à l'augmentation majeure que suscite l'application de la TVA sur les frais d'affrètement, deux solutions ont été proposées : la première consiste à se conformer à l'exigence de navigation en haute mer posée par l'administration fiscale, fort complexe, bien qu'il soit possible de choisir une exonération forfaitaire de 50% sans avoir à démontrer l'utilisation exacte du navire en haute mer⁶²² ou d'effectuer un transport maritime international (embarquement et

⁶¹⁸ Assemblée Nationale. Question n° 84681, du 07 juillet 2015. TVA, JO 20 Septembre 2016

⁶¹⁹ Caroline Dupuy, « Fiscalité des navires : le monde du yachting dans la tempête », Droit et Patrimoine, n° 264, 1^{er} décembre 2016 ; Le critère n'est pas retenu en 2020 en raison de la crise sanitaire du *Coronavirus*.

⁶²⁰ Cass.crim. 10 avril 1995, n° 94-81.138. Bulletin criminel 2012, n° 24.

⁶²¹ Caroline Dupuy, « Fiscalité des navires : le monde du yachting dans la tempête », Droit et Patrimoine, N° 264, 1^{er} décembre 2016.

⁶²² Instruction 3 A-1-05 du 24 Janvier 2005.

désembarquement dans deux pays différents) qui bénéficie alors d'une exonération de TVA au titre de l'article 262 II, 8^e du Code général des impôts⁶²³.

A partir de 2016, le comité européen pour le yachting professionnel (ECPY) et la fédération des industries nautiques (FIN) ont respectivement proposé aux professionnels un modèle de contrat de croisière maritime⁶²⁴ et de contrat de transport⁶²⁵ pour permettre la mise à disposition des yachts tout en faisant bénéficier aux plaisanciers d'un régime d'exonération de TVA, comme le permettait auparavant les contrats d'affrètement.

La mise en place de ces nouvelles conventions a donc été purement motivée par des motifs économiques et fiscaux et aucunement pratiques ou de protection du plaisancier. Ces contrats, qui s'inspirent des précédents modèles de contrats d'affrètement de grande plaisance se heurtent à des difficultés particulières d'interprétations et d'utilisations face aux réalités du milieu, qu'il convient d'analyser en relevant la transposition complexe du contrat d'affrètement aux règles de transport

§2 : La transposition complexe du contrat d'affrètement aux règles de transport

161. – Les deux principaux modèles de contrats de transport de haute plaisance, de manière assumée, transposent les modèles de contrats d'affrètement de grande plaisance. Cela se constate davantage pour le contrat de transport ECPY⁶²⁶ qui découle d'une collaboration avec l'association MYBA. L'ombre du contrat d'affrètement dont il est repris de nombreuses formulations, typologies et principes transpirent dans la rédaction du contrat de transport ECPY. Ce choix est peut-être naturel pour perturber le moins possible les habitudes des praticiens et de leurs clients mais qui n'est pas sans incohérence. Les modèles de contrats de transport sont la curieuse transposition d'un outil de droit maritime commercial à une navigation de plaisance pour un contrat non-commercial. En découle, un

⁶²³ v. également la notice explicative du contrat de transport ECPY, avril 2017, annexe n° VIII.

⁶²⁴ v. Annexe n° VIII.

⁶²⁵ v. Annexe n° IX.

⁶²⁶ v. Annexe n° VIII.

instrument juridique hétéroclite et difforme suscitant la crainte et l'émoi pour les professionnels. Le cœur de la difficulté se trouve en partie dans le changement de loi et de régime applicable à la convention. Fermement ancrés dans le droit anglais les modèles de contrats- d'affrètement tiraient leurs formes et formulations de ce droit, notamment de son aspect commercial. Le passage au contrat de transport entraîne d'une part, de manière obligatoire l'application du droit de la croisière (A) et d'autre part l'application du droit français (B).

A. L'application du droit de la croisière au contrat de transport

162. – Là où le contrat d'affrètement est privilégié en grande plaisance pour la grande liberté contractuelle qu'il offre aux parties, le contrat de transport se trouve contraint par une multitude de dispositions impératives du Code de la consommation et par extension du Code du tourisme qui trouve spécifiquement une application dans le cadre d'un voyage organisé. Pierre Bonassies relève que malgré l'existence d'un régime spécifique de la croisière, celle-ci n'est pas définie. Il l'assimile à une prestation principale de voyage maritime dans des conditions particulières de confort et d'agrément éventuellement accompagnée de prestations complémentaires. Comme il le remarque ensuite, le croisiériste est envisagé comme le consommateur-type⁶²⁷. Il est alors intéressant de voir comment un régime considéré pour un consommateur-type se transpose à son antithèse, le passager d'un navire de grande plaisance, un non-professionnel bien particulier. L'importance du droit de la consommation et du tourisme se révèle principalement à deux égards : d'une part, concernant l'obligation d'information du transporteur(I) et d'autre part, au regard de la responsabilité du transporteur à l'égard des passagers (II).

1. L'obligation d'information renforcée du transporteur

163. – Inadéquation de l'obligation d'information. Le transporteur est débiteur d'une obligation d'information précontractuelle renforcée par l'article L211-8 du Code du tourisme. De plus, l'Article L211-9 du Code du

⁶²⁷ P. Bonassies, « La responsabilité de l'armateur de croisière », Revue Scapel 1998, p.84 et s.

tourisme implique que les éléments d'information précontractuel rentrent dans le champ contractuel et qu'inversement tout coût non-prévu pré-contractuellement en soit exclu. Cette obligation particulièrement contraignante du transporteur en cours d'exécution a suscité l'émoi de la profession. L'information précontractuelle dont doit disposer tout consommateur, implique une certaine refonte des habitudes des transporteurs et courtiers, en leur imposant de préciser davantage les services proposés, leurs tarifs et l'itinéraire prévu pour la traversée. Les rédacteurs des modèles de contrats ont pris la mesure de ces changements en prévoyant dans les modèles une grande variété de détails sur la nature de la prestation proposée et le voyage prévu. Cette précision complexifie alors la question du changement d'itinéraire ou de tous autres éléments contractuels. Les principales difficultés à cet égard concernent les changements d'itinéraires, de passagers et il ne faut pas le négliger dans la grande plaisance, les commandes de victuailles. En effet, le Code du tourisme impose au transporteur d'obtenir l'accord et donc un avenant pour toute modification d'un élément du contrat.

Là où le contrat d'affrètement permet une très grande flexibilité sur l'organisation de la traversée, l'affréteur bénéficiant de la mise à disposition du navire, en contrat de transport, le passager ne bénéficie que d'un service de la part du transport. Si les modalités d'exécution de ce service changent, le contrat le doit également. Cette règle est en effet prévue par les articles L211-9 et 12 du Code du tourisme, elle s'avère particulièrement contraignante en grande plaisance où les modifications peuvent être nombreuses et quotidiennes. C'est donc un argument de poids dans le choix du régime utilisé. Il est néanmoins possible de s'interroger sur l'opportunité des craintes qui entourent ces règles au regard des sanctions qui s'y attachent.

163. Bis– Changement d'itinéraire. Le problème le plus prégnant est le cas du changement d'itinéraire. Le code du tourisme imposant au transporteur de fixer à l'avance et contractuellement l'itinéraire de la croisière et son prix, tous changements doivent normalement faire l'objet d'un avenant au contrat. Le non-respect de cette obligation entraîne l'impossibilité pour le transporteur de réclamer la différence de prix entre l'itinéraire prévu et le voyage effectué. Même si la solution est très loin d'être satisfaisante pour le transporteur prudent, rien ne l'empêche d'effectuer le voyage sans modification de contrat, en espérant, en dépit

des risques, que le voyageur réglera amiablement les sommes éventuellement dues. Une modification de l'itinéraire étant une modification du contrat, le problème réside dans la nécessité d'apporter la preuve du consentement du voyageur à ce changement. A cet égard, il paraîtrait raisonnable au regard du domaine particulier de la grande plaisance que les juges interprètent le Code du tourisme de façon à permettre à ce que ce consentement puisse être prouvé par exemple, par un simple échange de courriels. L'objectif du Code du tourisme étant la protection du consommateur et non son entrave, une telle solution serait à la fois bienvenue par les parties sans pour autant compromettre l'impératif de protection. De plus, l'article L211-13 du Code du tourisme permet au transporteur de modifier les conditions du contrat à la triple condition que cette possibilité soit prévue dans le contrat, que la modification soit mineure et que le passager en soit informé d'une manière claire, compréhensible et apparente sur un support durable. La plus grande difficulté à ce niveau est de déterminer dans quelle mesure une modification du contrat est mineure. Nul doute que le juge fera son œuvre en cas de conflit mais il est vrai que cette insécurité juridique peut justifier les craintes des armateurs.

163. Ter– Changement des vivres. Pour ce qui est d'un changement au niveau des victuailles la solution serait la même, à défaut d'une modification du contrat, le transporteur ne saurait réclamer la différence de prix entre le prix des repas prévus et ceux servis. Les frais de bouche pouvant s'avérer particulièrement élevés dans le secteur, la question n'est pas bénigne. Les modèles de contrats prévoient déjà le cas de commandes particulières qui sortent du cadre initialement délimité par le contrat⁶²⁸. Sous cet angle également, il semble préférable que les magistrats interprètent le Code du tourisme de manière que la preuve de l'échange des consentements suffise à entériner une modification. Mais il est nécessaire de remarquer que le Code de la consommation prévoit et autorise déjà une certaine marge de manœuvre aux parties, en prévoyant le cas où le prix de la prestation ne peut être raisonnablement calculée à l'avance ou que des frais supplémentaires dont les montants ne peuvent être calculés à l'avance sont à prévoir⁶²⁹. Il nous semble que la combinaison de ces textes devrait permettre aux parties de regagner une certaine liberté dans l'organisation du voyage, qui sans égaler celle du contrat

⁶²⁸ Notamment clause 15 du Contrat-type ECPY et 6 du contrat-type FIN

⁶²⁹ Article L112-3 du Code de la consommation.

d'affrètement devrait permettre de réduire la lourdeur du régime du contrat de transport.

Comme il est possible de le voir sur cette question, l'application du droit terrestre, certes, censée être plus protectrice s'avère particulièrement inadaptée à la haute plaisance où plaisanciers et praticiens préfèrent le droit maritime pour sa flexibilité. La question est néanmoins plus nuancée en ce qui concerne la responsabilité du transporteur.

2. Le régime de responsabilité particulier du transporteur de passagers

164. – Que ce soit au titre d'instruments internationaux ou européens⁶³⁰ ou internes⁶³¹, la responsabilité du transporteur de passagers obéit à un régime spécifique auquel il n'est pas possible, pour la plupart des règles, de déroger contractuellement (du moins, pas avant la naissance de l'événement donnant lieu à la responsabilité du transporteur)⁶³². L'utilisation du contrat de transport pour bénéficier des services d'un yacht implique également l'application de ce régime spécifique, ce qui soulève diverses questions. La responsabilité se distingue selon que l'on s'intéresse aux dommages corporels du passager (a) ou au dommage matériel de ses bagages (b). En revanche, ce régime ne traite pas directement des dommages liés à l'inexécution du transport(c) qui relève ainsi du contrat et de la loi applicable. Quelle que soit l'action envisagée, il est d'ores et déjà possible de relever que celle-ci est soumise à un délai de prescription de deux ans, soit le double du régime d'affrètement, il est ainsi plus protecteur du plaisancier à cet égard⁶³³.

a. La responsabilité du transporteur pour les dommages corporels

165. – Doutes sur l'étendue de la responsabilité pour les dommages corporels. Sans rentrer dans le détail du régime de la convention d'Athènes ou du

⁶³⁰ Notamment le Règlement 392/2009 du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.

⁶³¹ Articles L5421-2 à 10 du Code des transports

⁶³² v. notamment article 18 de la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages du 1^{er} novembre 2002.

⁶³³ Article L5421-6 du Code des transports

règlement 392/2009, le transporteur est responsable des dommages aux passagers. Son application en grande plaisance appelle quelques commentaires. La responsabilité en matière de dommages corporels est mixte dans le sens où il s'agit d'une responsabilité de plein droit dans les cas où le dommage résulte d'un événement maritime et d'une responsabilité pour faute dans les autres hypothèses⁶³⁴. Au niveau de la responsabilité pour dommage corporel aux enfants, la formulation qu'en fait le modèle de contrat FIN est quelque peu malheureuse. L'article 4.4 du contrat prévoit en effet que le transporteur n'est, entre autres, pas responsable de la sécurité des enfants. L'intention du rédacteur de l'acte était sans doute de prévoir de façon plus générale que le transport n'a pour obligation et ne propose pas comme prestation le gardiennage des enfants des passagers. Toutefois, en prévoyant qu'il n'assure pas leur sécurité, cette clause pourrait s'entendre comme une clause d'exclusion de responsabilité en cas de dommages corporels aux enfants. Une telle clause serait naturellement réputée non écrite en droit français si le transporteur tentait de l'utiliser pour échapper à sa responsabilité. Ce point est néanmoins source de conflit. Conflit qu'évite en revanche le modèle de contrat ECPY qui prévoit pour sa part à l'article 5.9 que le transporteur n'est pas responsable de la bonne conduite, surveillance et divertissement des enfants, évitant ainsi plus soigneusement d'assimiler ce point à une clause de non-responsabilité en n'évoquant pas la question de la sécurité.

Il faut ensuite relever que l'application de la convention d'Athènes en grande plaisance soulève le problème particulier de l'utilisation des « toys »⁶³⁵ du navire. Selon la formulation de la convention, les événements de mer qui déclenchent la responsabilité du transporteur, sans faute de sa part, concernent des incidents liés au navire, tandis que le navire est défini comme un bâtiment de mer à l'exclusion

⁶³⁴ Le Code des transports Article L5421-3 est légèrement différent en ce qu'il ne distingue pas tant les événements maritimes, que les dommages résultant du non-respect de ses obligations de mettre le navire en état de navigabilité. Encore qu'il puisse être relevé, que le transporteur est débiteur d'une obligation de faire toute diligence pour assurer la sécurité des passagers. Le non-respect de cette obligation n'est pas nécessairement lié à une faute du transporteur, on pourrait donc en conclure qu'en réalité le transporteur est responsable de tout dommage corporel dès lors qu'il n'a pas fait toute diligence pour assurer la sécurité des passagers. En somme, une obligation de résultat atténuée sauf en ce qui concerne ses obligations de mettre en état de navigabilité le navire qui est alors une obligation de résultat. A noter que le droit français étend cette prescription aux actions liées à l'inexécution d'une obligation liée au transport comme le retard, ce qui harmonise le délai de prescription de l'ensemble des actions liées au contrat de transport de passagers.

⁶³⁵ Equipements de loisir, notamment jet skis, pneumatiques, matériels de plongée, hors-bord etc.

des véhicules sur coussin d'air. Sans rentrer dans le débat de la qualification de navire et des divers accessoires présents à bord, il n'est pas certain que tout accident survenu à bord lors de l'utilisation de ces « toys » puisse être qualifié d'événement maritime soumis à une responsabilité de plein droit. En effet, il peut être argumenté que la notion de navire désigné par le contrat de transport ne s'étend pas à l'ensemble de ses équipements. L'exemple du jet ski est révélateur : un accident de jet ski peut-il être considéré comme ayant eu lieu « à bord » du navire ? D'autant que ces équipements ne sont pas utilisés dans l'objectif d'accomplir un transport. Exclure les « toys » du régime de responsabilité de plein droit du transporteur n'est pas inenvisageable. Cette solution refléterait le rôle actif que peut avoir le plaisancier dans l'utilisation de ces équipements. Toujours est-il que c'est là un point de conflit que crée l'application du contrat de transport en grande plaisance, et il est à cet égard regrettable que ni le contrat FIN ni ECPY n'adressent la question.

A côté des dommages corporels, c'est ensuite la question des dommages aux bagages des passagers qui doit être abordée.

b. La responsabilité du transporteur pour les dommages aux bagages

166. – Doutes sur la responsabilité pour les dommages aux bagages. De manière identique à la responsabilité pour dommages corporels, celle pour dommages aux bagages des passagers appelle quelques commentaires dans le cadre de la grande plaisance. Sous le régime de la convention d'Athènes sont distingués les bagages en cabine qui sont entreposés dans la cabine du voyageur ou qu'il a en sa possession (entendre sa détention), d'autres bagages. Les premiers obéissent à un régime de responsabilité pour faute si le dommage a pour cause un événement maritime, tandis que les seconds sont soumis à une obligation de résultat atténuée, le transporteur pouvant s'en exonérer en prouvant son absence de faute.

Concernant la responsabilité pour les dommages aux bagages, dans le cadre de la grande plaisance, il faut avant tout souligner le montant de la limitation de responsabilité qui peut s'avérer particulièrement faible au regard de la valeur des bagages transportés dans ce milieu. En effet, ladite responsabilité se limite à la

somme de 2.250 à 3.375 DTS, sans compter une éventuelle franchise⁶³⁶. Au regard de la difficulté d'écarter les limitations de responsabilité, les passagers prudents devront avoir le soin de prévoir leurs propres assurances pour les dommages à leurs bagages, et de se conformer aux instructions du transporteur quant aux objets de valeur dont la réparation est exclue, à moins que diverses conditions ne soient remplies.

166. Bis– Notion de bagages en cabine. L'autre difficulté que présente le milieu de la grande plaisance concerne la distinction des bagages en cabine des autres. La source du conflit provient de l'absence de distribution nominative des cabines à chaque passager. Il n'est pas prévu dans le milieu qu'une chambre soit spécifiquement attribuée à un passager, les modèles de contrats ne dérogent pas à cette coutume, que ce soit celui de la FIN ou de l'ECPY. Bien qu'il soit toujours aisé de qualifier de bagages en cabine les objets qu'un passage détient, il devient plus complexe pour ceux qui sont entreposés dans sa « cabine » qui n'est pas définie contractuellement. La difficulté peut se résoudre de plusieurs façons :

Tout d'abord, le problème peut se résoudre sur un plan probatoire, il peut être considéré que pour invoquer la qualification de bagages en cabine, le justiciable aura la charge de la preuve de prouver quelle était la cabine qu'il utilisait. Cette solution est assez avantageuse pour le plaisancier qui est, le plus souvent, la partie contre qui la qualification de bagages en cabine est invoquée (le régime applicable à ces bagages étant moins favorable au passager) et qu'il sera bien difficile au transporteur de réunir les preuves nécessaires. Toutefois, il n'est pas certain que cette règle soit systématiquement à l'avantage du plaisancier.

Ensuite, il pourrait être considéré que tout bagage entreposé sur le navire soit qualifié de bagage en cabine, ayant le mérite de la simplicité cette option serait aisée à appliquer, mais de manière inversée moins avantageuse pour le plaisancier qui bénéficiera souvent du régime moins avantageux des bagages en cabine.

Enfin il pourrait être considéré une solution intermédiaire, en estimant que tout bagage entreposé dans une cabine, sans qu'il soit nécessaire de déterminer l'attribution d'une cabine à un passager en particulier, soit considéré comme un

⁶³⁶ Article 8 de la Convention d'Athènes.

bagage en cabine. Cette solution n'est pas dépourvue de logique dans le sens où un client principal représente l'ensemble des autres passagers. Il ne serait pas incohérent que par le biais de ce client principal l'ensemble des passagers se voient attribuer l'usage de l'ensemble des cabines du navire. La distinction à faire alors sera selon que le bien endommagé aura été entreposé dans une cabine ou ailleurs sur le navire. Cette dernière solution, assez équilibrée pour les parties n'imposant à aucune d'entre elles une charge de la preuve trop lourde, a également le mérite de respecter l'esprit du texte de la Convention d'Athènes et nous semble être celle à privilégier.

Sur la responsabilité pour les bagages en cabine, la formulation du contrat ECPY est assez malheureuse en ce qu'elle retient que le passager est responsable des dommages en cabine. Cette clause, si elle devait être interprétée dans le sens que le transport entend s'exonérer de toute responsabilité pour les dommages en cabine, serait à la fois contraire à la Convention d'Athènes et au droit de la consommation et devrait alors être réputée non écrite.

166. Ter– Dommages aux animaux. Quelque peu hors catégorie, il est enfin possible d'aborder le sujet des animaux vivants. La convention d'Athènes exclut les animaux vivants de la catégorie de bagage, ils ne peuvent pas non plus être considérés comme des passagers, ils tombent dans une zone grise. Les yachts interdisent généralement la présence à bord d'animaux de compagnie et seules quelques rares unités dérogent à la règle.

Tant le contrat FIN⁶³⁷ que ECPY⁶³⁸ prévoient cette interdiction, en laissant la possibilité d'obtenir une autorisation expresse du transporteur. En revanche, le contrat ECPY prévoit dans tous les cas une exclusion de responsabilité du transporteur des dommages causés aux animaux de compagnie. Cette exclusion est discutable, du moment que le transporteur accepte d'accueillir un animal de compagnie à bord, il semble nécessaire de considérer qu'une clause d'exclusion de responsabilité serait considérée comme abusive, dès lors, du moins, que le dommage résulte d'une faute du transporteur ou du non-respect de l'une de ses obligations au contrat (comme la mise en navigabilité du navire). Considérant les

⁶³⁷ Article 5.1.

⁶³⁸ Article 5.6.

prix astronomiques que peuvent atteindre les animaux de compagnie de clients fortunés, c'est là encore une potentielle source de contestations. Dans une telle configuration, le transporteur préférera sans doute s'assurer que son assurance couvre un éventuel dommage ou prévoir une clause de limitation de responsabilité spécifique, sachant qu'il ne pourra pas bénéficier à cet égard de la limitation des dommages aux bagages de la convention d'Athènes. La convention d'Athènes prévoit ainsi un régime spécifique de responsabilité du transporteur qui bénéficie de règles de preuves avantageuses pour le plaisancier mais a, comme contrepartie des limitations de responsabilités assez faibles, notamment en ce qui concerne les dommages aux bagages. Ce régime spécifique ne règle néanmoins pas toutes les difficultés et notamment ne traite pas des questions de responsabilités liées à l'inexécution d'une prestation de transport n'entraînant ni un dommage corporel ni aux bagages. Pour traiter et analyser ces questions, il est possible de voir plus généralement l'application du droit français au contrat de transport.

B. L'application du droit français au contrat de transport

167. – A l'opposé des modèles de contrats d'affrètement en haute plaisance qui sont systématiquement soumis au droit anglais, les contrats de transport, du moins pour ceux exécutés en France (ce qui représente la moitié des cas), sont en principe et par l'application des modèles de contrats soumis au droit français. Les contrats de transport héritent leurs formulations directement de ceux d'affrètement. Ces derniers ont été rédigés de manière à correspondre au moule anglais, ce qui peut entraîner quelques difficultés lors de la transposition de l'un à l'autre. Notamment, en ce qui concerne la notion contractuelle de force majeure (1), la clause d'arbitrage (2), la responsabilité du transporteur pour inexécution du contrat de transport (3) et la clause de retard à la restitution (4).

1. La notion contractuelle de force majeure.

168. – Force majeure. L'exemple le plus révélateur de cette difficulté de transposition se retrouve notamment dans l'emploi de la notion de force majeure. Que ce soit le contrat FIN, et plus naturellement ECPY (qui reprend directement les formulations des affrètements MYBA), la notion de force majeure fait l'objet

d'une définition particulière, plus large que celle retenue par le droit français. Cela d'autant plus que le Code du tourisme traite spécifiquement de la force majeure⁶³⁹. En effet, au terme de ces contrats, la force majeure peut s'entendre de tout événement indépendant de la volonté des parties⁶⁴⁰ ou hors de leur contrôle⁶⁴¹. Une définition de la force majeure est bien sûr avantageuse et protectrice du plaisancier dans tous les cas où elle lui permet d'échapper à l'une de ses obligations. La force majeure permet ainsi au client de résilier le contrat aux frais d'un quart du prix du transport sous la formule de la FIN⁶⁴². Curieuse, d'ailleurs, est la distinction que fait le modèle de contrat FIN entre la force majeure et le décès du client. Peut-être est-il ici envisagé le cas de son suicide. Plus critiquable, en revanche, est l'application de cette définition de la force majeure dans le cas où elle est défavorable au plaisancier. Il est probable que la définition de la force majeure retenue sera réputée non écrite comme étant abusive au sens du Code de la consommation, en ce qu'elle tend à réduire le droit à réparation du consommateur. C'est le cas par exemple de la clause 12.1 du modèle de contrat FIN qui permet au transporteur de modifier le contrat sans indemnité en cas de force majeure. Bien que la situation soit avantageuse pour le passager, dans le sens où il bénéficie d'une interprétation large de la force majeure sans que celle-ci puisse lui être opposée par le transporteur, cela reste une source de conflits et de contestations. L'idéal serait que les modèles de contrats soient reformulés de façon à conserver les possibilités larges d'exonération du plaisancier, tout en rejetant celles du transporteur. Ou du moins, par souci de sécurité juridique, que la définition large de la force majeure retenue soit purement et simplement supprimée.

2. La clause d'arbitrage du contrat FIN

169. – Clause compromissoire. Un autre point de difficulté concerne la clause d'arbitrage. Systématique dans les modèles de contrats d'affrètement de grande plaisance, le contrat de transport ECPY a le mérite de l'écarter. Tel n'est pas le cas pour celui de la FIN, bien qu'il prévoie le cas où la clause d'arbitrage ne

⁶³⁹ Article 211-17 du Code du tourisme.

⁶⁴⁰ Pour le contrat-type FIN.

⁶⁴¹ Pour le contrat-type ECPY.

⁶⁴² Article 2.3 du contrat-type FIN.

serait pas applicable⁶⁴³. De fait, la clause d'arbitrage est effectivement réputée abusive selon le Code de la consommation⁶⁴⁴. Bien que le contrat FIN prévoit le cas où la clause d'arbitrage ne serait pas applicable, il n'en reste pas moins que ce point est source de difficultés, notamment, au regard du principe compétence-compétence. Par sécurité juridique et dans un objectif de protection, sans doute la formule du contrat ECPY qui supprime purement et simplement toute référence à l'arbitrage est préférable. Les parties restent libres de convenir d'une convention d'arbitrage après le dommage, si ceux-ci préfèrent ce mode de règlement.

3. La responsabilité du transporteur pour défaut d'exécution de la prestation de transport

170. – Sanction pour défaut d'exécution de la prestation de transport.

Que ce soit le Code de la consommation ou du tourisme, la question de la responsabilité du transporteur pour une raison autre que l'innavigabilité du navire entraînant un dommage autre que corporel ou aux bagages est peu traitée. Il est possible de relever l'obligation pour le transporteur de faire une réduction de prix « appropriée » pour les périodes de non-conformité des services proposés. Le reste revient ainsi aux stipulations contractuelles du contrat de transport. Les modèles de contrats ECPY et FIN qui héritent des règles des contrats d'affrètement en grande plaisance se voient ici passer sous l'appréciation du droit français. Les clauses liées à cette prestation s'adaptent bien aux contrats de transport. A cet égard, se dégage l'effort fait dans les modèles de contrats d'affrètement de grande plaisance de prendre en compte la présence de passagers à bord du navire affrété. Dans sa transposition au contrat de transport certaines clauses peuvent néanmoins laisser dubitatif. C'est par exemple, le cas de la clause 24.2 du Contrat ECPY qui prévoit que si le transporteur ne peut proposer une prestation de remplacement en contrepartie d'une prestation qu'il n'a pas pu effectuer, en l'absence d'accord amiable, une « juste » indemnisation devra être versée au client. Fort imprécise est cette notion de juste indemnisation. Ce point tranche avec les autres stipulations du contrat qui prévoient des sanctions précises du transporteur en cas de panne ou de

⁶⁴³ Article 15 du modèle de contrat FIN.

⁶⁴⁴ Article R212-2 du Code de la consommation, a noté que la présomption de clause abusive n'est pas absolue ici.

retard à l'embarquement, par exemple. Cet ajout du contrat de transport, lié à la difficulté de modifier le contrat de transport en cours d'exécution (en opposition au contrat d'affrètement), est peut-être un autre changement de conception induit par le passage à l'application du droit français.

Le contrat FIN n'échappe pas à ce niveau à la critique alors que la clause 10.3, sur la même question, évoque le cas où les prestations de remplacement proposées par le transporteur sont refusées « sans motif valable » par le client, obligeant alors le transporteur à fournir des titres de transport pour rejoindre le lieu de départ ou d'arrivée du transport. Moins généreuse, cette clause souffre ainsi de ce manque de précision et laisse planer une incertitude sur la nature des motifs qui peuvent justifier le refus du client. Sans doute que les magistrats n'auront pas de grandes difficultés à trancher ces questions, mais, il aurait été sans doute préférable que les modèles de contrats se montrent plus clairs sur ces questions, qui n'étant pas traitées par le Règlement applicable sont laissées à la liberté contractuelle des parties.

4. La clause de retard à la restitution

171. – Sanction du retard à la restitution. Pour faire un aparté sur la responsabilité du passager, il est possible de noter que le contrat ECPY prévoit de manière similaire au contrat d'affrètement MYBA la sanction du client en cas de retard dans la restitution du navire à l'issue du voyage⁶⁴⁵. La sanction est d'ailleurs encore plus sévère qu'en matière d'affrètement en ce qu'elle prévoit expressément, en plus d'une indemnité au taux journalier majoré de 50%, une réparation de la perte de jouissance du navire. Alors que la validité de cette clause, au regard de sa sévérité, est déjà questionnée en matière d'affrètement⁶⁴⁶, elle ne peut l'être que d'avantage en matière de transport. Au regard du droit de la consommation sont présumées abusives les clauses prévoyant une indemnité avec des montants disproportionnés en cas d'inexécution par le client d'une de ses obligations⁶⁴⁷. A l'inverse, le contrat FIN ne prévoit pas le cas du retard à la restitution du navire. Si

⁶⁴⁵ Clause 20 du Contrat ECPY.

⁶⁴⁶ v. *supra* n°144.

⁶⁴⁷ Article R212-2 3° du code de la consommation.

cette solution est bien plus protectrice du plaisancier, elle reste assez dangereuse pour le transporteur. Le cas typique serait celui où des passagers débarqueraient dans un port intermédiaire puis tarderaient à embarquer de nouveau sur le navire, repoussant le planning de la traversée. Dans ce contrat, la solution guère satisfaisante est que les conditions particulières prévoient précisément les heures de départ du navire après chaque escale. Cela n'est guère à l'avantage des passagers ni ne reflète la réalité du milieu. Les transporteurs prudents utilisant le contrat FIN auront sans doute le soin de prévoir une clause spécifique à ce sujet.

CONCLUSION DU CHAPITRE

172. – La mise à disposition du navire de grande plaisance s'effectue par deux mécanismes juridiques précis et quelque peu opposés, l'affrètement ou le transport de passagers. Certes, le transport n'a normalement pas strictement pour objectif la mise à disposition du navire qui reste sous l'entier contrôle du transporteur, mais il n'en demeure pas moins que l'objectif fiscal poursuivi par le contrat de transport des navires de grande plaisance laisse peu de doute sur la réalité du pouvoir que souhaite obtenir le passager sur la disposition du navire.

Ces deux régimes s'opposent par bien des aspects, le premier privilégie la liberté contractuelle, l'autre la protection du consommateur. L'un se veut résolument de droit anglais, tandis que l'autre, quelque peu par fatalité, se plie au droit français. L'un bénéficie de règles ancestrales dont l'application ne se dément pas depuis plusieurs décennies en grande plaisance, tandis que l'autre vient de naître dans ce milieu. Finalement, l'un est profondément ancré dans le droit maritime, tandis que l'autre ne fait que quelques emprunts à ce régime pour lui préférer le droit terrestre, du tourisme et de la consommation.

Ce que montre le régime de l'affrètement appliqué à la grande plaisance est le bénéfice considérable que représente l'héritage d'un régime juridique établi appliqué à des marchés nouveaux mais aussi, corrélativement, le poids qu'impose cet héritage. Il est ainsi parfois regrettable que la liberté contractuelle qu'offre le régime d'affrètement soit un peu trop utilisée pour s'enchaîner à des mécanismes et des concepts qui ne s'accordent guère. Le régime de l'affrètement maritime entretient pourtant le potentiel de permettre aux acteurs du secteur de voguer

librement vers des terres juridiques encore inexplorées. La création d'un contrat de transport pour navire de grande plaisance en est l'exemple. Dommage que le voyage nous amène ici dans des eaux bien troubles...

Car, ce que ne parvient pas à surmonter le régime du transport de passagers est l'exigence de liberté et de flexibilité contractuelle. L'objectif de protection du consommateur qui traverse ce droit s'avère contraindre le plaisancier plus qu'il ne le protège. De ce fait, la popularité constante du régime de l'affrètement, malgré la nouvelle politique fiscale qui l'accompagne, est compréhensible. Il est certain que la frilosité des praticiens à l'égard d'un instrument nouveau est également à blâmer. L'intronisation du contrat de transport est néanmoins un pas en avant en faveur du droit français et en contrepoids à l'hégémonie britannique sur le milieu. Il est regrettable que cela se fasse par le biais du régime des transports de passagers qui souffre d'une faible liberté contractuelle qui est critiquée par les défenseurs du système anglais. Mais l'analyse montre également, qu'au-delà d'une rigueur apparente, une flexibilité dans l'interprétation permettrait, avec un peu d'audace et certes une certaine prise de risque, de largement contrebalancer ces critiques.

La protection de la partie faible, qui n'est pas le souci premier des acteurs de la grande plaisance, justifie l'emprise continue du droit maritime dans la mise à disposition des yachts. C'est en effet bien pour le bénéfice de la liberté contractuelle que le droit maritime est privilégié. La commercialité ou non de l'opération est alors largement indifférente. Néanmoins, il est vrai que la non-commercialité de l'affrètement de grande plaisance entraîne de nombreux points de conflit sur l'interprétation et l'application des règles de l'affrètement. Si le droit maritime est plus en adéquation avec les aspirations des acteurs de l'affrètement des navires de grande plaisance que le droit de la croisière, ce n'est peut-être que par la relative jeunesse de son application à la plaisance face au poids d'un régime ancestral de l'affrètement. Si la mise à disposition des navires de grande plaisance trouve peu de justification à évoluer vers le régime du transport, rien n'empêche, en revanche, que le droit de l'affrètement évolue de manière à mieux incorporer les problématiques de la haute plaisance.

Le droit de l'affrètement étant avant tout un régime contractuel, c'est bien sûr par le biais des contrats utilisés que passera cette évolution. Il reste à déterminer si l'œuvre du législateur continuera d'entraver ou d'encourager cette évolution.

CONCLUSION DU TITRE

173. – La plaisance est une anomalie au sein du droit maritime car elle est au moins partiellement non lucrative, mais aussi en ce qu'elle n'est pas toujours pratiquée par des professionnels de la navigation ou du commerce. Elle est encore une anomalie parce qu'elle s'intéresse moins à l'acheminement de biens que de personnes.

Au sein de cette anomalie, par une sorte de mise en abyme, se dégage encore la navigation de haute plaisance. Tout d'abord, elle implique des sommes d'argent sans commune mesure avec le nautisme. Ensuite, elle est, même en France, sous l'emprise du droit anglais. Enfin, elle est généralement pratiquée par un plaisancier qui est entouré de professionnels qui le conseillent, s'il n'en est pas un lui-même. Le plaisancier de haute plaisance contracte d'ailleurs souvent par le biais d'une personne morale. De ce constat, il se déduit que ce plaisancier particulier ne nécessite pas une protection particulière et que, comme les autres acteurs de la navigation maritime, il réclame avant tout pour son activité, le bénéfice d'une grande liberté contractuelle. Liberté qu'il est en mesure d'user afin de négocier les contrats qui s'adaptent pour les parties, au mieux de leur situation et de l'opération qu'elles envisagent.

Le cas de la haute plaisance montre les limites de l'entremêlement du droit terrestre et du droit maritime. C'est tout particulièrement vrai dans le contrat d'assurance maritime où le plaisancier assuré se voit refuser par le droit français le bénéfice du régime maritime de l'assurance, pour une prétendue protection qu'il ne désire ni n'obtient de manière satisfaisante.

Par opposition, le contrat d'affrètement offre pleinement les outils nécessaires aux parties pour mettre en place la mise à disposition d'un navire. Cela devient particulièrement clair en constatant les difficultés que rencontre la pratique à intervertir, en France, le contrat d'affrètement avec celui de transport. Ce contrat

s'avère particulièrement plus complexe à manipuler par son manque de souplesse contractuelle et ses règles impératives qu'il prescrit aux parties.

Le droit maritime de l'assurance et de l'affrètement s'avère adapté à la navigation de haute plaisance, car l'armateur ou l'affrètement du navire de haute plaisance n'a rien à envier à ceux de tous autres navires commerciaux. Ils s'engagent dans l'aventure maritime avec un risque contractuel commun, qui justifie pleinement l'emploi d'un droit commun, tout au moins pour l'assurance et l'affrètement. Pour l'assurance, c'est expressément le droit français qui s'avère être un frein à l'extension du droit maritime. A l'inverse, pour la mise à disposition du navire de haute plaisance, c'est la pratique qui s'est détournée du droit français pour lui préférer le droit anglais, non pas que celui-ci s'avère nécessairement plus adapté pour les parties mais davantage pour sa neutralité et son internationalité. Il est alors regrettable que les praticiens aient dû, à contre-cœur, revenir au droit français pour la mise à disposition du navire de haute plaisance avec le contrat de transport, pour de simples raisons fiscales.

L'identité des risques que subissent les parties, si elle n'est plus cette fois propre à la navigation maritime, justifie encore une application harmonisée du droit maritime si ce n'est à l'ensemble de la plaisance, du moins à sa branche particulière qu'est la haute plaisance.

CONCLUSION DE LA PARTIE

174. – Le droit maritime est une matière fondamentalement et historiquement commerciale. L'utilisation d'un navire pour le loisir n'est guère plus ancienne que son utilisation commerciale, mais l'intérêt pour le droit de la plaisance est récent comparativement à la remarquable pérennité des règles du droit maritime. Cet intérêt allant bien sûr croissant avec le développement de cette activité. Refuser à la plaisance le bénéfice du droit maritime serait nier que ce domaine vise à régir juridiquement les interactions du navire naviguant, pour le réserver au navire qui fait du commerce. Mais, de nombreuses institutions et contrats du droit maritime n'ont pas pour fonction de gérer les échanges commerciaux des personnes engagées dans le commerce maritime, mais de protéger les intérêts engagés dans l'aventure maritime. De quoi veut-il les protéger ? Du péril de mer : ce risque

commun à l'ensemble non pas des commerçants mais des personnes engagées physiquement ou matériellement dans une navigation maritime. Pourquoi ? La jurisprudence nous donne pour réponse claire l'intérêt général que représente le développement des activités maritimes. Comment ? Par l'établissement de règles qui mettent en valeur la responsabilisation et la solidarité de ses usagers.

Aussi longtemps que les navigants seront soumis à un risque de mer qui met en péril une activité dont le développement est d'intérêt général, il ne fait pas de doute que nombre des institutions du droit maritime conserveront leurs particularités, indépendamment de la qualité de l'armateur et du but de sa navigation.

Mais le développement du droit maritime n'a pas pour seul fondement la protection des navigants contre le risque de mer car il est assurément l'héritier d'une navigation commerciale. Si c'est bien le péril de mer qui a justifié que soit créé le régime de l'assurance, c'est par intérêt pour la marchandise à bord et non du navire lui-même que s'est développé ce contrat. C'est encore pour l'acheminement de marchandises que l'on dû séparer la charte-partie en quatre fragments et développer l'affrètement.

L'assurance et l'affrètement, autant que des institutions contre le péril de mer, sont des conventions dont les parties se servent pour sécuriser le succès de leurs opérations. Les institutions du droit maritime sont un élément y participant, mais la liberté contractuelle que leur offrent ces conventions en matière maritime est à même de leur donner toutes les clés pour gérer l'ensemble des aspects de leurs opérations (dont le péril de mer n'est pas le seul obstacle). Parmi la variété de types de navires, de marchandises transportées, d'itinéraires choisis, de pays traversés ou encore des systèmes juridiques impliqués, la liberté contractuelle est l'outil le plus apte à permettre aux parties à gérer la complexité des situations que présente la navigation maritime. Cette diversité de situations se présente aussi dans la navigation de haute plaisance qui, par son internationalité, s'intéresse à des situations particulièrement variées que, là encore, la liberté contractuelle permet de gérer. C'est un outil de lutte contre un risque, celui que des règles juridiques inadaptées nuisent aux opérations des parties. Ce n'est là encore, ni le type de navire ni l'objectif de la navigation envisagé qui justifie le maintien d'une

spécificité maritime de ces conventions. Mais, la liberté contractuelle n'est pas un outil que tous les contractants sont en mesure de manier avec une égale habileté. Selon la qualité de la personne engagée dans l'aventure maritime, sa perception du risque n'est pas la même et des dangers nouveaux peuvent se présenter à lui.

Si une identité de risques permet une identité de régime, il est naturel qu'un régime différent soit appliqué lorsque ces risques diffèrent. Il est ainsi possible de voir que c'est lorsque la plaisance met en jeu un risque particulier que le droit de la plaisance est amené à s'éloigner du droit maritime.

PARTIE II : LA CONSTRUCTION

D'UN DROIT SPECIAL DE LA

PLAISANCE EN REPONSE À UN

RISQUE PARTICULIER

175. – Le droit maritime s'est construit sur la notion de risque et ainsi servi à offrir des solutions juridiques pour encadrer et mitiger ce risque. Le plaisancier dans sa navigation est tout autant exposé à ce risque, il est alors naturel que les fondements du droit maritime soient transposés à la navigation de plaisance. Cependant, puisqu'il ne transporte pas de marchandise mais plutôt sa propre personne, le plaisancier n'est pas exposé à certains risques des commerçants et, inversement, il doit se prémunir contre certains dangers qui sont propres à sa personne ou à son activité. Si c'est l'identité du risque qui justifie l'adéquation du droit maritime à la plaisance, c'est encore le risque, lorsqu'il diffère, qui peut justifier, si ce n'est rendre nécessaire, une distinction de régime entre la navigation maritime et la navigation de plaisance.

Le plaisancier est en effet soumis à deux risques spécifiques, l'un qui est propre à sa personne, l'autre à son type de navigation. En effet, à tort ou à raison, le législateur et le juge français ont tendance à présumer le plaisancier comme une partie faible, comme l'est le consommateur en droit terrestre dans un rapport contractuel, tout particulièrement quand son cocontractant est un professionnel. Le plaisancier est protégé, parfois malgré lui, comme la partie faible d'un rapport contractuel déséquilibré (Titre I).

Le second risque spécifique qu'encourt le plaisancier est celui pour sa propre personne car contrairement à d'autres acteurs d'une expédition maritime, il est généralement lui-même présent à bord de son navire lors de la navigation, sans être toujours accompagné par un équipage professionnel. Le risque pour sa personne et le nombre très important d'accidents de navigation de plaisance permet de remettre en cause le principe ancestral de la gratuité du sauvetage des personnes (Titre II).

Titre I : La protection nécessaire du plaisancier comme partie faible d'un rapport contractuel déséquilibré

176. – L'assimilation du plaisancier à une partie faible est la principale raison pour laquelle le législateur et le juge français se sentent obligés d'insérer dans le droit de la plaisance une part de droit terrestre, plus protectrice. Cette voie n'est guère satisfaisante car pour contourner la liberté contractuelle qu'offre le droit maritime, elle impose au plaisancier un droit terrestre certes impératif mais qui se révèle inadapté.

Ce constat se ressent tout particulièrement au regard du contrat d'assurance du navire de plaisance (Chapitre I). C'est encore le cas pour le contrat de louage qui peut venir se substituer au droit de l'affrètement (Chapitre II).

Pour ce qui est du contrat de construction et de vente de navires, ce constat est plus nuancé, car le droit maritime ne fait qu'apporter des aménagements au droit terrestre pour ces contrats (Chapitre III).

Chapitre I : La protection de l'assuré comme partie faible du contrat d'assurance du navire de plaisance

177. – Le régime actuel de l'assurance plaisance n'est pas satisfaisant. Sous le prétexte de la protection de l'assuré, partie faible, il crée un régime hétéroclite qui ne parvient pas à remplir pleinement son objectif et apparaît au contraire, à certains égards, particulièrement défavorable. Pourtant, de la même façon, la réintégration de la plaisance dans l'assurance maritime n'apparaît pas non plus justifiée, en ce qu'il est vrai que certaines de ses dispositions apparaissent particulièrement défavorables pour un plaisancier qui se trouve dans un rapport de forces déséquilibré face à son assureur. La meilleure solution serait peut-être d'en revenir à l'intention initiale du législateur, la formation d'un régime autonome de l'assurance plaisance. Il est ainsi possible de proposer un régime de l'assurance plaisance (Section I), mais la protection de l'assurance se couple à la question de la protection de la victime, ce qui laisse en suspens la question de l'obligation d'assurance (Section II). Il convient néanmoins de préciser que ne sera pas abordée

la question de l'assurance-vie du plaisancier qui est purement ancrée dans le droit terrestre⁶⁴⁸ et n'intéresse pas notre étude qui concerne l'assurance du navire et l'assurance responsabilité qui découle de son utilisation.

Section I : Proposition d'un régime autonome d'assurance plaisance

178. – Introduction. Comme nous l'avons vu, la distinction de régime d'assurance, entre le navire effectuant une navigation de plaisance soumis au droit terrestre et le navire n'effectuant pas une navigation de plaisance soumise au droit maritime, a été justifiée par un objectif de protection de l'assuré, considéré comme une partie faible, à l'égard duquel la liberté contractuelle du régime maritime a été jugée inadaptée⁶⁴⁹. Toutefois, cette distinction qui était censée conduire à la création d'un régime autonome de l'assurance n'a pas abouti, amenant au mélange de sources que nous connaissons maintenant. Cette confusion s'étend même en droit fiscal qui connaît des différences de taux pour les garanties couvrant des risques maritimes ou terrestres bien difficiles à distinguer⁶⁵⁰. Comme nous l'avons vu⁶⁵¹, ce mélange est loin d'avoir permis d'atteindre son objectif et certaines dispositions apparaissent très insatisfaisantes dans l'optique de la protection de l'assuré. Même sans s'attacher au cas particulier du yachting professionnel, le nautisme recouvre des situations trop diverses et il est, là encore, difficile de considérer que l'ensemble des plaisanciers nécessite la protection qu'a voulu lui réserver le législateur, ni que cet objectif ait été atteint⁶⁵².

179. – Différences avec le nautisme. L'étude réalisée sur l'assurance plaisance des navires de haute plaisance nous a amené à considérer que la particularité de ce milieu, les rapports de forces équilibrés qui s'y opposent, la

⁶⁴⁸ M. de Juglart, « La navigation de plaisance en mer », DMF. 1981 p. 387

⁶⁴⁹ v. *supra* n° 58 Bis.

⁶⁵⁰ J.F. Tantin, « Le Code général des impôts fixe le tarif de la taxe spéciale au taux de 19 % que pour les risques de navigation maritime ou fluviale des bateaux de sport ou de plaisance » DMF n° 571, 1er mai 1997 ; E. Ginter, « Ce qu'il convient d'entendre par « navigation de plaisance », DMF n°687, 1er décembre 2007.

⁶⁵¹ v. *supra* n° 85 et s.

⁶⁵² M.N. Raynaud ; C. Kalil, « Plaisance - La valeur agréée en matière d'assurance plaisance - Etude » RDT, n° 4, Octobre 2013, dossier 12, n°5 : « *Ce souci, légitime lorsqu'il s'agit de protéger des assurés pratiquant une plaisance de masse, ne reflète que partiellement la réalité de la plaisance contemporaine qui recouvre des réalités très contrastées, que l'on considère les navires de série et les unités de prestige, parfois des modèles uniques, ou encore les usages – loisir sans but lucratif ou au contraire véritable exploitation commerciale sous forme de chartering* ».

communauté de risques qui s'y retrouve et la liberté contractuelle qui y est revendiquée, justifient que le droit maritime de l'assurance doit remplacer le régime actuel de droit de l'assurance terrestre. En matière de plaisance, ce rapport de forces entre assurés et assureurs, de la même façon qu'en droit de l'assurance terrestre, peut effectivement être présumé comme étant déséquilibré, même si la plaisance couvre des situations très contrastées. Si la navigation de plaisance et de grande plaisance présente des risques similaires, à savoir le risque nautique, l'assurance d'un navire de plaisance, tant qu'elle ne cherche pas à couvrir une activité professionnelle de l'assuré, s'éloigne des risques commerciaux de la navigation marchande. Pour prendre en compte la diversité des situations de la plaisance, une certaine marge de manœuvre par la liberté contractuelle est nécessaire, mais une trop grande marge de manœuvre peut nuire à la protection du l'assuré plaisancier. Se joue ainsi un difficile équilibre qui penche néanmoins en la faveur de la protection du plaisancier selon notre opinion et celle du législateur.

180. – Protection double de l'assuré. L'objectif de protection du plaisancier est double, dans le sens où il vise tant l'assuré vis-à-vis de son assureur que la victime qui demande indemnisation à l'assureur du responsable. Il est ainsi remarqué que si, le droit de l'assurance terrestre et le droit de l'assurance maritime permettent une action directe contre l'assureur du responsable, cette action est davantage facilitée en matière d'assurance maritime. En effet, par la garantie légale de responsabilité, en cas d'abordage⁶⁵³, pour les dommages de toutes natures sauf aux personnes, le droit maritime s'avère plus avantageux pour les victimes. Les assureurs plus solvables, les victimes peuvent alors être tentées de rechercher l'application du droit maritime de l'assurance et de sa garantie légale en matière d'abordage. Comme le relève la doctrine, cette disparité n'est pas satisfaisante car elle fait dépendre l'indemnisation de la victime du bon vouloir de

⁶⁵³ v. *supra* n° 93.

la police d'assurance et le hasard du but de la navigation de l'assuré, au détriment de la victime qui est autrement mieux protégée par l'assurance maritime⁶⁵⁴.

181. – Objectif de protection de l'assuré. Néanmoins, objectivement et en dépit de ses défauts, le droit de l'assurance plaisance poursuit un objectif de protection de l'assuré, partie faible. Comme le montre la jurisprudence qui prononce la nullité de clauses d'exclusion dans des contrats d'assurance plaisance sur le fondement de l'article L113-1 du Code des assurances⁶⁵⁵, inapplicables à l'assurance maritime (encore que la jurisprudence sache se montrer intransigente en donnant des exemples d'application de clauses valides⁶⁵⁶). Si certains auteurs estiment que l'assuré plaisance ne mérite pas une protection particulière⁶⁵⁷, force est de constater que telle n'était pas l'opinion des pouvoirs publics. Nous pouvons effectivement douter de la force de négociation de l'assuré d'un navire de plaisance de moins de 8 mètres. La création d'un régime spécifique de l'assurance plaisance impliquerait ainsi le maintien de certaines règles de droit de l'assurance terrestre, l'intégration de règles issues de l'assurance maritime et de règles nouvelles.

182. – Délimitation du régime. Comme nous l'avons vu⁶⁵⁸, une critique majeure du régime actuel est l'imprécision des critères de sa délimitation. Imprécision que la jurisprudence n'est pas parvenue à contrer faute de trouver un consensus sur la notion de navigation de plaisance en matière d'assurance. L'absence de consensus, qui a pour cause l'imprécision du texte de l'article L171-5 du Code des assurances, a probablement été accentuée par la volonté des juges de forcer l'application du droit de l'assurance terrestre, qu'ils estiment plus

⁶⁵⁴ P.Y. Nicolas « Remorquage impayé sur la Route du Rhum », DMF n° 780, 1er mai 2016 : « Cette disparité n'est pas satisfaisante en équité car la garantie des recours de tiers ne devrait pas dépendre d'éléments aussi peu pertinents que les dimensions d'une embarcation ou la finalité plus ou moins lucrative de son exploitation. Le droit des assurances terrestres, censé protéger la partie faible, n'a aucune vocation à s'imposer aux tiers lésés quand le droit des assurances maritimes s'avère plus favorable à leurs intérêts ».

⁶⁵⁵ v. par exemple Cass.civ2. 5 février 2015, n° 14-10.507, Inédit, navire « Vedette Babathur » : P.Y. Nicolas, « Le défaut d'entretien peut-il être exclu lorsqu'il provoque l'innavigabilité du navire », - DMF n° 774, 12 novembre 2015.

⁶⁵⁶ v. par exemple : Cass.civ2. [10 Juillet 2008, n° 07-15.211](#), navire « Neba » ; F. Turgné « Cassation pour dénaturation des termes clairs et précis d'une clause d'exclusion de garantie », DMF n° 702, 1er avril 2009.

⁶⁵⁷ P. Chauveau ; « Rétrospective d'actualités » ; DMF 1968, p.9.

⁶⁵⁸ v. *supra* n° 109.

protecteur, en appliquant au cas par cas des critères différents⁶⁵⁹. Les champs d'application d'un régime autonome de l'assurance plaisance doit ainsi réunir plusieurs objectifs : systématiquement parvenir à capter le contrat d'assurance plaisance d'une partie faible sans que les juges ressentent la nécessité d'en tordre les critères, tout en permettant de ne pas obligatoirement y inclure les autres assurés. On songe notamment aux assurés de grande plaisance qui peuvent estimer ne pas requérir une protection particulière. Le critère de la commercialité n'est pas satisfaisant en ce qu'il ne permet pas d'encadrer la complexité du secteur de la plaisance où le mélange d'utilisations personnelles et lucratives d'un navire est courant. Même sans s'arrêter au cas d'école des locations occasionnelles du navire de plaisance, la jurisprudence fournit des illustrations diverses de ces difficultés. C'est le cas de l'affaire du Navire *Creter IV* où le sinistre intervenu pendant le convoyage du navire de plaisance a été exclu car le navire n'était pas utilisé à des fins d'agrément comme le nécessitait la police d'assurance. Il a pourtant été justement relevé que le plaisancier peut à des fins strictement personnelles contracter avec un professionnel pour le convoyage de son navire. Mais cet arrêt montre aussi l'ambivalence de la question de l'utilisation commerciale en ce que le commentateur relève également, qu'en l'occurrence l'assuré était un professionnel de la location, encore que lors du sinistre le navire n'était pas loué⁶⁶⁰. Force est de constater que le critère de la commercialité se présente alors, plus, comme un prétexte.

Il est pourtant difficile de corréler l'application d'un régime spécifique de la plaisance à la nature de l'unité assurée. On comprend ainsi aisément le tribunal de commerce de Marseille lorsqu'il a exclu le sinistre intervenu pendant le tournage d'un film sur un navire de plaisance couvert par une police d'assurance plaisance⁶⁶¹. L'utilisation du navire de plaisance y était, purement commerciale (malgré sa dimension artistique). Encore une fois, l'ensemble de ces discussions

⁶⁵⁹ Sur ces questions v. *supra* n° 109.

⁶⁶⁰ Cass.civ2. 13 juillet 2006, n° 05-11.242, Inédit, navire « Creter IV » ; 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, 1er novembre 2006 « *Le convoyage du navire, lors du sinistre pouvait-il être considéré comme antinomique de l'utilisation à titre personnel ? La question pouvait être posée car un plaisancier propriétaire de son navire peut parfaitement, à des fins strictement personnelles, passer un contrat de convoyage avec un professionnel* ».

⁶⁶¹ T.com. Marseille 3 décembre 2010 n°20096F02056 (Revue Scapel, 88e année n°1 – 1er trimestre 2011).

montre le souci de protection de la partie faible par opposition au professionnel. Or, la faiblesse d'un assuré ne doit pas fluctuer en fonction du type d'utilisation ponctuelle qu'il fait de l'objet assuré (au-delà des restrictions de la police), ni du type de navire assuré qui cette fois ne reflète pas non plus la nature de l'assuré. Pour ces raisons, le champ d'application d'un régime spécifique de l'assurance doit être corrélé non pas à la nature de la navigation ni à la nature du navire mais à la personne même de l'assuré. En effet, c'est cette personne de l'assuré qui a justifié et justifie encore aujourd'hui une séparation du régime de l'assurance terrestre et de l'assurance maritime.

182. Bis– Il est ainsi nécessaire de se demander quel est l'assuré prétendument faible que le législateur a entendu protéger : « *Le droit de l'assurance maritime est en effet un droit de professionnels et pour les professionnels, ce que ne sont pas, en principe, les plaisanciers* »⁶⁶². Par opposition, le droit de l'assurance plaisance devrait être un droit du non-professionnel plutôt que de l'oisif qui navigue que pour son seul agrément. Un plaisancier qui met occasionnellement son navire en location ne devient pas de ce fait un professionnel du charter. Or, depuis la séparation du régime du droit de l'assurance maritime et de l'assurance plaisance, le droit de la consommation a établi une opposition au concept juridique de professionnel : le consommateur ou non-professionnel⁶⁶³. Ce concept a déjà été suggéré précédemment pour l'interprétation jurisprudentielle à donner à la notion de navigation de plaisance en assurance⁶⁶⁴.

Pour nous, le champ d'application d'un régime spécifique de l'assurance protecteur de l'assuré doit être déterminé en contemplation de la qualité de consommateur de l'assuré. Un tel critère permettrait d'intégrer les plaisanciers à ce régime, sans se soucier du but de la navigation au jour du sinistre, ce qui a le mérite de la simplicité pour l'assuré et place sur l'assureur la charge de prévoir des exclusions de garantie, s'il estime qu'un certain type de navigation n'est pas un risque qu'il entend couvrir. Au-delà de la prévisibilité accrue que cela entraîne, une inversion de la charge de la preuve s'opère en la faveur de l'assuré. Dans le

⁶⁶² Auteur non précisé, « Assurance corps Navire de plaisance Clause de valeur agréée Validité » DMF n° 9, 1er juin 2005.

⁶⁶³ Article préliminaire du Code de la consommation.

⁶⁶⁴ v. *supra* n° 130.

même temps, un tel critère permet de mettre à l'écart les sociétés propriétaires de navires de grande plaisance, ces derniers étant souvent destinées, en majeure partie, à la location/au charter. Mais là, il pourrait effectivement être possible de s'inspirer du régime de l'assurance aérienne, comme cela a pu être déjà recommandé⁶⁶⁵, en laissant le choix du régime (plaisance ou maritime) aux parties. Quoi qu'il en soit, par souci d'uniformisation, il ne semble guère justifié d'exclure purement et simplement l'assurance plaisance de l'assurance maritime. Il nous semble en effet plus naturel de réintégrer l'assurance plaisance dans l'assurance maritime, tout en y ajustant certaines règles applicables afin d'en rendre le régime plus protecteur de l'assuré. L'autre solution serait de créer un nouveau titre du Code des assurances spécifique à l'assurance plaisance, ce qui ne nous semble pas absolument nécessaire. Il peut plutôt s'opérer un dépeçage des dispositions protectrices de l'assurance terrestre et une mise à l'écart des dispositions de l'assurance maritime qui vont à l'encontre de cet objectif.

183. – Dépeçage proposé. Si l'objectif de protection de la partie faible est conservé, plusieurs dispositions du régime de l'assurance maritime doivent être exclues. L'analyse des dispositions du droit de l'assurance maritime défavorable à la protection de l'assuré a déjà fait l'objet d'une étude⁶⁶⁶. En application de celle-ci, il peut être suggéré d'exclure les dispositions plus sévères pour l'assuré en cas de fausse déclaration du risque⁶⁶⁷ et de défaut de paiement de prime⁶⁶⁸, sur la non-prise en compte de la valeur réelle du navire⁶⁶⁹, sur les exclusions de garantie maritimes légales⁶⁷⁰, sur l'obligation de l'assuré de minimiser son préjudice⁶⁷¹ et l'absence d'obligation de remplacer ou de réparer l'unité assurée⁶⁷². Dans le même ordre d'idées, certaines dispositions du droit terrestre devraient être maintenues dans le régime d'assurance plaisance pour améliorer la protection de l'assuré. Il s'agit avant tout de l'obligation de prévoir des exclusions de garanties formelles et

⁶⁶⁵ F. Turgné, *Assurances maritimes et transports. – Panorama. JurisClasseur Responsabilité civile et Assurances* ; 2013, n° 32.

⁶⁶⁶ v. *supra* n° 86 et s.

⁶⁶⁷ L172-2 du Code des assurances

⁶⁶⁸ L172-20 du Code des assurances

⁶⁶⁹ L172-10 du Code des assurances

⁶⁷⁰ L172-16 et 16-1 du Code des assurances

⁶⁷¹ L172-23 du Code des assurances

⁶⁷² L172-25 du Code des assurances

limitées⁶⁷³ (piliers de la protection de l'assuré), la nullité légale de certaines clauses de déchéance⁶⁷⁴, les dispositions sur la durée, la reconduction et résiliation du contrat d'assurance⁶⁷⁵ et la renonciation de l'assureur qui prend la direction d'un procès à soulever les exceptions dont il a connaissance⁶⁷⁶. Leurs applications étant défavorables à l'assuré, les dispositions maritimes sur le défaut de déclaration du risque et de paiement de la prime, doivent se voir appliquer leurs pendants terrestres⁶⁷⁷.

Il faut relever que les dispositions des articles L173-4 et 5 du Code des assurances (vice propre du navire et faute intentionnelle du capitaine) ont été considérées comme plus défavorables à l'assuré⁶⁷⁸, toutefois, nous n'envisageons pas de les exclure. En effet, ces articles participent à la responsabilisation de l'assuré dans un domaine où une certaine capacité et attention sont attendues de sa part sans nuire trop sévèrement à sa protection. En outre, l'article L173-4 trouve son pendant en droit de l'assurance terrestre qui a lui-même pour origine le droit maritime⁶⁷⁹. Ces articles participent au maintien d'un aléa indispensable aux contrats d'assurance⁶⁸⁰, question qui anime le contentieux aussi dans le cadre de l'assurance des navires de plaisance⁶⁸¹. De la même façon, il ne nous semble pas nécessaire, dans le dépeçage proposé, de rendre obligatoire des dispositions de l'assurance maritime supplétives de volonté, la diversité des situations des plaisanciers justifiant, selon nous, de laisser une certaine marge de manœuvre aux parties alors que les dispositions d'ordre public offrent déjà une protection importante aux plaisanciers.

184. – Dispositions autonomes. Le dépeçage proposé vise à extraire de ces deux régimes d'assurance les dispositions qui permettent d'améliorer la protection de l'assuré. Mais il est aussi possible d'envisager la création de dispositions inédites, spécifiques à un régime de l'assurance plaisance. À ce titre, la principale

⁶⁷³ L113-1 du Code des assurances

⁶⁷⁴ L113-11 du Code des assurances

⁶⁷⁵ L113-12, 15 à 16-1 du Code des assurances

⁶⁷⁶ L113-17 du Code des assurances.

⁶⁷⁷ L113-8 et 9 du Code des assurances.

⁶⁷⁸ v. *supra* n° 66 et 84.

⁶⁷⁹ P.Y. Nicolas « Remorquage impayé sur la Route du Rhum », DMF n° 780, 1er mai 2016.

⁶⁸⁰ P. Lureau ; « La nouvelle législation des assurances maritimes » ; DMF 1968 p.259 et s.

⁶⁸¹ v. par exemple : P.Y. Nicolas, « Le défaut d'entretien peut-il être exclu lorsqu'il provoque l'innavigabilité du navire », - DMF n° 774, 12 novembre 2015 ; P.Y. Nicolas, « Perte totale, vol ou détournement », DMF n° 806, 1er octobre 2018.

disposition envisagée serait de créer une garantie légale de l'abordage pour les dommages aux personnes, là où l'assurance maritime exclut la garantie abordage pour ce type de dommage. Or, pour la navigation plaisance, les dommages corporels sont une préoccupation pour l'assuré ainsi que pour les potentielles victimes d'un abordage, ce qui nécessite alors une adaptation de l'article L173-8 du Code des assurances pour la plaisance.

185. – Proposition de délimitation. Sur la base de ces éléments, il peut être proposé la réécriture suivante de l'article L171-5 alinéa 1 et 2 du Code des assurances :

« Pour les contrats d'assurance conclus par toute personne physique qui a contracté une assurance pour un navire à des fins qui n'entrent pas dans le cadre de son activité principale ou accessoire commerciale, industrielle, artisanale, libérale, scientifique, agricole ou halieutique lors de la souscription, le présent titre est applicable à l'exception des articles L172-2, L172-10, L172-16, L172-16-1, L172-20, L172-23 et L172-25 du présent Code.

Par dérogation à l'article L111-1 alinéa 1 du présent Code, les articles L113-1, L113-3, L113-8, L113-9, L113-11, L113-12, L113-15, L113-15-1, L113-16, L113-17 sont également applicables aux contrats d'assurance régis par le précédent alinéa.

Par dérogation à l'article L173-8, pour les contrats d'assurance soumis au 1^{er} alinéa du présent article, l'assureur est garant du remboursement des dommages de toutes natures, y compris des dommages aux personnes dont l'assuré est tenu sur le recours des tiers en cas d'abordage par le navire assuré ou de heurt de ce navire contre un bâtiment, corps fixe, mobile ou flottant.

Les personnes physiques qui contractent à des fins qui entrent dans le cadre de leur activité principale ou accessoire commerciale, industrielle, artisanale, libérale, scientifique, agricole ou halieutique ou les personnes morales qui contractant un tel contrat peuvent, sur option, être soumises à l'ensemble des dispositions des chapitres Ier, II et III du présent titre ».

Il faut noter que la question de l'assurance des grands risques n'est pas abordée dans cette proposition de rédaction de l'article L171-5, son exclusion à l'assurance plaisance étant incertaine.

Section 2 : La question de l'obligation d'assurance

186. – En l'état du droit positif, le droit de la plaisance ne connaît pas une obligation générale d'assurance dommages du navire ou d'une assurance du plaisancier. La possibilité de créer une assurance obligatoire pour le plaisancier a ainsi été régulièrement suggérée et envisagée. Le droit français connaît en effet plus d'une centaine d'assurances obligatoires⁶⁸². On songe notamment à l'assurance des véhicules automobiles ou encore aux assurances construction.

187. – Délimitation du problème. Dans le domaine maritime, les assurances obligatoires n'ont longtemps concerné que des hypothèses restreintes : les navires nucléaires, les navires pétroliers et le transport d'hydrocarbures, le transport de matières nocives et dangereuses, le transport de passagers⁶⁸³. L'obligation d'assurance s'est ensuite considérablement élargie, d'une part en raison d'assurance pour les pollutions par soutes qui concerne les navires de plus de 1000 unités de jauge brute⁶⁸⁴, et l'obligation d'assurance couvrant les créances maritimes soumises à la limitation pour les navires de plus de 300 unités de jauge brut⁶⁸⁵ introduites en droit français en 2011⁶⁸⁶. Par ces deux derniers ajouts, de nombreux navires de haute plaisance se trouvent désormais soumis à une obligation d'assurance, mais tel n'est pas le cas des navires de plaisance dont les jauges sont inférieures aux seuils d'application de ces obligations d'assurance. De fait, il n'existe pas, par principe, une obligation d'assurance légale des navires de plaisance.

⁶⁸² J. Kullmann ; A. Jean-Joseph ; N. Lacoste-Masson, *82-Présentation générale*, Lamy Assurances, 2019, Wolters Kluwer.

⁶⁸³ P. Bonassies ; C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, p.634, N° 383-2

⁶⁸⁴ Cette obligation ne concerne ainsi à priori que la haute plaisance, les yachts de plus de 1.000 unités de jauge brut dépassant généralement les 60 mètres de longueur.

⁶⁸⁵ Il est ici un peu plus difficile de considérer que cette obligation d'assurance concerne uniquement la haute plaisance. Les navires de plus de 300 unités de jauge brute concernant généralement des navires d'au moins 30 mètres de longueur, certains *Sailing Yacht* peuvent se voir soumis à cette obligation d'assurance sans nécessairement être assimilé à un navire de haute plaisance.

⁶⁸⁶ Article L5123-1 et 2 du Code des transports.

La question de la création d'une assurance obligatoire pour les navires de plaisance a souvent été liée à celle de la limitation de responsabilité de l'armateur. En effet, la création d'une assurance obligatoire en plaisance a été suggérée comme une alternative à la limitation de responsabilité du navire de plaisance⁶⁸⁷. Si nous comprenons, assurément, la nécessité de prévoir une sécurité pour le plaisancier lorsque celui-ci n'est plus protégé par un fonds de limitation, ce raisonnement nous semble quelque peu naïf. D'une part, en matière d'assurance plaisance, plus que dans d'autres assurances maritimes, la notion de fonds de limitation est véritablement liée à celle de l'assurance. Comme nous l'avons vu⁶⁸⁸, la création d'un fonds de limitation sans l'appui d'un assureur est souvent particulièrement complexe pour un plaisancier qui ne bénéficie pas de liquidités suffisantes pour établir le fonds de limitation⁶⁸⁹. En plaisance, le fonds de limitation de responsabilité du navire est ainsi un mécanisme difficilement dissociable de l'assurance. La création d'une assurance obligatoire ne servirait ainsi pas tant à pallier l'absence de limitation de responsabilité que de simplement alourdir la charge du plaisancier. En l'absence de fonds de limitation, l'assuré resterait débiteur de l'intégralité du dommage si son assureur refuse sa garantie (en cas de déchéance ou d'exclusion de garantie par exemple) ou une partie de ces dommages lorsque le plafond de la garantie est inférieur au montant du préjudice.

De plus, preuve est faite que l'obligation d'assurance n'est pas incompatible avec le fonds de limitation en matière maritime, puisque les textes qui prévoient une obligation d'assurance, conservent également la limitation de responsabilité de l'assuré⁶⁹⁰. Quoi qu'il en soit, ce point est désormais quelque peu dépassé alors que le principe de limitation de responsabilité du navire de plaisance a été confirmé par une question prioritaire de constitutionnalité. La création d'une assurance obligatoire ne saurait plus être justifiée au motif que la limitation de responsabilité du navire de plaisance doit être supprimée.

187. Bis– La création d'une assurance obligatoire n'est plus guère envisagée comme une alternative à la limitation de responsabilité du navire de plaisance,

⁶⁸⁷ S. Miribel, « Plaisance et limitation de responsabilité », DMF n°766, 1^{er} février 2015.

⁶⁸⁸ v. *supra* n° 75.

⁶⁸⁹ v. *supra* n° 58 Bis.

⁶⁹⁰ On songe bien entendu ici en tête, à l'obligation d'assurance des créances maritimes limitées de l'article L5123-1 et 2 du Code des assurances.

toutefois, elle demeure suggérée dans le but d'améliorer l'indemnisation des victimes. En effet, la plaisance concentrant une grande partie des accidents maritimes, avec souvent l'implication de dommages corporels, l'obligation d'assurance du navire de plaisance est vue comme une nécessité pour les victimes. À cet égard, un parallèle a été fait avec la question de l'obligation d'assurance obligatoire des véhicules automobiles issue de la loi Badinter de 1985⁶⁹¹, il existe aussi un rapprochement à cet égard dans le cadre de l'assurance vie⁶⁹².

On pourrait objecter que l'obligation d'assurance en matière d'accidents de circulation a pour fondement la responsabilité sans faute du conducteur, là où la responsabilité du plaisancier est avant tout une responsabilité pour faute au titre du régime de l'abordage. En effet, le régime de responsabilité sans faute de la loi Badinter présuppose une assurance obligatoire, sans laquelle les conducteurs auraient difficilement accepté de devoir une indemnisation alors que leurs comportements n'auraient pas été négligents⁶⁹³. L'assurance obligatoire est peut-être un prérequis de l'établissement d'une responsabilité sans faute pour les utilisateurs d'un véhicule, mais l'assurance obligatoire n'a pas pour but de couvrir que des responsabilités sans faute. La preuve est justement en matière d'accidents de circulation où l'assurance obligatoire a précédé la loi Badinter, alors que cette obligation a été créée pour soulager un fonds de garantie devenu trop coûteux⁶⁹⁴. Ainsi en matière d'assurance automobile, l'obligation d'assurance ne provient pas directement de l'objectif d'indemniser les victimes (c'est le fonds de garantie et la loi Badinter qui ont rempli cette fonction). En l'absence d'un fonds de garantie spécifique des victimes d'accidents de navigation⁶⁹⁵, il est difficile de justifier la création d'une assurance obligatoire en prenant l'exemple de l'assurance automobile, alors que les données du problème sont sensiblement différentes. Plus pertinente, peut-être à ce niveau, serait la comparaison avec l'assurance obligatoire en matière de transport aérien, mais celle-ci peut être rapprochée de l'obligation

⁶⁹¹ Désormais prévue à l'article L211-1 du Code des assurances maritimes.

⁶⁹² M. de Juglart, « La navigation de plaisance en mer », DMF. 1981 p. 387

⁶⁹³ J. Kullmann ; A. Jean-Joseph ; N. Lacoste-Masson, 2821 - *Particularité de l'assurance automobile*, Lamy Assurances, 2019, Wolters Kluwer : « Sans assurance obligatoire, la loi du 5 juillet 1985 n'aurait pas vu le jour. Comment considérer que quelqu'un soit tenu d'indemniser une victime alors qu'aucune responsabilité, au sens traditionnel du terme, ne peut lui être imputée. ».

⁶⁹⁴ C. Caillé ; *Assurance automobile* — Répertoire de droit civil, Dalloz, 2015 – 2020, n°1

⁶⁹⁵ Nous mettons de côté les fonds de garanties généraux en matière pénale ou spécifiques aux dommages de pollution par hydrocarbures.

d'assurance du transport maritime de passagers, encore que l'obligation d'assurance en aérien ne concerne pas uniquement le transport⁶⁹⁶.

187. Ter– Il reste qu'une assurance obligatoire n'est pas seulement envisagée dans le cadre de la protection du plaisancier assuré, mais aussi et peut être surtout en la faveur de la victime de cet assuré. Face au risque d'insolvabilité de l'assuré responsable, l'assurance responsabilité obligatoire du plaisancier peut être vue comme une nécessité. Cela a tout particulièrement été avancé en présence de dommages corporels. Si est effectuée une comparaison avec le régime des accidents de la circulation de la loi Badinter, effectivement, l'indemnisation des victimes, en cas de dommages corporels, s'avère plus favorable. Cependant, sur ce point, la loi Badinter ne crée pas de distinction au titre de l'assurance obligatoire⁶⁹⁷. Si la plaisance regroupe une grande partie des accidents de navigation, il est certain que ceux-ci, par leurs nombres, ne peuvent pas être comparés aux accidents de circulation. Le souci d'une assurance obligatoire en faveur des victimes est sans doute à cet égard moins pressant. Toutefois, c'est peut-être en s'inspirant de la loi Badinter qui concerne les véhicules terrestres à moteur qu'a également été suggéré de limiter l'obligation d'assurance aux seuls navires de plaisance dont le système de propulsion est à moteur⁶⁹⁸ (les navires à moteur étant en majorité en France, la majorité des navires de plaisance serait alors soumis à une assurance obligatoire)⁶⁹⁹.

188. – Réponse de la pratique. En parallèle des débats sur la création d'une assurance obligatoire, la pratique a formulé sa propre réponse. Ainsi, en France, une majorité de navires de plaisance est assurée. Le nombre des navires de plaisance en France n'étant pas assurés était inférieur à 30% dès les années 1980⁷⁰⁰. C'est d'abord le cas de nombreux navires amarrés dans un port, la souscription d'une assurance pouvant être une condition *sine qua non* de l'obtention d'une place dans de nombreux endroits.

⁶⁹⁶ C. J. Berr ; *Assurance aérienne* – Répertoire de droit commercial, Dalloz, 2006-2018, n°15 et s.

⁶⁹⁷ L'article L211-1 du Code des assurances sur la question impliquant une assurance pour les atteintes aux personnes comme aux biens.

⁶⁹⁸ P. Bonassies, « Le droit positif français en 1992 », DMF n° 523, 1er janvier 1993.

⁶⁹⁹ Y. Tassel, « Association française du droit maritime Première journée Georges Ripert, Actualité du droit maritime en 1994 13 juin 1994 », DMF n°540, 1er juillet 1994.

⁷⁰⁰ M. de Juglart, « La navigation de plaisance en mer », DMF. 1981 p. 387

Les navires participant à des régates ou appartenant à des clubs nautiques ou à des écoles de voile (au-delà d'un certain nombre d'adhérents) se voient aussi imposer la souscription d'une assurance.

C'est ensuite par le financement des navires de plaisance, notamment par le biais de location avec option d'achat que l'organisme de financement peut conditionner sa participation à la souscription d'une assurance⁷⁰¹. En matière de location, il peut aussi être prévu au titre des obligations du loueur, une obligation d'assurance responsabilité⁷⁰².

C'est enfin par le biais de l'assurance responsabilité civile qui peut contenir une garantie accessoire pour les risques plaisance, que la plupart des navires de plaisance se trouvent assurés en pratique. C'est là, probablement, l'une des raisons majeures, si ce n'est la raison principale, qui fait que l'inscription d'une obligation d'assurance légale des navires de plaisance n'a pas abouti. Ce point a d'ailleurs été invoqué par le ministère des transports pour justifier l'absence d'assurance obligatoire des navires de plaisance. Considérant que le nombre de plaisanciers était déjà très important, il a ainsi été estimé que l'instauration d'une assurance obligatoire n'est pas le moyen le plus adéquat d'augmenter le nombre de plaisanciers assurés⁷⁰³. Il a également été recommandé que les pouvoirs publics limitent leurs actions à une sensibilisation des plaisanciers aux périls de mer et à une incitation à s'assurer⁷⁰⁴. Malgré l'absence d'assurance obligatoire des navires de plaisance, la pratique a fait que la garantie des risques plaisance est largement généralisée en France.

189. – Problèmes persistants. Bien que la suppression de la limitation de responsabilité ne soit plus d'actualité et que la pratique a largement imposé l'assurance des navires de plaisance, l'absence d'obligation légale d'assurance n'est cependant pas sans conséquence. D'une part, si effectivement la pratique entraîne une assurance généralisée des navires de plaisance, de nombreuses unités

⁷⁰¹ C. de Lapparent, O. Jambu-Merlin, G. Viel, Fasc.1053 –*Navigaton de plaisance. – Navire de plaisance. – Utilisation du navire*, Jurisclasseur transport, Lexisnexis, 2016, n°88 et s.

⁷⁰² J.P Beurrier, *Droit maritime*, 2015 – 2016, Dalloz action, 3ed.

⁷⁰³ Question écrite avec réponse n° 44853, 3 août 2004 – Assurances – Assurance responsabilité civile – Propriétaires de bateaux. – M. Mourrut Étienne – Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

⁷⁰⁴ M. de Juglart, « La navigation de plaisance en mer », DMF. 1981 p. 387.

restent non assurées. S'il a été, par exemple, effectivement signalé que l'obtention d'une place de port est généralement conditionnée par la souscription d'une assurance, de nombreuses unités ne disposent justement pas d'une place de port⁷⁰⁵.

Ainsi, il pourrait être considéré défavorable pour la victime de soumettre ses chances d'indemnisations au hasard de ce que le responsable bénéficie d'une assurance. Toutefois, il faut relativiser cet écueil en ce que c'est là le lot de nombreuses victimes dans d'autres domaines et que la question de savoir si le plaisancier mérite une protection plus importante que d'autres victimes est plus une question de société qu'un problème juridique. Surtout, la victime qui est le plus souvent également un plaisancier sera indemnisée par son propre assureur⁷⁰⁶ sur lequel reposera le risque d'insolvabilité de la personne responsable. Plus préoccupant est la question des navires étrangers qui naviguent dans les eaux françaises. Si la pratique, en France, a poussé à une assurance massive des navires de plaisance, tel n'est pas nécessairement le cas des navires provenant d'autres pays. L'obligation d'assurance a ainsi pu être invoquée comme un moyen de protection des victimes vis-à-vis de ces navires en s'imposant comme une mesure de police et de sécurité⁷⁰⁷.

190. – Mérites d'une assurance obligatoire. L'assurance du navire de plaisance, si elle aboutit à protéger le propriétaire du navire, vise avant tout la protection de la victime face à un plaisancier insolvable. L'assurance obligatoire n'est plus aujourd'hui perçue comme une alternative à la limitation de responsabilité du navire de plaisance. Pour ce qui est de la haute de plaisance, de nombreux yachts qui dépassent les seuils prévus se trouvent désormais soumis à une assurance obligatoire pour faire face à certains risques particuliers. La pratique, là encore, les pousse également à l'assurance dans le domaine spécifique de l'affrètement des navires de haute plaisance. Il est par exemple possible de noter une obligation contractuelle d'assurance qui pèse sur l'armateur⁷⁰⁸. S'agissant d'un professionnel, il ne semble guère justifié de lui imposer une assurance pour

⁷⁰⁵ Y. Tassel, « Association française du droit maritime Première journée Georges Ripert, Actualité du droit maritime en 1994 13 juin 1994 », DMF n°540, 1er juillet 1994.

⁷⁰⁶ À la condition bien sûr qu'elle ait souscrit une assurance dommage.

⁷⁰⁷ P. Bonassies, « Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité », DMF n°524, 1er février 1993.

⁷⁰⁸ Article 16.a) du modèle de contrat d'affrètement MYBA.

les risques qu'il est susceptible d'encourir et qu'il est lui-même capable de décider s'ils doivent être garantis. Cependant, vis-à-vis des tiers victimes, l'application d'une assurance obligatoire pour couvrir les risques et les navires qui sont exclus des assurances obligatoires est envisageable. Cette évolution nous semble souhaitable compte tenu des dommages (corporels, matériels et environnementaux) importants que peuvent causer ces unités et du grand nombre d'unités battant pavillons étrangers qui naviguent dans les eaux françaises.

Notre avis est moins tranché en ce qui concerne une assurance obligatoire générale. Il est certainement prudent de se rallier à l'opinion des pouvoirs publics qui estiment que la souscription généralisée d'assurance par la pratique ne justifie pas l'imposition d'une assurance obligatoire. L'assurance obligatoire pourrait entraîner une pression financière superflue qui n'est pas appropriée à l'activité restreinte de certains plaisanciers. Quel en serait l'intérêt pour le propriétaire d'un engin de moins de deux unités de jauge utilisée très occasionnellement ? Or, 90% de la flotte plaisance française est composée d'unités de moins de 8 mètres⁷⁰⁹.

Mais, d'un autre côté, nous ne pouvons pas nier l'importance des dommages, notamment corporels, que peuvent provoquer les navires de plaisance, même de petites tailles. Le célèbre naufrage de l'« Airel » en est la malheureuse illustration. La question est difficile à trancher, le maintien du *statu quo*, à défaut d'être pleinement satisfaisant, est envisageable. Un compromis acceptable pourrait se trouver dans la création d'un fonds d'indemnisation pour les dommages corporels des plaisanciers. Cette solution permettrait aux plaisanciers dont la situation ne justifie pas de souscrire une assurance de ne pas s'imposer cette charge supplémentaire tout en permettant aux victimes d'un plaisancier insolvable de ne pas être privées de réparation.

CONCLUSION DU CHAPITRE

191. – Les risques maritimes que sont amenés à affronter plaisanciers et navires marchands sont similaires, malgré un danger accru pour les personnes dans

⁷⁰⁹ Question écrite avec réponse n° 44853, 3 août 2004 – Assurances – Assurance responsabilité civile – Propriétaires de bateaux. – M. Mourrut Étienne – Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

la plaisance. A ce risque maritime peut éventuellement s'ajouter un risque commercial, qui, s'il est l'apanage de la marine marchande, peut aussi se retrouver en plaisance pour peu que le navire soit attribué à une activité lucrative. Si le risque peut bien être similaire, tel n'est pas le cas de la personne qui est exposée à ce risque. Le plaisancier ne saurait être présumé être un professionnel, même celui qui s'adonne occasionnellement à une activité de location de son navire.

Si le risque peut bien être similaire, la capacité du plaisancier à affronter ce risque peut être radicalement différente. Tel est, peut-être, le cas dans le cadre de l'assurance plaisance où nous pouvons effectivement considérer qu'une majorité d'assurés fait face à un rapport de forces déséquilibré face à l'assureur, ce qui justifie une protection renforcée malgré un péril maritime commun. Toutefois, cet état de fait n'amène pas à approuver le régime actuel de l'assurance plaisance qui ne parvient pas pleinement à remplir l'objectif de protection du plaisancier qu'il s'est fixé. Mais le régime maritime de l'assurance n'est pas non plus à même de remplir pleinement cet objectif. La solution nous paraît devoir être trouvée dans une voie intermédiaire visant la formation d'un régime nouveau à même de réunir le meilleur des deux régimes existants, répondant d'ailleurs à l'intention initiale du législateur. Nous avons ainsi suggéré de réintégrer l'assurance plaisance dans l'assurance maritime en y ajoutant diverses dispositions de droit terrestre protectrices avec quelques ajustements.

Parmi les quatre orientations possibles du droit de la plaisance que sont : l'intégration totale au droit maritime ; l'intégration totale au droit terrestre ; le maintien du régime hybride actuel ; le développement d'un droit spécial de la plaisance, en matière d'assurance le droit positif a opté pour un rejet quasi-total vers le droit terrestre. Ce choix est critiquable car le régime qui en découle n'est pas adapté à une navigation maritime fut-elle de plaisance. Mais ce choix est plus compréhensible en nautisme (à l'inverse de la haute plaisance) où le plaisancier peut plus souvent s'apparenter à un assuré terrestre. La meilleure solution nous semble être ici le développement d'un droit spécial de l'assurance plaisance car ni le droit terrestre ni le droit maritime de l'assurance ne remplissent l'objectif de protection de l'assuré.

Plus complexe est la question de l'instauration d'une obligation d'assurance. Parfois proposée comme une alternative à la limitation de responsabilité, critiquée par le plaisancier, elle n'est plus autant recommandée et elle est d'ailleurs repoussée par les pouvoirs publics. De fait, la pratique a conduit une majorité d'unités à s'assurer. A l'inverse du régime des véhicules terrestres à moteur, l'abordage étant un régime de responsabilité pour faute, une obligation d'assurance se justifie donc moins. Toujours est-il que l'objectif du plaisancier pourrait justifier une forme de protection sous la forme d'un fonds de garantie à défaut d'une assurance obligatoire.

Parangon de la liberté contractuelle, le contrat de mise à disposition du navire de plaisance met aussi le plaisancier face à des risques similaires en plaisance et en grande plaisance, mais la protection du plaisancier nécessite de s'intéresser au contrat de location.

Chapitre II : La protection du locataire comme partie faible du contrat de location de plaisance

192. – Comme nous l'avons vu, la mise à disposition du navire de haute plaisance s'effectue principalement par le contrat d'affrètement qui se voit désormais concurrencé par le contrat de transport⁷¹⁰. En parallèle, subsiste également le contrat de location du navire de plaisance sur le fondement du contrat de louage de droit commun. La distinction entre le contrat d'affrètement et de location est délicate, les deux contrats ayant des effets similaires. Cette confusion se retrouve même dans le langage alors qu'on vient à parler de « location-affrètement », mot valise qui trahit une incertitude sans lui donner le moindre éclaircissement. Les différences de régime entre les deux contrats sont pourtant majeures, ce qui nécessite de clarifier la qualification du contrat de mise à disposition du navire de plaisance (Section I). Se pose ensuite une seconde difficulté dans le cadre spécifique du contrat de location, celle de l'ambiguïté du statut des parties dans ce contrat, notamment au regard des responsabilités qui en découle (Section II).

⁷¹⁰ v. *supra* : Partie I, Titre II, Chapitre II.

Section I : La nécessité de clarifier la qualification du contrat de location du navire de plaisance

193. – L'utilisation tarifée d'un navire de plaisance par une partie qui n'est pas propriétaire d'un navire peut revêtir diverses formes juridiques. S'il est possible de penser au simple contrat de passage pour le transport de passagers, l'essence de cette convention ne repose pas dans l'exécution d'une activité de plaisance mais plutôt dans le seul déplacement des passagers. Le contrat de croisière a pour but la poursuite d'une activité de croisière qui en dépit de ses ressemblances avec la plaisance a été distinguée⁷¹¹. Ne reste alors principalement que deux qualifications possibles : le contrat de location de navire de plaisance et le contrat d'affrètement. La doctrine débat sur ces deux qualifications et la jurisprudence est à l'heure actuelle divisée. Le choix entre ces deux régimes entraîne des conséquences juridiques prononcées (§1) qui nécessitent de s'intéresser aux critères de la qualification de ces contrats (§2).

§1 : Les distinctions juridiques entre l'affrètement et la location

194. – La distinction entre ces deux régimes entraîne des différences de fond très marquées, notamment par l'application du droit de la consommation, mais a une incidence restreinte sur la compétence. Après une analyse générale des distinctions juridiques entre les régimes de l'affrètement et de la location (A), il sera possible de s'intéresser plus spécifiquement au régime de droit commun du louage appliqué à la location (B).

A. Présentation générale des distinctions.

195. – Introduction. Si le louage d'une chose et l'affrètement du navire apparaissent similaires dans leurs principes, l'application du droit de la consommation pour l'un change radicalement son régime par rapport à l'autre. Incidemment, cette différence opposera usuellement l'application du droit français

⁷¹¹ v. *supra* n° 5 Quater.

pour le louage ou de *common law* pour l'affrètement. En comparant les deux régimes, le remarquable parallélisme des formes entre le louage de chose et l'affrètement à temps apparaît évident. Ainsi, le louage de chose se définit comme le : « *contrat par lequel l'une des parties s'oblige à faire jouir l'autre d'une chose pendant un certain temps, et moyennant un certain prix que celle-ci s'oblige de lui payer* »⁷¹². L'affrètement à temps concerne, lui, l'engagement du fréteur, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur pour un temps déterminé⁷¹³. L'affrètement ne pourrait alors se voir que comme une simple variété de louage de chose qui concerne un navire.

En matière de yachting professionnel, les termes *location* et *charter* sont d'ailleurs utilisés indifféremment. Le champ lexical de la location est également occasionnellement utilisé par la doctrine pour parler de l'affrètement classique⁷¹⁴, et en matière d'affrètement coque-nue est évoqué le terme de location coque-nue⁷¹⁵. Toutefois, si le louage et l'affrètement sont tous les deux marqués par le principe de la liberté contractuelle, le Code des transports présente une variété de dispositions d'ordre public ou supplétives de volonté du régime de l'affrètement. Ainsi, à la différence du contrat de location, le contrat d'affrètement d'un navire de plus de 10 unités de jauge brute doit expressément être fait par écrit *ad probationem*⁷¹⁶, ou s'il s'étend sur une durée supérieure à un an, *ad validatem*⁷¹⁷. Dans ce second cas de figure, l'affrètement doit en outre faire l'objet d'une publication pour être opposable aux tiers⁷¹⁸.

Inversement, l'écrit n'est pas exigé à peine de nullité en matière de louage et il ne sera exigé, au titre de la preuve, que si le contrat de location dépasse le seuil réglementaire fixé en application du droit commun de la preuve des actes juridiques. La précision est intéressante en matière de plaisance où les locations sont parfois de très courtes durées et peuvent régulièrement se trouver en dessous

⁷¹² Article 1709 du Code civil.

⁷¹³ Lecture combinée des articles L5423-1 et L5423-10 du Code des transports

⁷¹⁴ V. par exemple : P. Bonassies ; C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, p.585, N° 743

⁷¹⁵ D.Gibirila : Synthèse 1190 - Louage d'ouvrage et d'industrie : contrat de travail et contrat de transport, *Jurisclasser Civil Code*, Lexisnexis, 2018, n°18

⁷¹⁶ Article R.5423-2 du Code des transports.

⁷¹⁷ Article L.5423-2 du Code des transports.

⁷¹⁸ Articles R.5114-6 et 7 du Code des transports.

de ce seuil. De plus, la jurisprudence considère que pour le calcul de ce seuil, le montant de chaque loyer doit être considéré isolément et non cumulativement⁷¹⁹. La location d'un navire pour une journée peut alors parfaitement se concevoir comme étant prouvable autrement que par écrit.

Plus fondamentale est néanmoins la différence des prescriptions extinctives entre le louage soumis à la prescription quinquennale de droit commun et celle courte de l'affrètement⁷²⁰. Ne serait-ce que sur ce seul point, on comprend alors l'importance primordiale pour les parties de bien définir la nature de leur contrat.

Mais plus embêtant encore est la question de la limitation de responsabilité. Si le bénéfice de cette limitation est admis pour l'affréteur, la jurisprudence ne s'est pas expressément prononcée sur son extension au locataire d'un navire soumis au contrat de louage de droit commun. A la différence de l'affréteur, le simple locataire est alors potentiellement soumis à une responsabilité illimitée⁷²¹, situation qui serait particulièrement injuste et contraire à l'intérêt général du développement des activités de plaisance.

196. – Histoire. Le droit positif de l'affrètement est une construction relativement récente par rapport à d'autres institutions de droit maritime. Aux origines, l'affrètement appartenait d'ailleurs au droit commun puisque sous le droit romain c'était déjà le contrat de louage (notamment la *Locatio Rei* ou *Locatio Conducti*) qui permettait de donner un navire à bail comme tout autre bien meuble⁷²². Au moyen âge, comme pour d'autres conventions, le louage du navire était prouvé par une *carta partita* (de l'Italien ou du Latin qui donnera le terme charte-partie), document découpé et dont sont emboîtés les fragments pour faire la preuve du contrat⁷²³. Mais avec l'Ordonnance de la Marine de Colbert de 1681, l'affrètement en atlantique (tiré du néerlandais *Vrecht* qui donne le mot fret) ou le

⁷¹⁹ Cour d'appel, Pau, Chambre sociale, 18 Décembre 1986, n°3583/86, numéro JurisData : 1986-048020.

⁷²⁰ Article L.5423-4 du Code des transports.

⁷²¹ Actes du colloque de la JURIS'CUP 1997, La location des bateaux de plaisance, Marseille.

⁷²² Louis Michon, *Droit romain : Du Louage d'ouvrage ; "locatioconductiooperisfaciendi"*, Thèse, A. Rousseau, Paris, 1890, p.73 et s.

⁷²³ R. Achard, P. Delebecque, Fasc. 1215 : Exploitation du navire. – Affrètement. – Règles communes : nature, formation et rupture du contrat, *JurisClasseur Transport*, LexisNexis, 2014, n°63 ; P. Bonassies ; C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, n° 741.

nolisement en méditerranée, défini comme le louage d'un vaisseau⁷²⁴, acquiert un véritable régime législatif qui distingue déjà l'affrètement au voyage ou au mois (à temps). Ce texte laissait déjà une certaine liberté contractuelle aux parties, puisque les temps de chargement des marchandises ne sont fixés par les usages du port que dans le silence de la charte-partie⁷²⁵. Mais il exige que le contrat soit fait par écrit. L'Ordonnance de Colbert prévoit diverses dispositions sur la forme du contrat et s'intéresse notamment au paiement du fret et à des cas d'empêchements pour le navire affrété de naviguer. Le Code de commerce Napoléonien de 1807 qui lui a succédé reprend, en les modernisant, diverses des dispositions de l'Ordonnance et y a ajouté une présomption de commercialité du contrat⁷²⁶.

La loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement codifiée aux articles L et R 5423-1 du Code des transports prévoit expressément son caractère supplétif⁷²⁷.

Avec l'émergence du droit de l'affrètement, le louage de chose hérité du droit romain consacré aux articles 1708 et suivants du Code civil n'avait plus vocation à régir le louage des navires, jusqu'à ce que la jurisprudence, en matière de plaisance, vienne semer la confusion⁷²⁸.

197. – Incidence restreinte sur la compétence. Le caractère commercial présumé de l'affrètement et cette absence de présomption pour le contrat de louage auraient pu entraîner des conséquences majeures sur la compétence judiciaire dont relèvent ces conventions. Toutefois, les règles gouvernant la compétence judiciaire, les clauses de juridiction et les clauses compromissaires réduisent grandement l'incidence de la distinction.

En ce qui concerne la compétence judiciaire, bien que l'article L721-3 du Code du commerce donne compétence aux tribunaux de commerce pour connaître des actes de commerce entre toutes personnes, la jurisprudence a réduit ce principe. En effet, l'arrêt *Commandant Dupuis* de la Cour de cassation a écarté la compétence du

⁷²⁴ S'agissant d'un contrat qui a été construit d'ailleurs sur le modèle de la location : M.B. Crescenzo-d'Auriac, *Fasc. 465-40 : Transport maritime. – Contrat d'affrètement*, JurisClasseur Responsabilité civile et Assurances, LexisNexis, 2007, n°3.

⁷²⁵ Livre troisième, Titre Ier, article 1^{er} et s. de L'ordonnance sur la marine de Colbert de 1681.

⁷²⁶ Article 633 ancien du Code de commerce désormais L110-2.

⁷²⁷ R5423-1 du Code des transports.

⁷²⁸ v. *infra* n° 206 et s.

tribunal de commerce à l'égard du plaisancier affréteur non commerçant⁷²⁹. Cependant, cette solution ancienne se complexifie en matière de yachting professionnel où régulièrement l'armateur comme l'affréteur contractent par le biais de sociétés souvent commerciales, conférant une compétence résiduelle du tribunal de commerce en matière d'affrètement des navires de haute plaisance.

Dans des décisions plus récentes, des litiges ayant trait à l'affrètement de navires ont été traités par des juridictions consulaires⁷³⁰ sans que la compétence du tribunal ne soit critiquée par les parties. Toutefois, cela est sans compter la rédaction quasi-systématique de clauses compromissaires dans les modèles de contrats d'affrètement des navires de haute plaisance, qui écartent, dans la plupart des cas, la compétence des juridictions françaises. Les clauses attributives des compétences étant normalement légales en matière internationale, indépendamment de la qualité des parties, il importe peu que la convention en cause soit un affrètement ou une location au regard de la licéité de cette clause dans le domaine international.

Dans le domaine national ou de l'union européenne, la question est plus complexe. L'article 19 du règlement Bruxelles 1 bis interdit la rédaction de clauses de juridiction dans un contrat conclu avec un consommateur défini comme une personne qui conclut pour un usage étranger à son activité professionnelle⁷³¹. A la différence du règlement Rome 1 sur la loi applicable, le règlement Bruxelles 1 bis ne restreint pas la notion de consommateur aux personnes physiques. En principe, un contrat d'affrètement ne devrait pas pouvoir contenir une clause de juridiction, pas plus qu'un contrat de location, du moment que l'affréteur n'agit pas en tant que professionnel (ce qui est en matière de plaisance, le postulat de base). Toutefois, en raison du champ d'application du règlement Bruxelles 1 bis, et tout particulièrement en ce qui concerne les règles sur les contrats conclus avec les consommateurs, cette limitation est assez restreinte notamment en ce qui concerne la haute plaisance. En effet, dans une grande majorité des cas, l'affréteur n'est pas domicilié dans un état de l'union européenne. Même si tel était le cas, il est

⁷²⁹ Cass.com. 02 décembre 1965, Bull.civ. 1965 N° 622, Navire « *Commandant Dupuis* ».

⁷³⁰ v. par exemple l'affaire du navire « *CARDIGRAE VI* » : CA Aix-en-Provence, 2ème Chambre civile, 03 mai 1988, n° 86/5644 ou « *Spirit or Race* » : Cour d'appel de Rouen, 8 avril 2004, DMF.656, 2005.

⁷³¹ Règlement Bruxelles 1 bis, n°1215/2012 du 12/12/2012, article 17.

possible que le fréteur ne dirige pas ses activités vers cet état. La haute plaisance étant un secteur très localisé, (notamment la mer méditerranée, adriatique et Egée) beaucoup de contrats d'affrètement d'un navire de haute plaisance échapperaient aux règles sur les contrats conclus avec des consommateurs autorisant la rédaction de clauses de juridiction. Un exemple classique est par exemple des affréteurs allemands concluant avec un fréteur domicilié aux Îles marshall. Il est peu probable que le fréteur dispose d'une succursale en Europe ou qu'il dirige ses activités vers l'Allemagne.

En outre, le règlement exclut également l'application des règles sur les contrats de consommation aux contrats de transport autres que ceux qui, pour un prix forfaitaire, combinent voyage et hébergement⁷³². Le fréteur pourrait arguer que le contrat d'affrètement du navire de haute plaisance est un contrat de transport échappant aux règles sur les contrats de consommation. Dans le cadre du règlement Bruxelles 1 ou 1 bis, la CJUE ne s'est pas prononcée sur l'assimilation du contrat d'affrètement à un contrat de transport. En revanche, concernant la convention de Rome du 19 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles, la Cour a déjà eu l'occasion de décider que le contrat d'affrètement, qu'il soit à temps ou au voyage, s'analyse en un contrat de transport si : « *l'objet principal du contrat est non pas la simple mise à disposition d'un moyen de transport mais le transport proprement dit des marchandises* »⁷³³

En ce qui concerne les clauses compromissoires, le problème est moins celui de la qualité de consommateur de l'affréteur ou locataire mais plutôt celui du principe compétence-compétence. En effet, dans le domaine international, la seule qualité de consommateur ne suffit pas à faire immédiatement échec à une clause d'arbitrage⁷³⁴. En conséquence, le caractère commercial ou non et plus généralement la qualification du contrat de mise à disposition du navire de plaisance (du moment qu'il ne s'agisse pas d'un contrat de transport) n'a qu'une très faible portée sur la validité, ou du moins l'application des clauses de juridiction et des clauses compromissoires.

⁷³² Règlement Bruxelles 1 bis, n°1215/2012 du 12/12/2012, Article 17.3.

⁷³³ CJCE, 06/10/2009, Affaire C-133/08, DMF 2011 Hors- séries N°14 p.87.

⁷³⁴ Cass.Civ1. 21 mai 1997, n° 95-11.427, Bull.civ. 1997 I n° 159 p. 107, navire « *Jaguar* ».

B. Présentation du régime du louage appliqué à la location du navire de plaisance.

198. – Régime terrestre de la location. La location du navire de plaisance qui ne relève pas du régime de l'affrètement, est soumis au régime de droit commun du louage et plus spécifiquement du louage de chose prévu aux articles 1708 à 1762 du Code civil. En effet : « *Le régime du contrat de louage de choses est suffisamment général pour être appliqué à d'autres contrats que les baux à loyers relatifs aux raisons et meubles, tels que la location de voiture ou la location de navires et engins de plaisance* »⁷³⁵. L'application des dispositions du Code civil sur le louage fait échec au régime de l'affrètement. Il faut néanmoins noter que l'application du contrat de louage en matière maritime n'est pas limitée à la location des navires de plaisance, alors qu'on en retrouve l'application dans diverses opérations. Nous pouvons évoquer la location d'un conteneur qui relève aussi d'un contrat de louage ; la location d'un navire désaffecté ou d'un ponton ou, encore, d'un navire devant servir d'entrepôt flottant⁷³⁶. Au regard de la location d'un navire, plusieurs de ces dispositions doivent retenir l'attention.

199. – Conditions du contrat de louage. Par une lecture combinée des articles 1710, 1711 et 1713 du Code civil, le contrat de location du navire de plaisance est une convention de louage de choses appréhendée comme un bail à loyer par lequel une des parties s'engage à faire quelque chose pour l'autre, moyennant un prix convenu entre elles. Le contrat de louage n'est pas soumis à une forme particulière s'agissant d'un contrat consensuel⁷³⁷ pouvant même être oral⁷³⁸. En cela, le contrat de louage ne s'éloigne pas du contrat d'affrètement, l'application du droit de la consommation au contrat n'y change d'ailleurs rien⁷³⁹. Cette liberté de forme accordée aux parties n'est pas dépourvue d'intérêt dans la mesure où les contrats de location de navires de plaisance peuvent être de très

⁷³⁵ J.P. Beurrier, *Droit maritime*, 2015 – 2016, Dalloz action, 3ed n°373.10 et s.

⁷³⁶ Laurent Garcia-Campillo, 896 - *Caractéristiques du contrat d'affrètement maritime*, Lamy transport Tome II, 2020, Wolters Kluwer.

⁷³⁷ J.P. Beurrier, *Droit maritime*, 2015 – 2016, Dalloz action, 3ed n°373.12.

⁷³⁸ Article 1714 du Code civil, ce qui aura néanmoins des conséquences notamment en matière de durée du bail.

⁷³⁹ Sauf cas spécifique comme la conclusion du contrat à distance, article L121-18 et s. du Code de la consommation.

courtes durées (à la journée si ce n'est demi-journée), d'un prix modique inférieur au seuil réglementaire sur la preuve par écrit et que ce contrat peut être conclu entre plaisanciers non professionnels, cette liberté de forme accordée aux parties n'est pas dépourvue d'intérêt. De manière indirecte, il est néanmoins considéré que la mise à disposition du navire doit avoir un caractère onéreux pour être qualifié de contrat de louage⁷⁴⁰, la rémunération du bailleur étant un élément essentiel de cette convention.

200. – Obligations du bailleur. Les articles 1709 et 1719 à 1721 du Code civil définissent les obligations légales du bailleur. Il lui est d'abord imposé une obligation de délivrance de la chose louée. Cette obligation est interprétée assez largement pour y inclure les documents nécessaires à la navigation, la jurisprudence donnant comme exemple l'acte de francisation du navire⁷⁴¹. Le navire doit ensuite être délivré en bon état de réparation de toute espèce. A cela s'ajoute l'obligation d'entretenir la chose louée en état de servir pour l'usage prévu et d'en faire jouir paisiblement le preneur⁷⁴². Cela implique une garantie des vices et défauts qui en empêcheraient l'usage, encore que cette obligation soit supplétive de volonté⁷⁴³.

Par un léger effort d'interprétation, on peut rapprocher ces obligations fondamentales du bailleur de l'obligation, tout aussi primordiale, de délivrance de navire et de maintien en état de navigabilité d'un fréteur à temps. Nous pouvons néanmoins estimer que l'obligation de maintien d'une jouissance paisible du bailleur va au-delà de la simple obligation de navigabilité du navire⁷⁴⁴, cela ne pouvant qu'être à l'avantage du locataire par rapport à un affréteur.

On notera néanmoins au titre des grands absents des obligations du bailleur, une obligation de sécurité de résultat à l'égard du locataire⁷⁴⁵. Étonnamment à l'inverse,

⁷⁴⁰ J.P. Beurrier, *Droit maritime*, 2015 – 2016, Dalloz action, 3ed n°373.61.

⁷⁴¹ Cass.civ2. 13 juillet 2006, n° 05-11.242, Inédit, navire « Creter IV » ; C.G. de Lapparent « Résiliation d'un contrat de location d'un navire de plaisance pour non délivrance de l'acte de francisation à son locataire », DMF n° 565, 1er novembre 1996.

⁷⁴² Articles 1719 et 1720 du Code civil.

⁷⁴³ Article 1721 du Code civil.

⁷⁴⁴ Même si celle-ci puisse faire l'objet d'une interprétation extensive pour y inclure par exemple une *cargoworthiness* – navigabilité commerciale (capacité à transporter la marchandise) :

⁷⁴⁴ Laurent Garcia-Campillo, *924 Navigabilité du navire*, Lamy transport Tome II, 2020, Wolters Kluwer.

⁷⁴⁵ Cass.civ3. 21 novembre 1990, n° 89-15.922, Bull.civ. 1990 III n° 236 p. 134.

en matière d'affrètement, l'obligation de navigabilité (de résultat) du navire pourrait entraîner une forme indirecte et amoindrie de sécurité de résultat à l'égard de la personne de l'affrèteur (dans le cadre de l'affrètement de loisir de la haute plaisance). Il est probable qu'en la matière, la sagesse de nos magistrats les poussera à adapter cette solution en fonction de nos principes de droit des obligations qui impliquent une obligation de sécurité de résultat, de sécurité ou de moyens, selon la maîtrise que la victime a de l'outil par lequel il se déplace. Sans doute sera-t-il possible de faire une distinction selon que la location se fasse avec ou sans skipper.

On peut également s'étonner des conséquences que peut avoir l'article 1725 du Code civil sur la location d'un navire de plaisance, alors qu'il prévoit que le bailleur n'a aucune obligation légale de garantir le preneur du trouble que des tiers apportent par voies de fait à sa jouissance. Cela entraîne par exemple une absence de responsabilité du bailleur en cas de vol⁷⁴⁶. Il en sera en principe différent en matière d'affrètement ou de contrat de transport. L'analyse purement législative du régime du louage sur le législateur montre ainsi à la fois des obligations renforcées et réduites du bailleur comparé à un affrèteur. Cela s'explique sans doute par le fait que le régime du louage, bien qu'étant aussi prévu pour des objets meubles, n'a pas été pensé pour la mise à disposition d'un navire de plaisance ou plus généralement d'un véhicule.

201. Obligations du preneur. Les articles 1709, 1724, 1728, 1729, 1732 du Code civil prévoient les obligations du preneur ou locataire. Si l'obligation de paiement du loyer ne suscite guère de commentaire, c'est qu'elle se distingue peu de l'obligation de paiement du fret par l'affrèteur.

Plus originale est l'obligation pour le locataire d'user de la chose louée « raisonnablement » et suivant la destination qui lui a été donnée par le bail, ou suivant celle présumée d'après les circonstances à défaut de convention⁷⁴⁷. A

⁷⁴⁶ Cour de cassation, 3^{ème} chambre civile, 12 juin 1996, n° 94-19.052, Bull.civ. 1996 III n° 137 p. 89.

⁷⁴⁷ Article 1728 du Code civil.

défaut, cela peut aller jusqu'à entraîner la résiliation du bail⁷⁴⁸. Cette obligation s'oppose à la grande liberté accordée à l'affrètement dans l'utilisation du navire.

Plus préjudiciable encore pour le locataire, est son obligation d'effectuer les réparations urgentes qui ne puissent être différées jusqu'à la fin du bail⁷⁴⁹ (même si la charge définitive de la réparation peut reposer sur le bailleur). Ce qui s'avère bien moins protecteur que le contrat d'affrètement (à l'exception de l'affrètement coque-nue où le coût des réparations repose sur l'affrètement)⁷⁵⁰. En matière de plaisance cette obligation légale peut s'avérer particulièrement sévère pour le locataire qui aura intérêt à la modifier contractuellement (bien qu'elle soit souvent impraticable et donc inapplicable dans le cadre des locations de courte durée).

Ces dispositions apparaissent plus contraignantes pour le locataire que ne l'est le régime de l'affrètement pour un affrètement, toutefois, elles ne sont pas dépourvues de sens chaque fois que le navire est loué sans skipper et que locataire a alors effectivement la maîtrise du navire.

Il est difficile de rejeter le régime du louage en raison de ces éléments. Mais, par d'autres aspects, il s'avère aussi plus protecteur. C'est notamment ce qui découle de la responsabilité du preneur pour les dégradations ou les pertes qui arrivent pendant sa jouissance, à moins qu'il ne prouve qu'elles aient eu lieu sans sa faute⁷⁵¹. En comparaison, dans le cadre de l'affrètement, l'affrètement est responsable des dommages qui ont trait à sa gestion (il sera nécessaire de déterminer si le dommage a trait à la gestion nautique, commerciale ou touristique du navire et quelle partie se voit chargée de quelle gestion). Sous le régime de la location, le locataire n'est bien sûr pas tenu responsable des éléments de « gestion » dont il n'a pas la charge (on ne pourra pas lui reprocher un abordage si la location inclut un skipper qui s'occupe de la navigation), mais il ne sera pas non plus responsable des dommages ayant trait à un élément dont il avait la charge s'il prouve son absence de faute. Il ne sera ainsi pas responsable à l'égard du bailleur du fait des dommages aux navires provenant d'un abordage pour lequel il n'est pas fautif, là où l'affrètement ayant en charge la gestion nautique du navire serait responsable de

⁷⁴⁸ Article 1729 du Code civil.

⁷⁴⁹ Article 1724 du Code civil.

⁷⁵⁰ P. Bonassies ; C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, n° 867

⁷⁵¹ Article 1732 du Code civil.

ce dommage à l'égard du fréteur, nonobstant son absence de faute. Sur cette question, le régime du louage s'avère particulièrement plus favorable que le régime de l'affrètement.

202. – Dispositions diverses. Le régime du louage est soumis également à des dispositions diverses qui peuvent trouver leurs applications dans le cadre de la location d'un navire de plaisance. Nous retenons notamment une possibilité légale (bien que supplétive de volonté) de sous-louer ou de céder le bail⁷⁵², ce en quoi le contrat de louage ne se distingue pas du contrat d'affrètement. La destruction partielle de la chose louée pourra justifier la diminution du prix ou la résiliation du bail⁷⁵³. Le louage s'avère ici plus favorable pour le locataire que l'affrètement où un dommage entraînant l'innavigabilité du navire ou qui empêche son utilisation serait susceptible d'entraîner de telles sanctions. A défaut d'état des lieux, le preneur est présumé avoir reçu la chose louée en bon état de réparations locatives⁷⁵⁴. Cette présomption n'existe pas en matière d'affrètement, sauf dispositions contraires et elle peut s'avérer assez lourde à l'égard du plaisancier locataire par l'inversion de preuve qui s'opère en défaveur du locataire.

203. – Faute du capitaine. Au titre des différences majeures entre l'affrètement et la location, il est nécessaire de relever la question de la faute nautique du capitaine ou de ses préposés qui entraîne l'exclusion de responsabilité du fréteur à temps ou au voyage⁷⁵⁵. Cette disposition extrêmement avantageuse pour le fréteur ne trouve pas d'équivalent dans le régime du louage. La faute nautique du chef de bord du navire loué, si tant est qu'il soit engagé par le bailleur, reste ainsi de la responsabilité de ce dernier, sauf exclusion contractuelle. L'absence de cette exclusion légale dans le régime du louage participe ainsi énormément à une meilleure protection du plaisancier dans le cadre d'une location de navire de plaisance avec skipper, comparé au régime de l'affrètement, aussi involontaire que soit cet effet tiré de l'application du droit terrestre à la navigation de plaisance.

⁷⁵² Article 1717 du Code civil.

⁷⁵³ Article 1722 du Code civil.

⁷⁵⁴ Article 1731 du Code civil.

⁷⁵⁵ Article L5423-11, 14 du Code des transports.

204. – Analyse d'un contrat de location. A l'inverse du contrat d'affrètement du navire de grande plaisance qui bénéficie d'une uniformisation par la pratique au travers des modèles de contrats, les contrats de location des navires de plaisance n'ont pas fait l'objet d'un tel effort. En l'absence de modèle de contrat, il est ainsi difficile d'effectuer une étude globale de la pratique contractuelle de location du navire de plaisance. Comme le retient Oliver Jambu-Merlin les contrats de location brillent rarement par leur qualité de rédaction⁷⁵⁶. Toutefois, l'étude d'un contrat isolé inséré en annexe⁷⁵⁷ n'est pas dépourvue d'intérêt.

Force est de constater que ce contrat s'avère très restreint sur la répartition des obligations des parties, ne s'intéressant principalement qu'à la durée de location, à ses conditions d'annulation et une description du navire. Une location effectuée avec un tel contrat est pour l'essentiel soumise au régime du louage de chose du Code civil (si tant est que cette qualification soit bien retenue plutôt que celle d'affrètement). De tels contrats fournissent ainsi davantage un support probatoire à la relation des parties plutôt qu'un véritable contrat régissant juridiquement cette relation. La pratique fournit néanmoins l'illustration d'autres contrats plus précis qui visent comme un contrat d'affrètement à régler davantage une difficulté spécifique à la navigation maritime, comme les sanctions du retard de restitution du navire⁷⁵⁸, ce que ne permet que plus difficilement la seule interprétation des dispositions sur le contrat de louage.

205. – Commentaires. Le régime du louage de chose appliqué à la location d'un navire de plaisance n'est pas incohérent. S'il ne jouit pas des spécificités maritimes que propose le régime de l'affrètement, les dispositions d'ordre public ou supplétives de volonté du louage permettent de régler de nombreuses questions juridiques entre les parties.

Mais, il est difficile de considérer en soit le régime du louage comme plus protecteur que l'affrètement, alors que cette protection n'est que partielle par rapport à l'affrètement. Si certaines dispositions impératives du louage parviennent

⁷⁵⁶ O. Jambu-Merlin, « Responsabilité civile du plaisancier Quelques éléments d'un état des lieux », DMF n° 687, 1er décembre 2007.

⁷⁵⁷ v. Annexe n° X aimablement fournie par la société FAVORITE YACHT.

⁷⁵⁸ J.P. Beurrier, *Droit maritime*, 2015 – 2016, Dalloz action, 3ed n°373.71.

effectivement à assurer une protection du locataire, d'autres s'avèrent plus défavorables que le régime, certes supplétif, de l'affrètement. En pratique, la protection qu'offre le régime du louage tient non pas tant à la teneur des dispositions de ce régime mais d'une part, à l'application du droit de la consommation qui viendra protéger le locataire consommateur et d'autre part, au caractère d'ordre public de plusieurs dispositions du régime du louage. Ces deux éléments s'opposent à l'affrètement marqué par la liberté contractuelle laissée au fréteur. Dans le cadre d'un rapport de forces déséquilibré, l'affrètement permet d'imposer à l'affréteur des clauses particulièrement défavorables. C'est par une protection que nous pouvons qualifier de négative dans le sens où étant essentiellement d'ordre public, que le régime du louage empêche une partie forte d'imposer des conditions moins protectrices du locataire, ce que ne permet pas l'affrètement.

Nous ne pouvons cependant pas nier que le régime du louage de chose nécessite un certain effort d'interprétation et d'adaptation pour être appliqué à la location du navire de plaisance. Ces difficultés tiennent probablement au fait que le contrat de louage de chose, bien que concernant les meubles comme les immeubles, reste avant tout conçu comme un contrat de mise à disposition d'un bien immobilier que n'est pas un navire, et surtout, se perçoit davantage comme un contrat de longue durée que ne sera, souvent, pas la location d'un navire de plaisance.

Faute d'une uniformisation par des modèles de contrats en la matière, il est quelque peu gênant de laisser à la pratique désorganisée le soin de compenser ces défauts. La protection du locataire plaisancier se fera alors davantage par le droit de la consommation. Elle se fait aussi par les juges qui peuvent interpréter favorablement les dispositions du droit du louage en faveur des plaisanciers. Néanmoins, dans le cadre d'une location sans skipper où le locataire a la maîtrise de la navigation du navire, le régime du louage de chose peut s'avérer assez efficace. Le régime de louage de chose trouve naturellement sa place dans le cadre de la jonction du milieu maritime et du droit terrestre pour la protection du

plaisancier. Inversement, la doctrine a avancé l'idée que la location du navire avec skipper devrait plutôt être assimilée à un contrat d'affrètement⁷⁵⁹.

Toutefois, ce tableau se heurte aux difficultés de qualification du contrat de mise à disposition du navire de plaisance, la distinction entre affrètement et location est bien réelle et débattue.

§2. Difficulté de délimitation des critères de distinction entre la location et l'affrètement.

206. – Une confusion existe entre l'affrètement et la location tant les conventions se rapprochent au regard de leurs objectifs en matière de plaisance. Cette confusion se retrouve jusque dans le vocabulaire des juristes, alors que la jurisprudence utilise indifféremment des termes propres à un contrat pour parler de l'autre⁷⁶⁰. Pourtant, au regard des différences juridiques majeures entre le contrat d'affrètement et le contrat de location, tenant notamment à l'application du droit de la consommation, il est d'une importance capitale de bien déterminer les critères d'application de ces régimes en s'intéressant aux fondements de leur distinction (A), mais aussi à l'influence de plusieurs pays européens sur ceux-ci (B), ce qui permettra de délimiter la portée de cette distinction (C).

A. Fondements de la distinction

206. Bis– Le conflit de qualification du contrat de mise à disposition du navire de plaisance découle d'un conflit jurisprudentiel récent bien qu'il ait été identifié par la doctrine par le passé⁷⁶¹. Jusqu'à un arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence de 2018⁷⁶² le choix du régime de location ou de l'affrètement

⁷⁵⁹ O. Raison, « Nature du contrat de location d'un navire de plaisance avec skipper », DMF n°763, 2014

⁷⁶⁰ J.P. Beurrier, *Droit maritime*, 2015 – 2016, Dalloz action, 3ed, n°373.12.

⁷⁶¹ Actes du colloque de la JURIS'CUP 1997, La location des bateaux de plaisance, Marseille. Pierre Bonassies souligne la proximité des deux contrats : « Nous nous trouvons dans une de ces situations exceptionnelles, peut-être unique, où les éléments des deux contrats, location et affrètement, soumis à un régime différent, sont tellement proches que si l'on fait abstraction du caractère spécifique de l'objet sur lequel il porte (le navire), on ne voit pas comment établir entre eux une distinction ».

⁷⁶² CA 13 Juin 2018, n°16/20753, DMF.806,2018, obs. G. Piette.

dépendait de la volonté des parties. C'est ce qu'était venue confirmer la Cour d'appel de Papeete quelques années auparavant en assimilant la mise à disposition du navire de plaisance à un affrètement à temps⁷⁶³. Mais avec son arrêt de 2018, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence a utilisé le critère de commercialité de l'opération pour distinguer l'affrètement de la location. Ainsi seule pourrait relever du régime de l'affrètement la mise à disposition du navire de plaisance fait dans un objectif commercial. Il est nécessaire d'analyser ce conflit jurisprudentiel.

207. – CA Papeete du 12 avril 2012. En l'espèce, un navire de plaisance avec skipper a été mis à la disposition de plaisanciers contre rémunération et pour un temps déterminé intitulé : contrat d'affrètement à temps. Au cours d'une traversée le navire s'était échoué à la suite de l'assoupissement du skipper, interrompant la traversée. Le litige ne portait pas à proprement parler sur la qualification du contrat en cause mais plutôt sur les effets de cette qualification. En effet, si le propriétaire du navire revendiquait la qualification d'affrètement, les plaisanciers ne semblaient pas avoir contesté cette qualification. Il est alors possible de comprendre l'attendu laconique de la Cour d'appel qui décide : « *Que la convention litigieuse est bien un contrat d'affrètement à temps portant sur un navire de plaisance fourni avec capitaine (...)* ».

Dans tous les cas, le débat portait en réalité sur l'effet de cette qualification et sur la responsabilité du fréteur des faits du capitaine. Le fréteur soutenant que le capitaine n'était pas son préposé et qu'il n'assumait aucune responsabilité de son fait, l'affréteur défendant la thèse inverse. Le fréteur a manifestement préféré ne pas se fonder sur la faute nautique du capitaine qui aurait potentiellement écarté sa responsabilité au titre de l'article L5423-11 du Code des transports⁷⁶⁴. Peut-être que le contrat excluait cet article⁷⁶⁵ ou le fréteur avait peut-être préféré ne pas se fonder sur cet argument pour, justement, ne pas lancer le débat sur la qualification

⁷⁶³ CA Papeete, 12 avril 2012, n° 222/CIV/10, DMF. 763,2014, obs. O. Raison.

⁷⁶⁴ On songe à une décision de la Cour suprême Allemande qui a retenu la faute nautique dans un cas similaire ; DMF supplément n°11, 1^{er} juin 2007, « *Transporteur Responsabilité Cas excepté Faute nautique* » ; Dans le domaine toute autre de la faute inexcusable, on ne pourra pas s'empêcher de repenser également à l'affaire du Jacques II : The Jacques II [2003] 1 Lloyd's Rep 203.

⁷⁶⁵ Ou du moins c'est peut-être l'interprétation de la clause du contrat évoqué par Olivier Raison dans son commentaire de l'arrêt qui a guidé les intervenants : O. Raison, « Nature du contrat de location d'un navire de plaisance avec skipper », DMF.763.2014.

du contrat. Enfin, peut-être que le conflit de qualification bien réel n'a simplement pas été relaté avec suffisamment de précision par l'arrêt. C'est peut-être encore l'incertitude de la transposition de cet article des dommages aux passagers qui a causé ce choix. En effet, il est peut-être avancé que l'article parlant des dommages à la marchandise ne prévoit pas le cas de la faute nautique causant des dommages aux passagers. Quoi qu'il en soit, les juges concluent que le capitaine : « *engage la responsabilité du fréteur en cas de faute du capitaine ayant causé des dommages à ses passagers* ».

Il est regrettable que les juges ne se soient pas un peu plus avancés en jugeant si l'exclusion de responsabilité en cas de faute nautique pouvait s'étendre aux dommages corporels. La responsabilité du fréteur pour les fautes dans la gestion commerciale du capitaine n'est pas d'ordre public. Il est alors possible de comprendre la stratégie du fréteur qui tentait de démontrer que le capitaine n'était pas son préposé. Il est admis depuis la jurisprudence *Lamoricière* que le capitaine est préposé de l'armateur⁷⁶⁶. En matière d'affrètement à temps, la responsabilité des faits du capitaine repose tant sur l'affréteur que le fréteur, selon que la faute reprochée ait trait à la gestion nautique ou commerciale du navire⁷⁶⁷. Au-delà du rapport de préposition, l'argument du fréteur dans cet arrêt était peut-être de dire qu'en n'ayant pas désigné le capitaine, le fréteur avait également transféré la gestion nautique du navire à l'affréteur. A l'extrême, il aurait sûrement été envisageable de plaider, au-delà de l'opposition entre l'affrètement à temps ou la location, que le contrat en cause était un affrètement coque-nue. Mais une telle qualification est lourde de conséquences sur les obligations des parties et il est certainement heureux que ni les parties ni les juges ne se soient orientés vers cette solution. Olivier Raison estime que la convention en cause aurait pu revêtir la qualification d'affrètement au voyage ou de contrat de passage⁷⁶⁸. C'est dire la porosité de ces qualifications et la difficulté de les appliquer à la plaisance.

Quelles qu'étaient les motivations des parties en cause ou le raisonnement adopté par la juridiction, le résultat n'en demeurerait pas moins qu'en vertu de cette

⁷⁶⁶ Cass.com., 18 juin 1951. Navire « *Lamoricière* ».

⁷⁶⁷ J. Ha Ngoc, Fasc.1155 - *Capitaine*, *Jurisclasseur transport*, Lexisnexis, 2012, n°43

⁷⁶⁸ O. Raison, « Nature du contrat de location d'un navire de plaisance avec skipper », DMF.763.2014

jurisprudence, les acteurs de la plaisance pouvaient encore légitimement penser qu'un contrat d'affrètement d'un navire de plaisance était régi par les règles de l'affrètement. Cet état de droit a été bousculé par l'arrêt de la Cour d'appel du 13 juin 2018.

208. – Arrêt CA Aix-en-Provence du 13 juin 2018. En l'espèce, une entreprise avait mis un voilier à la disposition d'un plaisancier pour une semaine. Le navire n'étant pas en état de navigabilité, la traversée a dû être annulée. L'entreprise invoquait la qualification de contrat d'affrètement coque-nue pour cette mise à disposition d'un navire afin d'invoquer les clauses d'exclusion de responsabilités du contrat. Le plaisancier invoquait, lui, l'application du Code de la consommation pour écarter ces clauses qui auraient été alors considérées comme abusives. La Cour a donné raison au plaisancier, qualifiant le contrat litigieux de louage de navire de bateau de plaisance. Pour parvenir à cette solution les juges estiment d'une part, que l'affrètement a pour finalité l'exploitation commerciale d'un navire ou l'exploitation d'un navire de commerce et d'autre part, ils remarquent qu'il n'est fait aucune référence aux textes sur l'affrètement dans le contrat.

Pour synthétiser la solution de la Cour d'appel, le fondement de la distinction entre le contrat de louage et d'affrètement est alors double : la nature commerciale de l'exploitation du navire et la volonté des parties. En effet, en relevant l'absence de référence aux textes sur l'affrètement, en sens inverse, il est possible d'en déduire que les juges seraient plus enclins à envisager la qualification d'affrètement si les parties avaient matérialisé ce choix dans leur convention. La simple référence aux textes du Code des transports semble assez artificielle pour déduire la volonté des parties, mais nous ne pouvons que féliciter la Cour d'appel pour ne pas avoir enfermé la mise à disposition d'un navire trop péremptoirement dans le régime de la location.

Le critère de l'exploitation commerciale du navire peut être discuté. Les textes sur l'affrètement n'exigent aucunement que l'affrètement d'un navire ait une finalité commerciale. Il est certes possible de noter que les textes sur l'affrètement à temps et au voyage font référence à l'exploitation ou à l'utilisation commerciale du

navire⁷⁶⁹. Mais en l'espèce, l'entreprise invoquait la qualification d'affrètement coque-nue dont les textes ne mentionnent aucunement l'éventuel caractère commercial de l'opération. De plus, comme le rappelle Gaël Piette, l'affrètement de plaisance peut avoir des finalités qui ne sont ni commerciales ni récréatives mais scientifiques⁷⁷⁰. De plus, le Code de commerce présument la commercialité de l'opération d'affrètement, la finalité concrète devrait être indifférente sur sa qualification (sauf si la solution de l'arrêt *Commandant Dupuis* est étendue afin d'écarter cette présomption à l'affrètement plaisance).

Il serait possible d'avancer que le droit de la consommation se placerait comme un droit spécial pour la plaisance vis-à-vis du droit maritime. Toutefois, il faut remarquer qu'il est difficile de dégager, à l'heure actuelle, un principe général d'une telle règle. En effet, nous nous intéressons au domaine de la réparation navale par exemple, la jurisprudence ne semble jamais avoir fait primer le délai de prescription du Code de la consommation sur celui de l'article L110-4 du Code de commerce pour l'action en paiement du chantier. Encore que cela puisse s'expliquer, parce que le droit maritime est en l'occurrence plus protecteur du consommateur en prévoyant un délai d'un an pour une action du chantier, alors que ce délai serait de deux ans sous le Code de la consommation.

Quoi qu'il en soit, nous ne pouvons que comprendre la volonté des juges de protéger le plaisancier contre l'incurie du loueur (encore que ce dernier soutenait que l'innavigabilité du navire avait été causée par le locataire, ce point n'a pas été tranché). Mais comme le rappelle Gaël Piette, l'application du régime de l'affrètement aurait sans doute été indifférente sur le rejet des clauses du loueur qui vidait de portée son obligation essentielle de mettre à disposition un navire en état de navigabilité⁷⁷¹. Cette jurisprudence *extra legem* est venue ajouter à la législation une nouvelle condition. Pour autant, la référence au caractère commercial de l'exploitation du navire devient assez surannée dès lors qu'elle est couplée à la volonté des parties par la Cour. Sans doute est-il possible de formuler un principe qui conjugue ces deux critères :

⁷⁶⁹ Articles L5423-12 et R5423-13, (D)16 et 19 du Code des transports.

⁷⁷⁰ G. Piette « La nature juridique du contrat de location d'un navire de plaisance », DMF.806.2018.

⁷⁷¹ G. Piette « La nature juridique du contrat de location d'un navire de plaisance », DMF.806.2018.

« La mise à disposition du navire de plaisance n'est pas un affrètement par nature sauf volonté contraire expresse des parties ».

Lu restrictivement, l'arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence a créé un conflit de jurisprudence avec la Cour d'appel de Papeete. Jusqu'à ce que la Cour de cassation ou le législateur ne viennent trancher le litige, nous ne pouvons que conseiller aux propriétaires des navires de plaisance qui souhaitent mettre leurs navires à la disposition des plaisanciers sous la forme du contrat d'affrètement⁷⁷², ou du moins qui veulent écarter l'application du droit de la consommation, de préciser expressément l'application du régime de l'affrètement dans leurs contrats.

Gaël Piette estime dans son commentaire que le droit de la consommation est incompatible avec le contrat d'affrètement. Pourtant, à l'exception de quelques dispositions spécifiques comme celles relatives au délai de prescription⁷⁷³, les règles du Code des transports entrent rarement en conflit direct avec le Code de la consommation. En effet, le droit de l'affrètement étant majoritairement supplétif de volonté une application combinée du droit de l'affrètement et de la consommation n'est pas impossible. Le droit de la consommation peut compléter le régime de l'affrètement avec les dispositions sur les mentions obligatoires des contrats, l'obligation d'information du consommateur ou encore l'interdiction des clauses abusives. Si nous admettons que l'objectif des juges est d'assurer au plaisancier consommateur une protection optimale, forcer l'application du louage de chose n'est pas nécessairement la meilleure option. Un idéal de protection du plaisancier pourrait au contraire être, dans notre opinion⁷⁷⁴, une application combinée des deux régimes. Le droit de l'affrètement ne devant s'effacer que lorsque le droit de la consommation permet effectivement une meilleure protection du consommateur. Un tel objectif n'est pas atteint par un rejet pur et simple du droit de l'affrètement qui offre une base commune d'interprétation des conventions pour tous contractants qui souhaitent ancrer leurs contrats dans le

⁷⁷² Même si dans tous les cas, l'interprétation que donne la jurisprudence civile sur la question reste bien sûr étrangère à celle retenue par les autorités fiscales ou douanières qui justifient bien souvent l'intérêt de l'une ou l'autre qualification pour les parties, notamment dans le domaine du yachting professionnel.

⁷⁷³ Le contrat d'affrètement est soumis à une prescription courte d'un an selon l'article 15423-4 du Code des transports.

⁷⁷⁴ Dans l'attente de la création d'un régime propre à la plaisance.

régime de l'affrètement. Une solution intermédiaire pourrait être de rendre impératives en plaisance certaines dispositions du régime de l'affrètement qui resteraient supplétives dans les contrats qui n'impliquent pas un consommateur.

Au-delà de ce conflit de qualification introduit par la jurisprudence, il est possible de voir que la question de la qualification du contrat de mise à disposition du navire fait l'objet de débats au niveau européens, susceptibles, à terme, d'influencer la position française.

B. Pressions découlant du consensus européen

209. – En marge des hésitations jurisprudentielles et doctrinales françaises, plusieurs autres pays européens ont décidé d'écarter la plaisance du droit maritime classique. C'est notamment le cas de l'Italie qui dispose d'un Code spécifique de la navigation de plaisance⁷⁷⁵ contenant, entre autres, des règles sur la location des navires de plaisance. Toutefois, il faut relever que la loi italienne distingue pour la navigation de plaisance le régime de « l'affrètement » (*Noleggio*), pour la mise à disposition du navire avec équipage et celui de la « location » (*Locazione*) sans équipage⁷⁷⁶. La responsabilité et les risques de la navigation divergeant selon le régime appliqué⁷⁷⁷. Pour être plus précis, les deux régimes se distinguent en ce que seule la location opère un transfert de possession du navire mais également le contrôle de l'équipage au locataire. A l'inverse, dans le régime d'affrètement du navire de plaisance développé par la loi italienne, l'essence de la convention n'est pas tant la mise à disposition du navire que l'exécution du service permise par son utilisation⁷⁷⁸. Bien que le terme affrètement soit ainsi employé pour la navigation de plaisance, la loi italienne ne l'assimile pas au régime d'affrètement commercial

⁷⁷⁵ *Codice della nautica da di porto*, modifié un décret du 11 janvier 2016 ; <https://www.studiocataldi.it/normativa/codice-della-nautica/>

⁷⁷⁶ Le droit aérien français connaît un prisme de distinction comparable entre la location d'aéronef –sans équipage- et l'affrètement d'aéronef -avec équipage- (articles L6400-2 et 3 du Code des transports).

⁷⁷⁷ Articles 42 à 49 du *Codice della nautica da di porto*

⁷⁷⁸ E. Orrù, « Contracts Used for the Charter or Lease of Pleasure Vessels in Pleasure Navigation: an Italian Perspective », PPP god. 57 (2018), 172, p.77 et 82

et de location des autres navires qui relèvent d'un régime propre⁷⁷⁹, dont la navigation de plaisance est une des exceptions.

De la même façon, la loi espagnole réserve des dispositions différentes pour le contrat de location de navire⁷⁸⁰ (*contrato de arrendamiento de buque*) et le contrat de « location nautique »⁷⁸¹ (*contrato de arrendamiento náutico*), le second étant réservé pour une navigation à finalité sportive ou récréative.

La Belgique⁷⁸² a pour sa part retiré la navigation de plaisance de sa législation de droit maritime.

Ne serait-ce qu'en méditerranée, terrain majeur du marché de la plaisance, le droit français, qui associe pour l'essentiel encore la plaisance au droit maritime, se présente comme une exception. Face au consensus européen qui est en train de se former en faveur de la mise à l'écart de la plaisance du droit maritime, il devient ainsi moins évident au niveau législatif et doctrinal de continuer à défendre cette exception française.

A contre-courant de ce mouvement, il est cependant possible de relever que le Royaume-Uni ne semble aucunement s'orienter vers un régime autonome de la location du navire de plaisance.

C. Portée de la distinction

210. – Débats sur la commercialité de l'affrètement. La distinction de régime juridique opérée entre la location et l'affrètement découle de l'article L110-2 du Code de commerce qui répute comme acte de commerce les affrètements et les expéditions maritimes⁷⁸³. En tant qu'acte de commerce, par nature, le contrat d'affrètement échapperait ainsi à une éventuelle application des règles du droit de la consommation auxquelles peut être soumis le contrat de location. Il est néanmoins possible de douter de ce principe. L'article L110-2 du Code de

⁷⁷⁹ *Codice della navigazione*, articles 384 et suivants.

⁷⁸⁰ Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, articles 188 et suivants

⁷⁸¹ Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, articles 307 et suivants

⁷⁸² Loi belge relative à la navigation de plaisance du 1^{er} juillet 2018.

⁷⁸³ Sur la critique de cet article v. D. Houtcieff « Acte de commerce », Répertoire de droit commercial Dalloz, 2016, n°129 et s.

commerce n'établit pas une présomption irréfragable de commercialité de l'opération. De ce fait, la jurisprudence a eu l'occasion d'écarter du champ du Code de commerce certaines opérations pourtant réputées commerciales par ce texte. Ainsi, confirmant un arrêt de la Cour d'appel de Caen⁷⁸⁴, la Cour de cassation dans l'arrêt navire « *Commandant Dupuis* »⁷⁸⁵ a écarté le caractère commercial de la traversée d'un yacht qui se dirigeait vers un chantier naval pour son hivernage. Constatant que le propriétaire du navire n'était pas commerçant et qu'il utilisait son yacht pour la navigation de plaisance à l'exclusion de toute fin commerciale, la Cour a écarté la compétence des tribunaux de commerce pour connaître de l'action exercée contre le propriétaire du navire. Plus précisément, en matière d'affrètement, la Cour de cassation⁷⁸⁶ a décidé que si l'affrètement n'avait pas pour objectif le commerce de mer, il n'était pas un acte commercial pour l'affréteur. Ce principe ancien qui ne semble pas avoir été rappelé par la haute Cour depuis fort longtemps permettrait de qualifier l'affrètement d'actes mixtes lorsque l'affréteur n'est pas commerçant.

La jurisprudence a encore précisé que n'était pas un acte de commerce pour l'agriculteur qui affrète un navire pour le seul transport de ses propres produits⁷⁸⁷. Le raisonnement entrepris par les juges pour parvenir à cette solution paraît néanmoins critiquable. Tant l'arrêt de la Cour de cassation que de la Cour d'appel précédemment cités, fondent leurs décisions au regard de la présomption de commercialité de l'article L110-2 du Code de commerce⁷⁸⁸, ce qui suppose que le contrat concerne le commerce de mer. Il est vrai que l'article L110-2 6° répute commercial les « *autres contrats concernant le commerce de mer* ». Toutefois, cet alinéa n'est qu'une branche de la présomption de commercialité et n'englobe nullement l'ensemble des cas prévus par L.110-2, dont l'affrètement. En exigeant pour être commercial que l'affrètement concerne le commerce de mer, la jurisprudence a ajouté une condition que la loi ne contient pas. L'arrêt de la Cour d'appel relève, certes avec justesse, que s'il avait été dans l'intention du législateur

⁷⁸⁴ CA Caen, 3^e chambre, 25 février 1963, *Doyen c/ Veuve Régis*.

⁷⁸⁵ Cass.com. 02 décembre 1965, Bull.civ. 1965 n° 622, Navire « *Commandant Dupuis* ».

⁷⁸⁶ Cass. chambre des requêtes, 30 juillet 1984, DP. 1885.1.193, Comp. Transatlantique c/. Sénéchal de la Grange,

⁷⁸⁷ CA. Aix-en-Provence, 29 juin 1899, DP 1899. 2. 438, *Dor c/. Choppy*

⁷⁸⁸ Plus exactement l'ancien article 633 du Code de commerce.

de réputer l'affrètement commercial irréfragablement, il n'aurait pas manqué de l'exprimer comme il l'a fait pour la lettre de change à l'article L110-1, 10° du Code de commerce. En effet, cet article précise bien que la lettre de change est réputée commerciale « entre toutes personnes ». Cependant cet argument ne semble pas déterminant. D'une part, le Code de commerce ne précise pas que les opérations de banque, change et courtage sont réputées commerciales entre toutes personnes, pourtant, il paraît difficile d'argumenter que le législateur n'a pas entendu réputer systématiquement commerciale une opération de banque. D'autre part, il est peu probable que le législateur de 1807 ait envisagé le développement de l'affrètement du navire de plaisance, il est alors difficile de lui prêter des intentions qu'il ne pouvait pas prévoir lors de la rédaction. Il est bien sûr possible de comprendre le désir des juridictions d'écarter la commercialité de l'affrètement afin de permettre au plaisancier d'agir devant les juridictions civiles et non le contraindre à agir au commerce sans qu'il soit pour autant commerçant.

Cependant, ces jurisprudences deviennent beaucoup moins innocentes depuis l'application du Code de la consommation qui modifie radicalement les obligations du fréteur/bailleur. De plus, pour parvenir à la même solution, sans ajouter à l'article L110-2 une condition qu'il ne contient pas, il lui est possible de se fonder sur la nature du contrat d'affrètement plutôt que sa commercialité, et de qualifier la convention des parties en contrat de louage comme l'a récemment fait la Cour d'appel d'Aix-en-Provence⁷⁸⁹. Au regard du champ d'application du Code de la consommation⁷⁹⁰ qui définit le consommateur et le non-professionnel comme la personne qui agit hors du cadre d'une activité commerciale, industrielle, artisanale, libérale ou agricole ou à des fins non professionnelles, l'application du Code de la consommation à l'affrètement de navire de plaisance n'est d'ailleurs pas inenvisageable.

En l'absence de décision récente sur le caractère commercial, par nature, du contrat d'affrètement, il n'est pas possible de prévoir la position de la Cour de cassation si la question lui était à nouveau posée. La Cour d'appel d'Aix-en-

⁷⁸⁹ CA Aix-en-Provence, 13 juin 2018, SARL BLUE TOUCH c/. X, DMF.806.2018

⁷⁹⁰ Article liminaire du Code de la consommation.

Provence⁷⁹¹ aurait pu avoir à se prononcer sur la question, mais a préféré l'éluder en considérant qu'en l'absence de caractère commercial de la mise à disposition du navire de plaisance, l'opération considérée relevait du régime de la location et non de l'affrètement. Cependant, au regard des principes juridiques ainsi dégagés, il nous semble que l'affrètement d'un navire de plaisance dans le but de poursuivre une activité touristique ne peut pas être considéré comme un acte de commerce à l'égard de l'affréteur plaisancier. Ainsi, une présomption simple de commercialité de l'affrètement ne peut que s'estomper au regard de la qualité de l'affréteur, ni commerçant, ni professionnel qui contracte pour la seule poursuite d'une activité de loisir.

210. Bis – Il est cependant permis de douter de l'opportunité d'écarter la présomption de commercialité de l'affrètement d'un navire de plaisance pour l'affréteur.

L'enjeu essentiel ici est la question de l'application ou l'exclusion des règles du Code de commerce, ou plus directement, la mise en avant de la liberté contractuelle contre la protection de l'affréteur. Le milieu de l'affrètement de plaisance, et notamment le yachting professionnel, réclame une très grande liberté contractuelle pour permettre une exécution plus souple d'une expédition. L'intérêt de forcer l'application du droit de la consommation est réduit, alors que le développement du contrat de transport en haute plaisance permet aux navigants de choisir entre un régime de liberté contractuelle avec l'affrètement ou de protection avec le transport. Bien entendu, le choix entre ces deux régimes reste à l'heure actuelle, avant tout, motivé par des raisons économiques et fiscales⁷⁹². Mais il ne semble ni utile ni souhaitable de limiter les options offertes aux plaisanciers pour pratiquer leurs loisirs en plaçant systématiquement l'affrètement sous la houlette du droit commun.

La liberté contractuelle s'avère souhaitable pour la flexibilité qu'elle offre, tant au niveau de l'organisation du voyage que des aménagements fiscaux qu'elle autorise (qui est une problématique majeure des acteurs du yachting). Par extension, la liberté contractuelle offerte par l'affrètement est, là encore, un outil dans la

⁷⁹¹ v. *supra* n°208.

⁷⁹² v. *infra* n° 160.

concurrence juridique qui se joue entre les différents pays méditerranéens et l'Angleterre. Soumettre l'affrètement du navire de haute plaisance au droit de la consommation ne pourrait que nuire à la compétitivité du système juridique français.

Sans doute, faut-il espérer que les juridictions confrontées à une telle problématique ne répéteront pas les jurisprudences qui ont écarté, par le passé, la présomption de commercialité de l'affrètement du moment que le choix du régime de l'affrètement découle clairement de l'intention des parties. L'arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence du 13 juin 2018 pourrait s'analyser comme le signe d'un changement progressif des mentalités des juridictions vis-à-vis de la plaisance⁷⁹³. Cependant, si la jurisprudence est amenée à poursuivre ce mouvement, la conséquence indirecte serait probablement une rupture marquée entre la plaisance et le yachting professionnel. La stipulation quasi-systématique de clauses d'arbitrages dans les contrats d'affrètement de grande plaisance n'en seraient que plus privilégiés par les professionnels qui souhaitent échapper au régime contraignant du Code de la consommation français. Le risque serait de créer une justice à deux temps, celle de la plaisance soumise au contrat de location et ainsi du droit de la consommation d'une part, et d'autre part, le yachting professionnel qui par l'inclusion de clauses d'arbitrages permettrait de contrer l'interprétation française du contrat de mise à disposition d'un navire de plaisance. Mais inversement, cela pourrait justement devenir un autre argument en faveur de l'exclusion du yachting professionnel de la sphère du droit de la plaisance, en raison de ses spécificités.

En marge de ces difficultés de qualification sur la nature même des contrats, dans le cas de la location apparaît un problème supplémentaire qui tient au statut des parties et notamment à leur régime de responsabilité.

⁷⁹³ v. *supra* n°208.

Section II : La nécessité de clarifier l'ambiguïté de la responsabilité des parties au contrat de location.

211. – Le bailleur, le preneur, le chef de bord, les passagers... bien que la convention reste bipartite entre le bailleur et le locataire, la navigation de plaisance sur un bateau loué par le biais du contrat de louage peut mettre en relation ces 4 catégories de personnes, si nous mettons de côté l'hypothèse de la location sans skipper sur lequel le locataire n'embarque aucun passager. En cas de dommage, la nature des responsabilités encourues dépend notamment de la personne sur laquelle repose la qualité de chef de bord (§1), ce qui implique d'identifier précisément ce chef de bord (§2).

§1. La responsabilité des dommages survenus lors de l'exécution du contrat de location

212. – **Introduction.** Notre régime de responsabilité tend à favoriser la victime. Le plaisancier victime bénéficie aussi de cette politique juridique de protection. Roger Jambu-Merlin y voit même là une différence culturelle avec les navigants anglais, peuple de marins qui comprendrait mieux le risque de mer que les français qui ressentent pour leur part la nécessité d'introduire dans le droit maritime un besoin terrestre de sécurité et d'indemnisation⁷⁹⁴. Le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement Jean Claude Gayssot, lance ainsi pour slogan « *Prenez la mer, pas les risques* » pour la campagne annuelle de sécurité des loisirs nautiques 2001⁷⁹⁵. Classiquement, le chef de bord est un professionnel, préposé de l'armateur, chargé de la conduite et du commandement du navire de plaisance. Il assume la conduite du navire en fonction de la sécurité du navire et des contraintes de la navigation⁷⁹⁶. Toutefois, ce schéma classique se heurte à plusieurs difficultés chaque fois que le chef de bord n'est pas considéré

⁷⁹⁴ R. Jambu-Merlin, « Le droit de la plaisance en 1985 », DMF.1985, p.323 : « *Les anglais peuple de marins, comprennent très bien que le risque de prendre part à une compétition dans des conditions difficiles doit appartenir au seul chef de bord (...) Les français, dont il faut avouer qu'ils n'ont pas vraiment la fibre marine, ont tendance à transporter dans ce domaine leur besoin presque pathologique de sécurité et d'indemnisation. Cette différence n'est pas sans influence sur la pratique juridique* ».

⁷⁹⁵ Déclaration de Mme Michèle Demessine, secrétaire d'État au tourisme, sur la politique de sécurité des loisirs nautiques, Paris le 28 juin 2001.

⁷⁹⁶ C. de Lapparent, « La responsabilité du chef de bord et du locataire-affrèteur non chef de bord », DMF.614.2001.

comme préposé du loueur, mais comme préposé du locataire ou comme un indépendant qui n'est lié à aucune partie par un lien de subordination. La responsabilité pour un dommage pendant la navigation de plaisance repose, tout comme en droit maritime classique, sur le propriétaire ou l'armateur du navire. Toutefois, la location du navire de plaisance par sa dualité terrestre et maritime bouleverse ce schéma. Plusieurs cas de figure peuvent ainsi se présenter si les dommages concernent le locataire, un passager ou un tiers. Le cas spécifique des dommages lors d'une manifestation sportive faisant l'objet d'un texte spécifique⁷⁹⁷, son étude en est ici exclue.

213. – Dommages subis par le locataire. Le contrat de louage n'est pas entre les parties un contrat de transport. Au titre du seul régime du contrat de louage du Code civil, le bailleur n'est pas responsable des dommages à la personne ou au bien du locataire, si ces dommages n'ont pas pour cause le défaut d'entretien ou de jouissance paisible auxquels s'engage le bailleur (transposé à la navigation maritime on songe au défaut de navigabilité du navire).

De plus, comme nous l'avons vu⁷⁹⁸, au titre du contrat de louage, la jurisprudence considère que le bailleur n'est débiteur que d'une obligation de sécurité de moyen à l'égard du locataire. Il est en effet impossible pour le locataire de se fonder sur le régime du contrat de passage du droit maritime, le but du contrat de louage n'étant pas le déplacement du locataire, condition intrinsèque du contrat de passage⁷⁹⁹. Faute de stipulations particulières dans le contrat de location du navire de plaisance, il est ainsi difficile pour le locataire victime de rechercher la responsabilité du bailleur sur un fondement contractuel pour des dommages corporels ou matériels qui ne sont pas reliés à un engagement contractuel du bailleur, on songe notamment aux dommages qui pourraient découler d'un abordage⁸⁰⁰ ; Vis-à-vis de son bailleur, il ne lui est pas possible d'agir sur le

⁷⁹⁷ Article L321-3-1 du Code des sports.

⁷⁹⁸ v. *supra* n° 200.

⁷⁹⁹ Article L5421-1 du Code des transports.

⁸⁰⁰ C'est-à-dire le cas où à la suite d'un abordage le locataire subi des dommages dont il voudra obtenir indemnisation auprès de son bailleur. Cette action ne pourra pas être fondée sur le régime maritime de l'abordage contre lui. Le locataire devra alors rechercher sa responsabilité du bailleur sur un fondement contractuel si le dommage peut être rattaché à un engagement contractuel du bailleur ou délictuel dans le cas contraire, comme celui des dommages aux biens du locataire qui ne résultent pas du défaut d'entretien ou de jouissance paisible auxquels s'engage le bailleur.

fondement du régime de l'abordage (qui est de toute façon peu favorable, s'agissant d'un régime pour faute), car l'abordage concerne les dommages survenus « entre navires »⁸⁰¹. Or, seul un raisonnement juridique farfelu permettrait de considérer que le navire se dédouble virtuellement en la présence du locataire et du bailleur par l'effet du contrat de louage. A l'égard de son bailleur, si une action contractuelle ne lui est pas ouverte pour le dommage⁸⁰², il lui sera nécessaire d'en revenir à la responsabilité du fait des choses de l'article 1242 du Code civil (une responsabilité personnelle du chef de bord ou de tout membre de l'équipage en cas de faute personnelle dans la conduite du navire est également envisageable au titre de l'article 1241 du Code civil⁸⁰³). Il en va différemment à l'égard de l'armateur de l'autre navire qui pourra être actionné par le locataire au titre du régime de l'abordage sur le fondement de l'article L5131-4 du Code civil⁸⁰⁴. C'est en cela, qu'il est nécessaire de déterminer qui est le chef de bord du navire loué. Lorsqu'une action contractuelle contre le bailleur n'est pas ouverte⁸⁰⁵ quatre cas de figure peuvent se présenter :

Premièrement, le cas où dans une location avec skipper celui-ci est employé par le bailleur. Le cas échéant, au titre des règles de la responsabilité des commettants du fait des préposés, c'est donc bien le bailleur, en tant que commettant du chef de bord, qui est responsable.

Deuxièmement, si le skipper est employé par le locataire, ce dernier ne pourra alors plus se retourner contre son bailleur, que ce soit sur un fondement contractuel ou délictuel⁸⁰⁶. Le locataire ne pourra d'ailleurs même pas se retourner contre son skipper sauf par le biais des exceptions au principe d'immunité des préposés prévues en la matière⁸⁰⁷.

⁸⁰¹ Article L5131-1 du Code des transports

⁸⁰² Dans l'hypothèse où le dommage n'est pas lié à une obligation contractuelle du bailleur.

⁸⁰³ R. Jambu-Merlin, « Le droit de la plaisance en 1985 », DMF.1985, p.323 ; Par extension pour l'armateur : P. Bonassies ; C. Scapel, Traité de droit maritime, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, p.634, n° 375.

⁸⁰⁴ P. Bonassies ; C. Scapel, Traité de droit maritime, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, p.634, N° 396.

⁸⁰⁵ Car le principe de non-cumul de responsabilité délictuelle et contractuelle n'a vocation à s'appliquer que si le dommage résulte de l'inexécution d'une obligation contractuelle du débiteur.

⁸⁰⁶ Toujours dans l'hypothèse où le dommage ne résulte pas de l'inexécution d'une obligation contractuelle du bailleur.

⁸⁰⁷ Cass.Ass.plén. 25 février 2000, n° 97-17.378, 97-20.152, Bull.civ. 2000 A. P. n° 2 p. 3, *Costedoat* ; Cass. Ass.plén. 14 décembre 2001, n° 00-82.066, Bull.civ. 2001 A. P. n° 17 p. 35, *Cousin* ; Cass.civ2. 20 décembre 2007, n° 07-13.403, Bull.Civ. 2007, II, n° 274.

C'est à *fortiori* le cas lorsque troisièmement, les fonctions de chef de bord sont exercées par le locataire lui-même⁸⁰⁸, dans le cas d'une location sans skipper, ne pouvant se retourner contre lui-même.

Enfin, quatrièmement, le cas où le chef de bord n'est considéré ni comme un préposé du bailleur, ni comme un préposé du locataire mais comme un indépendant. Le locataire n'a alors pas non plus d'action contre son bailleur mais peut, néanmoins, se retourner contre le chef de bord directement sur un fondement contractuel (s'ils sont liés par un contrat autre que d'engagement maritime) ou un fondement délictuel s'ils ne sont pas liés contractuellement⁸⁰⁹.

Au regard de ces quatre cas de figure il est clair que le locataire se trouve dans une position plus confortable en cas de location avec skipper puisqu'il peut être indemnisé par le bailleur même dans les cas où le contrat de location ne lui ouvre pas une action contractuelle contre lui. Il peut alors agir délictuellement contre le bailleur commettant du chef de bord.

Dans les trois autres cas de figure de location sans skipper, le locataire n'aura pas d'action contractuelle ou délictuelle contre le bailleur pour certains dommages⁸¹⁰. Cette solution peut paraître sévère pour le plaisancier mais elle s'avère cohérente et pragmatique car dans les locations sans skipper le bailleur n'a qu'un contrôle limité sur la navigation qu'effectue le locataire. Rendre le bailleur systématiquement débiteur des agissements d'un chef de bord qui n'est pas son préposé, lui imposerait une responsabilité trop importante. Une telle solution n'a pas sa place dans la navigation maritime qui met en avant l'autonomie et la responsabilité de chaque plaisancier.

214. – Dommages subis par un passager. A moins que le contrat de location ne soit conclu par l'ensemble des personnes à bord du navire loué, seul le locataire contractuellement désigné devient locataire au titre du contrat de louage, bénéficiant éventuellement d'une action contractuelle contre le bailleur. Les autres

⁸⁰⁸ Pour un exemple jurisprudentiel v. Cass.com. 13 décembre 2012, n° 10-28.728, Inédit, Navire « Chrisflo » ; P. Latron, « Le principe de limitation de responsabilité est applicable aux navires de plaisance », DMF n° 562, 1er juillet 1996.

⁸⁰⁹ Hypothèse où le chef de bord n'est pas lié au bailleur par un contrat d'engagement maritime et où il n'y a pas de rapport de préposition entre eux.

⁸¹⁰ Toujours dans l'hypothèse où le dommage ne résulte pas d'une inexécution contractuelle du bailleur.

personnes à bord, si nous excluons les membres d'équipage employés par l'une ou l'autre partie, sont considérées comme des passagers (encore que la frontière entre passagers et membres de l'équipage soit extrêmement ténue⁸¹¹). Le revirement jurisprudentiel de 1968⁸¹² en terrestre puis 1969⁸¹³ en maritime qui a permis aux passagers bénévoles d'agir sur le fondement de la responsabilité du fait des choses créée en plaisance une difficulté particulière⁸¹⁴. Pour justifier ce revirement de jurisprudence François-Xavier Pierronet rapporte l'opinion de l'Avocat général selon lequel l'objectif du droit de la responsabilité civile ne devrait plus être de sanctionner la faute de l'auteur du dommage, mais d'assurer l'indemnisation de la victime en toute circonstance, ce qui justifierait que l'indemnisation soit fondée non plus sur la faute de l'ancien article 1382 du Code civil, mais la responsabilité objective de l'article 1384. La lourde responsabilité sans faute du chef de bord du navire de plaisance opérée par ce revirement viendrait lutter contre la protection insuffisante de la victime en droit maritime⁸¹⁵.

En effet, au titre des règles maritimes, le contrat de passage qui n'est pas réalisé par une entreprise de transports maritime est un contrat payant⁸¹⁶, il met la charge du transporteur une responsabilité pour faute à l'égard des passagers⁸¹⁷ enserrée dans la limite d'une prescription de 2 ans⁸¹⁸.

Toutefois, chaque fois que les passagers ne paieront pas leur passage, qui deviendrait alors un transport gratuit ou bénévole, les passagers n'auront plus d'action contractuelle pour faute contre le transporteur, mais une action

⁸¹¹ M. le bâtonnier Bredeau, « Droit de la plaisance droit terrestre ou droit maritime », Gaz.Pal 1997.4. 13 septembre 1997, numéro spécial 1^{ère} partie.

⁸¹² Cass., ch. mixte, 20 déc. 1968, Le Continent c/Schroeter, GAJC, t. Bull.civ. II, 13e éd., 2015, n°213; D. 1969. 37,

⁸¹³ Cass. Civ2. 5 mars 1969, n°65-11.725, Bull.civ. 1969 n°68.

⁸¹⁴ M. de Juglart, « La navigation de plaisance en mer », DMF. 1981 p. 387 ; P. Lureau « Faut-il une loi sur la navigation de plaisance » ; DMF 1970. 323 ; P. Bonassies ; C. Scapel, Traité de droit maritime, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, p.634, n° 379 ; CA Rennes 4^{ème} chambre, 18 juin 1970, Yves Gallot-Lavalée et Cie d'Assurances La Nationale C. Girerd.

⁸¹⁵ François-Xavier Pierronet, *Responsabilité civile et passagers maritimes*, Thèse, PUAM, 2004 : « Ainsi, la lourde responsabilité du chef de bord en matière de navigation de plaisance révélerait plutôt, "en creux", l'insuffisante responsabilité du transporteur et l'insuffisante protection de la victime dans le transport maritime "pur" »

⁸¹⁶ Article L5421-1 et s. du Code des transports.

⁸¹⁷ Article L5421-3 du Code des transports, mais qui devient une obligation de résultat atténuée dans les hypothèses de l'article L5421-4 du Code des transports.

⁸¹⁸ Article L5421-6 du Code des transports.

délictuelle sans faute⁸¹⁹ à l'encontre du chef de bord soumise au droit commun⁸²⁰ ou de l'abordage, comme l'admet parfois la jurisprudence⁸²¹. Or, il s'agit là d'une hypothèse fréquente en location où le locataire accueille souvent des invités à bord du navire loué.

Voilà toute l'incohérence du système mis en place qui s'avère sensiblement plus sévère (excluant la question de la prescription) à l'égard du chef de bord, lorsque celui-ci fournit un service gratuit à l'égard des passagers plutôt que lorsque celui-ci est payant. Comme l'explique Pierre Lureau la responsabilité devient si forte, que pour y échapper il peut être tenté de faire payer ses passagers afin de faire perdre au transport sa gratuité, ce qui est en contradiction avec l'esprit de la navigation de plaisance⁸²². A défaut de rémunérer le transporteur, les passagers doivent eux aussi se référer au droit commun et à la responsabilité du fait des choses, déterminer la personne du chef de bord et s'il s'agit d'un préposé, de son commettant. A cela, il faut également ajouter la potentielle intervention d'une relation contractuelle des passagers avec une autre partie qui pourrait chambouler ce schéma et les obliger à agir sur un fondement contractuel, bien qu'il ne s'agît pas là d'une action tirée du contrat de louage.

215. – Dommages à des tiers. Les tiers qui ne sont liés ni aux parties au contrat de louage ni aux passagers du navire loué peuvent être victimes du navire loué. La question est alors de déterminer le rôle du contrat de louage à leur égard, plus précisément, il s'agit de déterminer contre qui la victime pourrait se retourner pour obtenir une réparation. Les tiers sont assez avantagés en ce qu'ils peuvent relever : soit d'une action délictuelle sur le fondement de la responsabilité du fait

⁸¹⁹ Y. Tassel, « La plaisance et le droit en 1991 », DMF n°508, 1er septembre 1991.

⁸²⁰ Si le contrat de louage prévoit des stipulations spécifiques, une action délictuelle contre le bailleur peut également être envisagée pour la méconnaissance d'une obligation contractuelle qui cause un préjudice à un tiers. Il pourrait aussi être soutenu que le transport gratuit qui n'est pas réalisé par une entreprise de transport forme malgré tout un contrat *sui generis* permettant une action contractuelle contre le transporteur. Pierre Bonassies propose de nommer cette convention : « contrat d'équipage » (Actes du colloque de la JURIS'CUP 1994, *La responsabilité du plaisancier en croisière*, Marseille, 1994).

⁸²¹ Cass.com., 18 mars 2008, n° 06-20.558, Bull.civ. 2008, IV, n° 63, obs. P. Bonassies ; P. Delebecque, « L'abordage chasserait-il le contrat ? », DMF n° 694, 1er juillet 2008.

⁸²² P. Lureau, « Faut-il une loi sur la navigation de plaisance » ; DMF 1970. 323, : « Ainsi la responsabilité qu'encourt désormais le propriétaire ou l'utilisateur – disons le gardien – du bateau de plaisance devient-elle écrasante puisqu'il lui sera désormais pratiquement impossible d'y échapper... à moins de faire payer ses invités et de mettre ainsi fin à la notion même de navigation de plaisance ».

des choses de droit commun contre le chef de bord⁸²³ ou d'une inexécution contractuelle qui lui cause un dommage⁸²⁴, soit du régime maritime de l'abordage, si tant est bien sûr que le dommage provient d'un abordage qui ne concerne, notamment, pas les tiers non embarqués sur un navire⁸²⁵. Le régime étant néanmoins exclusif, la victime n'a pas le choix du régime et doit ainsi nécessairement se fonder sur l'abordage, si celui-ci est applicable⁸²⁶. Dans le cadre du régime de l'abordage, l'action est en principe dirigée contre l'armateur. Mais en matière de plaisance la notion d'armateur est complexe, comme l'a relevé la doctrine, le propriétaire du navire de plaisance ne mérite pas d'être qualifié d'armateur. Même celui qui loue son navire régulièrement pourrait se voir appliquer la qualité de commerçant, mais il ne deviendrait pas nécessairement un armateur⁸²⁷.

Au regard de cette difficulté à assimiler le plaisancier à un armateur, qu'il soit locataire ou bailleur, la Cour de cassation désigne le chef de bord comme responsable de l'abordage et par extension, retient la responsabilité de son commettant⁸²⁸. Appliqué à la location du navire, il est, une fois encore, nécessaire d'identifier la personne chef de bord et/ou de son commettant pour déterminer la personne responsable des dommages liés à la navigation de plaisance.

§2. L'identification du chef de bord.

216. – Le Chef de bord. Comme nous l'avons vu au paragraphe précédent, le chef de bord est une figure centrale dans la détermination de la personne

⁸²³ C.G. de Lapparent, « La responsabilité en matière de courses et régates (ports, clubs et participants) », DMF n°581, 1er avril 1998.

⁸²⁴ Cass. Ass. Plén, 6 octobre 2006, n° 05-13.255, Bull.civ..2006, Ass. plén, n° 9, p. 23, *Boot shop..*

⁸²⁵ R. Jambu-Merlin, « Le droit de la plaisance en 1985 », DMF.1985, p.323.

⁸²⁶ S. Miribel, « Sur l'exclusivité et autres particularités du régime de l'abordage », DMF n°823, 1er avril 2020.

⁸²⁷ I. Corbier, *La notion juridique d'armateur*, PUF, 1999, p. 376 et s : « L'armateur est un entrepreneur qui exploite des navires en vue d'en retirer un profit. (...) Si rien ne distingue le propriétaire du navire de plaisance du propriétaire de commerce seul le second mérite d'être qualifié d'armateur. L'armateur n'est pas un "plaisancier", c'est uniquement un homme du shipping. (...) La question se pose différemment si le propriétaire loue son navire de manière continue. Il semble que, dans ce cas, le propriétaire court le risque d'apparaître comme un loueur de meuble et par la même de prendre la qualité de commerçant. Il n'en devient pas pour autant armateur »

⁸²⁸ Cass. com. 24 janvier 2006, 03-21.153, Bull.civ.2006 IV n° 14 p. 13, Voilier « Aura », DMF 676, 1er décembre 2006 ;

responsable des dommages survenus lors de la navigation d'un navire de plaisance loué. Ce chef de bord doit être identifié. Comme le relève Emmanuel Langavant, ce n'est pas nécessairement celui qui est à la barre du navire mais plus généralement celui qui en a la maîtrise nautique qui est responsable tant de sa faute, que de celle de son équipage si ce sont ses préposés, que du fait de son navire en tant que chose dont il a la garde. Ce peut être le propriétaire qui est présumé gardien de la chose par la jurisprudence⁸²⁹. Cette qualité peut aussi résulter du simple consensus de l'équipage⁸³⁰. Il dispose des pouvoirs du capitaine pour la navigation comme dans son rôle administratif et disciplinaire⁸³¹.

Dans le langage courant de la plaisance, le chef de bord est le skipper, mais d'un point de vue juridique c'est plus délicat, ce terme étant ignoré des textes réglementaires⁸³². Pour le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du

⁸²⁹ Cass.civ2. 16 mai 1984, n° 82-16.872, Bull.civ. 1984 II n° 86.

⁸³⁰ E. Langavant, « Responsabilité en navigation de plaisance, l'accident de la rochelle », DMF.259.1982 : *Voici apparaître le tout puissant "chef de bord", sur qui retombera toute la responsabilité. Précisons tout de suite que ce n'est pas celui qui est à la barre, ce n'est pas non plus celui qui manie la règle Cras, c'est la personne qui a la "maîtrise nautique" conduite du bateau, choix de la route, autorité sur les personnes. C'est le skipper : propriétaire, emprunteur, locataire, il est le responsable des dommages causés à autrui, responsabilité délictuelle provoquée : par son fait personnel (art. 1382 Code civil) (faute de manœuvre, sortie inopportune par gros temps prévisible, échouement, abordage) ; par suite des activités des personnes dont il répond (équipage, art. 1384 et 1385) ; par le bateau dont il a la "garde" (art. 1384 al. 1, Code civil). Le responsable est donc le propriétaire, ou le chef désigné comme tel par les statuts de quirkataires, nommé par le club nautique ou simplement reconnu par consensus de l'équipage » ; Y. Tassel : « Le développement du droit applicable à la plaisance », DMF. n°699, 1^{er} janvier 2009 : « il est incontestable que toute navigation se fait sous la responsabilité d'une seule personne. Est-elle seule à bord, aucune question ne se pose, sauf à considérer que le concept n'a pas matière à s'appliquer parce que l'on commande à des personnes et non pas à des choses. Plusieurs personnes se trouvent-elles à bord, le skipper doit être déterminé. Le mot désignant le chef de bord, le skipper est celui qui a la "maîtrise nautique" : "c'est celui qui a la conduite du bateau, qui décide du choix de la route, qui a autorité sur les personnes embarquées et non pas celui qui tient la barre ou qui manie la règle Cras". Le skipper n'est donc pas nécessairement le propriétaire du navire ; ce peut être l'emprunteur ou le locataire. Il peut être désigné par convention ou simplement reconnu par consensus de l'équipage ».*

⁸³¹ C. de L'apparent, « La responsabilité du chef de bord et du locataire-affrèteur non chef de bord », DMF.614.2001 : « Le chef de bord est donc un professionnel, préposé de l'armateur, chargé de la conduite et du commandement du navire de plaisance. (...) Le chef de bord professionnel dispose de tous les pouvoirs du « capitaine » d'un navire marchand. Il a un rôle administratif. Il assume la conduite du navire. Il a une fonction disciplinaire. Il assume toutes les obligations relatives à la conduite du navire et est soumis à toutes les dispositions du Code Disciplinaire et Pénal de la marine marchande » ; Y. Tassel : « Le développement du droit applicable à la plaisance », DMF. n°699, 1^{er} janvier 2009 : « Le chef de bord du navire de plaisance est assurément un capitaine au sens du droit maritime. Il en est ainsi parce que la notion de capitaine est liée à un fait juridique. On peut s'en étonner mais la solution ne fait aucun doute car elle est exprimée dans un texte de droit disciplinaire et pénal, le code du même nom : « est considérée comme capitaine la personne qui, en fait, dirige le navire » (art. 87, al. 2) ».

⁸³² O. Raison, B. Marguet, « Le skipper ou chef de bord, notion, fonction et responsabilité », DMF n°746, 1^{er} avril 20130.

Développement durable et de la Mer, il assure le transport de passagers ainsi que l'acheminement ou le convoyage de navires d'un port à un autre pour le compte d'un tiers, il participe activement et joue un rôle important dans l'animation de la vie à bord⁸³³.

Le skipper s'apparente à un capitaine sans en être un. Il peut ou ne pas être un professionnel. Il peut tantôt supporter un rôle moins important, identique ou plus important que le capitaine d'un navire marchand, il peut être seul ou être accompagné d'un équipage, il peut être l'armateur, le propriétaire, le plaisancier, le locataire, l'affrèteur, il peut être un salarié ou un indépendant. Le chef de bord est une personne unique aux facettes multiples dont la responsabilité peut s'avérer imprécise⁸³⁴.

216. Bis– Mais du point de vue de la responsabilité, il n'est finalement que le gardien du navire ou du moins son préposé⁸³⁵, un gardien difficile à identifier. Ce peut bien sûr être le locataire⁸³⁶. La question essentielle sur laquelle la jurisprudence a dû se prononcer est celle de la garde commune du navire en présence d'un équipage. On songe évidemment à la triste affaire d'un voilier « Aïrel » qui sombra corps et biens lors d'une régate. L'Aïrel était-il sous la garde de son seul chef de bord ou de l'ensemble de l'équipage ? Après plusieurs renvois entre la cour de Cassation et des Cours d'appel⁸³⁷, la Cour de cassation rappela à nouveau que le skipper exerce seul sur le navire les pouvoirs de contrôle et de direction qui caractérisent la garde de la chose, chacun des coéquipiers effectuant sa tâche à la place qui lui a été affectée dans l'équipage, sous le contrôle et la direction de ce skipper⁸³⁸. Il est cependant possible de noter que la décision du voilier « Aïrel » ne fait pas définitivement obstacle à la possibilité de la garde commune d'un navire, dès lors que pour toute autre chose, la garde commune reste

⁸³³ O. Raison, B. Marguet, « Le skipper ou chef de bord, notion, fonction et responsabilité », DMF n°746, 1er avril 20130.

⁸³⁴ Y. Tassel, « Plaisance (suite et fin) », DMF n°574, 1er septembre 1997.

⁸³⁵ Que ce soit directement ou par la responsabilité de son commettant.

⁸³⁶ F. Turgé, « Responsabilité du skipper et assurance plaisance (exclusion de garantie, limitation de responsabilité, obligation des groupements sportifs) », DMF n° 741, 1er novembre 2012.

⁸³⁷ CA Aix-en-Provence, 21 juillet 1988, DMF 1990, 20, obs. P. Bonassies ; Cass.civ2. 9 mai 1990, n° 89-11.428, Bull.civ. 1990 II n° 93 p. 49 ; CA Lyon, 13 mai 1991, DMF 1992, p. 27, obs. Y. Tassel ; Cass.civ2. 8 mars 1995, n° 91-14.895 ; Bull.civ. 1995 II n° 83 p. 47 ; P. Bonassies : C. Scapel, Traité de droit maritime, LGDG, Traité, 3e ed. 2016, n° 380.

⁸³⁸ P. Latron, « Navigation de plaisance : l'ultime décision de l'affaire de l'Aïrel », DMF n° 555, 1er décembre 1995.

envisageable si l'ensemble des fonctions de la garde est partagé de manière identique et interchangeable. Hypothèse, au demeurant, peu probable en plaisance où la présence d'un skipper, capitaine ou commandant de bord, crée justement une hiérarchie au sein de cet équipage qui s'oppose à cette interchangeabilité. Il faut également rappeler que dans le cas de l'affaire « Aïrel », il a été retenu par les juges, d'une part que le rôle précis de chaque membre de l'équipage n'était pas connu et d'autre part, la décision a été motivée en retenant que les usages et les règles applicables en matière de course en mer donnaient au seul skipper le commandement du voilier dont il dirige et contrôle les manœuvres et la marche⁸³⁹.

Par opposition, la décision « Aïrel » sera plus difficile à appliquer hors des cas d'une régate où le rôle de chacun des membres de l'équipage est précisément identifié. Dans le cadre d'une location sans skipper, une hypothèse résiduelle de garde commune peut ainsi être envisagée chaque fois que le contrat de louage sans skipper est effectué par le locataire et que le rôle de skipper n'est pas précisément attribué à l'un d'entre eux. Surtout, la doctrine ne donne pas un aval inconditionnel à l'arrêt « Aïrel » et considère que la garde commune du navire en plaisance est exceptionnellement envisageable⁸⁴⁰. De fait, avant l'affaire « Aïrel », la Cour d'appel de Versailles a eu l'occasion de retenir la garde collective d'un navire entre les trois coéquipiers et amis qui se trouvaient à bord, dont l'un d'eux avait été désigné comme capitaine, en considérant que les trois victimes pratiquaient couramment et ensemble la navigation, qu'il ne saurait être sérieusement mis en doute que tous trois constituaient un équipage formé en vue d'une croisière et contribuaient également à la marche et aux manœuvres de leur bateau⁸⁴¹. La Cour d'appel de Montpellier a également retenu une garde collective avec la victime dont les ayants droit prétendaient qu'elle n'était à bord qu'en tant que simple passager bénévole. Pour les juges au contraires, la victime avait participé activement à la manœuvre à parts égales avec les deux autres coéquipiers⁸⁴².

⁸³⁹ Cass. Civ.2, 8 mars 1995, 91-14.895, Bull.civ.1995 II n° 83 p. 47, DMF.555.1995.

⁸⁴⁰ Y. Tassel, « La plaisance et le droit en 1991 », DMF n°508, 1er septembre 1991.

⁸⁴¹ M. de Juglart, « La navigation de plaisance en mer », DMF. 1981 p. 387 ; C.G. de Lapparent, « La responsabilité en matière de courses et régates (ports, clubs et participants) », DMF n°581, 1er avril 1998 ; R. Jambu-Merlin, « Le droit de la plaisance en 1985 », DMF.1985, p.323 ; E. Langavant, « Responsabilité en navigation de plaisance, l'accident de la rochelle », DMF.259.1982.

⁸⁴² CA Montpellier, 9 novembre 1989, n° 86/3381.

217. – Le commettant du chef de bord. Néanmoins, bien souvent, le chef de bord est soumis à un rapport de subordination. Or, selon les principes de droit des obligations, la qualité de préposé et celle de gardien sont incompatibles⁸⁴³. La responsabilité rejaillit alors sur son commettant⁸⁴⁴, bailleur, locataire ou encore société de *manning*. Dans le domaine maritime, la jurisprudence se montre d'ailleurs assez sévère sur la question en allant jusqu'à retenir que le fait que les membres de l'équipage d'un navire, en conflit avec l'armateur, se soient rendus maîtres du bâtiment, ne transfère pas la garde du navire sur cet équipage⁸⁴⁵.

Si le lien de préposition se trouve souvent auprès de la personne qui engage le skipper, bailleur ou locataire, la plaisance présente des situations assez particulières. Imprécises et fortement critiquées, des décisions et notamment un arrêt de la Cour de cassation ont pu retenir que le propriétaire d'un navire a pu transférer la garde de ce navire à son préposé occasionnel⁸⁴⁶. Or, en matière de location, la situation du préposé occasionnel qui n'intervient que pour une location ponctuelle est une hypothèse récurrente. Cette décision tend à reconnaître le rôle prépondérant et particulièrement indépendant du skipper dans la maîtrise du navire, renforcée dans l'hypothèse d'un préposé occasionnel. Peut-être, faut-il en déduire que cette indépendance rompt le lien de préposition du skipper avec la société qui l'a employé ? Peut-être, ne faut-il y voir plutôt que des décisions isolées qui n'ont, par leurs imprécisions, aucunement souhaitées remettre en cause nos principes de responsabilité des commettants du fait de leurs préposés. Quoi qu'il en soit, cette décision⁸⁴⁷ qui place une charge particulièrement forte sur le skipper n'a pas notre approbation.

217. Bis– L'autre difficulté, particulièrement présente en matière de location, est le cas du transfert du lien de subordination, notamment du bailleur commettant du skipper vers le locataire. En matière terrestre, la jurisprudence a en effet eu

⁸⁴³ Cass.civ2. 16 mai 1984, n°82-16.872, Bull.civ. 1984 II n° 86. ; F. Turgné, « Responsabilité du skipper et assurance plaisance (exclusion de garantie, limitation de responsabilité, obligation des groupements sportifs) », DMF n° 741, 1er novembre 2012.

⁸⁴⁴ Y. Tassel, « Plaisance (suite et fin) », DMF n°574, 1er septembre 1997.

⁸⁴⁵ Cass.Ch.mixte, 4 décembre 1981, n° 79-14.207, Bulletin des arrêts Cour de Cassation Chambre mixte n°8 ; v. aussi : P. Bonassies ; C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, p.634, n° 377.

⁸⁴⁶ Cass.civ2. 8 juillet 2004, n° 03-14.523, Inédit ; Y. Tassel « Le capitaine, préposé occasionnel d'une association, est gardien du navire », DMF n° 659, 1er mai 2005 ; Y. Tassel : « Le développement du droit applicable à la plaisance », DMF. n° 699, 1^{er} janvier 2009.

⁸⁴⁷ *Ibid.*

l'occasion de considérer que lors de la location d'un chariot élévateur avec chauffeur, le locataire donnant des ordres au chauffeur, celui-ci est placé dans un rapport de préposition⁸⁴⁸.

La situation est plus complexe en plaisance où la relation du skipper avec le locataire s'avère très ambiguë. Si nous élargissons la réflexion à l'affrètement, le skipper n'est pas véritablement libre du choix de la route car il peut être en conflit avec locataire du navire qui décide du programme de l'expédition. C'est le contrat de location qui doit répartir les pouvoirs entre les divers intervenants. Mais ce sera souvent lorsque la sécurité de l'expédition ou les contraintes de la mer entreront en jeu que le chef de bord devra affirmer son autorité sur le locataire, sous peine d'encourir une responsabilité pour faute nautique⁸⁴⁹.

Localiser le lien de préposition du skipper s'avère ainsi particulièrement difficile en plaisance. S'il est entendu que le skipper doit obéir au locataire, cette obéissance ne peut être que relative⁸⁵⁰. Par exemple, un ordre de navigation du locataire peut entraîner un retard dans la restitution du navire. Le droit de l'affrètement règle cette difficulté au regard de la répartition de la gestion commerciale du navire entre le fréteur et l'affréteur (qui varie selon le type d'affrètement). La partie disposant de la gestion commerciale du navire sera responsable des conséquences de ce retard.

⁸⁴⁸ Cass.civ2. 18 mai 2017, n° 16-18.421, Publié au bulletin.

⁸⁴⁹ C. de L'apparent, « La responsabilité du chef de bord et du locataire-affréteur non chef de bord », DMF.614.2001 : « *reste-t-il en définitive libre du choix de la route ? C'est sur ce point qu'il peut y avoir un conflit entre le chef de bord et le locataire affréteur qui décide du programme de la croisière sans avoir le pouvoir sur la conduite du navire, ni sur le comportement du chef de bord sur lequel il n'a aucune autorité, n'étant pas son commettant. Le contrat de location-affrètement déterminera les conditions dans lesquelles le locataire pourra faire prévaloir son point de vue et dans lesquels c'est, seul, le chef de bord qui décidera. Le critère ne peut être que la notion de sécurité du navire en fonction du temps, de l'état de la mer, de la zone de navigation et des personnes embarquées. Le chef de bord conserve le libre choix de la route à suivre à condition que cette décision soit inspirée par la meilleure conduite nautique de l'expédition. Le choix de la voilure ou la vitesse du navire, s'il est à moteur, répondent du même souci. Le chef de bord doit satisfaire les demandes du locataire-affréteur dans tous les cas où la sécurité de la mer et les contraintes de la navigation le permettent, mais seulement dans ces cas là. A défaut, il engagerait sa responsabilité, pour faute nautique* » ; O. Raison, B. Marguet, « Le skipper ou chef de bord, notion, fonction et responsabilité », DMF n°746, 1er avril 2013 : « *Le skipper obéit aux demandes du locataire sous réserve que les conditions météorologiques le permettent. La plupart des contrats de location permettent au « skipper » professionnel dans ce cas de refuser de prendre la mer ou de changer le programme de navigation prévu* ».

⁸⁵⁰ Actes du colloque de la JURIS'CUP 1997, La location des bateaux de plaisance, Marseille.

Pour le contrat de location, si le skipper refuse cet ordre et privilégie la restitution à temps du navire, il sera considéré comme agissant en tant que préposé du bailleur. Si en revanche, il obéit au locataire en sachant que cet ordre va à l'encontre de l'intention du bailleur, il est beaucoup plus aisé de considérer que ce skipper s'est placé sous la préposition du locataire, lui transférant la responsabilité du dommage en tant que commettant occasionnel du chef de bord. La jurisprudence n'admet toutefois pas aisément un tel transfert de préposition du skipper sur le locataire. La Cour d'appel de Nîmes, considéra que le chef de bord était resté le préposé du bailleur en mettant en avant que le bailleur se gardait de produire le contrat de location du navire qui aurait permis d'examiner les obligations respectives des parties, que le rapport de mer démontrait que le skipper manœuvrait le bateau lorsque l'accident s'était produit, que la garde du navire n'avait pas été transférée au locataire car le skipper était à la barre, que le skipper conservait les pouvoirs de donner des ordres et des instructions en sa qualité de capitaine et d'exécuter les manœuvres⁸⁵¹.

Ainsi, s'il fait peu de doute, que le chef de bord soit le gardien du navire et que ce gardien est en principe le skipper du navire, la détermination du commettant de ce skipper ultimement responsable du dommage peut être soumise à d'importants débats.

CONCLUSION DU CHAPITRE

218. – Le contrat de louage de droit terrestre s'oppose au contrat d'affrètement du droit maritime. Tous deux visent pourtant le même objectif : la mise à disposition d'un navire pour un temps déterminé contre rémunération dans l'optique d'effectuer une navigation de plaisance. Si le premier vise une protection du locataire, l'autre souhaite offrir aux parties une liberté contractuelle optimale et un support adapté à la navigation maritime. De là s'installe une certaine opposition de classe, le contrat de louage étant davantage utilisé dans le cadre du nautisme qui oppose souvent un consommateur ne disposant que d'une faible marge de négociation contre son bailleur. L'affrètement est davantage utilisé pour le yachting, opposant alors des parties placées sur un pied d'égalité. Ces deux

⁸⁵¹ CA Nîmes, 18 novembre 2008 – n° 06/02513, Navire « Final 6 ».

contrats ne seraient pas antinomiques et pourraient évoluer en parallèle sans se heurter si leurs critères de qualification respectifs étaient mieux définis. Or, à l'heure actuelle, le critère de qualification du contrat de location et d'affrètement du navire de plaisance fait l'objet de deux décisions contradictoires qui impliquent, par sécurité, que les parties précisent la nature de leurs conventions pour avoir suffisamment de prévisibilité juridique sur le régime juridique applicable à leurs rapports.

Cette dichotomie claire entre nautisme/louage et yachting/affrètement, ne prend pas cependant en compte la diversité des situations et des plaisanciers. Pour cette raison, cette séparation ne nous semble pas devoir être fermée. Bien au contraire, la coexistence de ces deux contrats permet aux parties de choisir ce qui leur semble le plus approprié à leurs relations et à leurs besoins. Nous pouvons ainsi approuver la doctrine qui considère que la location du navire sans skipper serait plus naturellement qualifiée d'affrètement, en ce qu'il prend mieux en compte la grande liberté du plaisancier dans la maîtrise du navire et le responsabilise. Certes, considérer cela pourrait avoir tendance à désavantager le plaisancier, partie faible, qui se verrait imposer par le bailleur/fréteur le régime qui lui est le plus favorable. Mais il reviendrait, à cet égard, à la jurisprudence de fixer les critères de qualification du contrat de louage et d'affrètement dans un sens avantageux et protecteur pour le plaisancier.

Pourtant, aucun des deux régimes n'est véritablement adapté à l'objet qu'il entend régir. Le contrat de louage est destiné avant tout à la location d'un objet immeuble pour un temps long, là où la navigation de plaisance concerne un bien meuble généralement loué pour un temps court. Le contrat d'affrètement est envisagé pour le transport d'une marchandise dans un but commercial, là où la navigation de plaisance vise le transport de personnes dans un but non lucratif. Pour répondre à cette tension, l'affrètement compense par une liberté contractuelle très avancée, dont la pratique s'est emparée pour établir des modèles de contrats largement répandus. Pour le louage, c'est le régime protecteur qu'offre le droit terrestre qui vient assurer une interprétation avantageuse des stipulations contractuelles en la faveur du locataire.

Le régime du louage est par certains aspects, plus protecteurs du plaisancier que l'affrètement mais moins protecteur par d'autres. Notamment, l'affrètement,

propose un *corpus* juridique important pour gérer la responsabilité des parties par l'ensemble des théories établies sur la séparation entre les différents types de gestion du navire entre l'affréteur et le fréteur. Pour le louage à l'inverse, la répartition des responsabilités entre le locataire et le bailleur est plus complexe. En plaçant cette responsabilité sur le chef de bord et son commettant, dans la plupart des cas l'application du droit commun rend difficile la prévisibilité juridique du régime de responsabilité applicable. Mais, nous pouvons en retenir que l'interprétation se fait majoritairement en la faveur du plaisancier locataire. Pour ces raisons, le régime du louage de chose, en ce qu'il offre une protection négative, c'est-à-dire en empêchant la partie forte d'abuser de la liberté contractuelle permise par l'affrètement, est une institution de droit terrestre qui participe, imparfaitement, à la protection d'une partie faible que peut être le plaisancier.

Le problème actuel est davantage le conflit jurisprudentiel qui empêche de déterminer à l'avance quel régime s'appliquera à la convention des parties, ce qui nuit grandement à la sécurité juridique. Une résolution du conflit jurisprudentiel actuel en la matière est nécessaire sans quoi il est bien difficile de reprocher à la pratique en matière de haute plaisance de se diriger systématiquement vers des modèles de contrats appliquant le droit anglais.

La gêne qu'ont rencontrée les juges au regard du contrat d'affrètement appliqué à la navigation de plaisance est la trop grande liberté contractuelle dont pourrait abuser le cocontractant professionnel du plaisancier. Ce n'est donc pas l'adéquation des règles de l'affrètement à la plaisance qui pose des difficultés, mais le caractère supplétif de volonté de ces règles. Plutôt que de renvoyer systématiquement la mise à disposition du navire de plaisance au contrat de louage il serait plus efficace dans un souci de protection de rendre d'ordre public certaines dispositions de l'affrètement en présence d'un plaisancier, ou de permettre au droit de la consommation de protéger l'affréteur plaisancier.

Parmi les quatre orientations possibles du droit de la plaisance que sont : l'intégration totale au droit maritime ; l'intégration totale au droit terrestre ; le maintien du régime hybride actuel ; le développement d'un droit spécial de la plaisance, en matière de mise à disposition du navire de plaisance le droit positif n'est pas actuellement fixé en ce que les critères de qualification du contrat de location et d'affrètement du navire de plaisance sont incertains. En l'état, les deux

régimes peuvent avoir vocation à s'appliquer en plaisance, chacun des deux ayant selon la situation l'avantage de leurs défauts ou le défaut de leurs avantages. C'est la raison pour laquelle l'intégration totale au régime de l'affrètement ou au contraire au régime du louage ne semblent adaptés à la plaisance. Le maintien de cette alternative est un bon compromis mais qui nécessite *a minima* de clarifier les critères de qualification de ces régimes et au mieux d'élaborer un régime spécial de la location de navire pour la plaisance.

Mais avant d'être mis en location, un navire de plaisance doit être construit ou acquis. Les contrats de construction et de vente de navires connaissent certaines spécificités par rapport à leur équivalent de droit terrestre, qui se ramifient davantage en présence d'un plaisancier. C'est là encore la personne du plaisancier qui est au cœur de l'originalité du droit de la plaisance.

Chapitre III : La protection du plaisancier dans l'acquisition d'un navire de plaisance

219. – La propriété du navire comme pour tout autre bien meuble, passe par son acquisition, c'est-à-dire principalement par sa vente. En droit français, la construction et la vente de navires sont soumis à un mélange de règles de droit commun et de dispositions propres au droit maritime, faisant de la vente du navire une opération particulière (Section I) mais qui ne présente que peu de différences avec le droit terrestre. Il est possible de mettre en comparaison ces régimes avec le droit anglais de la vente du navire (Section II).

Section I : Le mélange protecteur du droit maritime, terrestre et de la consommation

220. – L'une des particularités de la vente du navire est que celui-ci s'acquiert par son achat, mais le contrat de construction pouvant être qualifié de contrat de vente, il s'obtient aussi valablement par sa fabrication, Cela pouvant entraîner des différences de régime, la vente du navire de plaisance se heurte à un problème de qualification (§1). Une fois la qualification contractuelle applicable à la convention déterminée, il convient d'analyser la particularité du régime de vente du navire de plaisance par rapport à d'autres unités (§2).

§1. La conception particulière de l'opération de vente au travers du contrat de construction du navire de plaisance.

221. – Introduction. Bien qu'il soit qualifié de bien meuble, l'acquisition d'un navire n'est pas une mince affaire. Le régime juridique couvrant les deux principaux modes d'acquisition du navire, que sont la construction et la vente, reflètent en partie cette difficulté. Que ce soit au regard des règles de forme, d'immatriculation ou encore de déclaration, le régime couvrant l'acquisition du navire a fait l'objet d'une attention particulière. Le navire, qu'il soit marchand, de pêche, de guerre ou de plaisance, s'émancipe physiquement de nombreuses contraintes de la terre. A cet égard, il fait l'objet de certaines suspicions qui ont poussé les pouvoirs publics à s'intéresser à l'opération d'acquisition du navire. Cette acquisition ne se fait d'ailleurs souvent pas à vil prix. On songe d'abord à son coût financier bien sûr, la plaisance en est une illustration parfaite avec des extravagances en la matière. En effet, la vente d'un navire de plaisance se compte en quelques milliers d'euros pour les petites unités et plusieurs dizaines, voire centaines de millions pour les plus imposantes. C'est aussi un coût en ressources naturelles non négligeables. C'était particulièrement le cas auparavant, lorsque la construction des navires se faisait quasi-uniquement en bois, impliquant l'abatage de centaines d'arbres. Les navires modernes qui sont des concentrés de technologies n'échappent guère à ce constat.

Leur construction est aussi un investissement humain majeur, c'est ce qui se remarque en constatant que la fabrication d'un navire de grande de plaisance de 60 mètres représente environ 250.000 heures de travail⁸⁵². La construction du navire a pu devenir une opération banale. On se souvient encore de la production en série effrénée des *Liberty ship* (navires de guerre américains) pendant la seconde guerre mondiale. Le développement de la navigation de plaisance a créé un besoin de fabrication d'unités de série, la construction comme la vente des navires, y compris ceux de plaisance, demeure ainsi une opération qui n'est pas anodine pour les parties. Pourtant d'un point de vue juridique, la vente du navire ne fait pas

⁸⁵² O. Revah, « L'environnement économique et juridique de la grande plaisance », *Tourisme et Droit*, 2009, n°111, p.20 et s.

appel à des concepts, des mécanismes ou des principes bien différents de la vente d'autres biens meubles. La vente du navire est bien le transfert de la propriété d'un objet contre rémunération. Si la vente de navires d'occasion est devenue courante, il demeure que le contrat de vente d'un navire neuf concerne, encore bien souvent, des navires en construction. C'est probablement cette spécificité (qui n'est cependant pas unique à la vente maritime), ainsi que la variété des modes juridiques de construction des navires à l'origine de ce régime maritime de la vente, qui floutent les frontières entre la vente et le contrat d'entreprise.

223. – Histoire du régime de la vente de navires. Le régime spécifique juridique de construction et de vente des navires semble être une innovation plutôt tardive en comparaison aux institutions ancestrales de droit maritime. Si au moyen-âge des recueils de coutumes, comme le consulat de Mer, conçoivent déjà la distinction entre les deux formes traditionnelles de construction du navire à l'économie ou au forfait- tel n'est pas le cas de l'Ordonnance sur la Marine de Colbert de 1681 qui ne contient aucune disposition originale sur la construction du navire⁸⁵³. Cela s'explique par la disparition du contrat de construction à forfait avant que celui-ci ne réapparaisse au XVIIIe siècle sans pour autant que cela ne s'accompagne de la création d'un régime juridique⁸⁵⁴. Si l'Ordonnance de Colbert s'intéresse à la vente forcée du navire, notamment par adjudication à la suite d'une saisie⁸⁵⁵, il ne traite pas de la vente volontaire qui obéit ainsi aux règles de droit commun. Pour autant, l'intérêt pour ces deux conventions va croissant alors qu'en 1793, la loi du 21 septembre 1793 concernant l'acte de navigation exigeait que la vente d'un navire soit constatée par un officier public⁸⁵⁶. La règle évoluera vers la seule exigence d'un écrit prévu à l'article 195 du Code de Commerce Napoléonien qui en revanche ignore la question du contrat de construction. Le régime de construction des navires n'intéressait guère le législateur qui soumettait néanmoins

⁸⁵³ A. Luquiau, S. Perez ; *Fasc. 1060 : Navire et autres bâtiments de mer. – Contrat de construction navale. – Formalités. – Nature du contrat*, JurisClasseur Transport, LexisNexis, 2018, n°16.

⁸⁵⁴ A. Luquiau, S. Perez ; *Fasc. 1060 : Navire et autres bâtiments de mer. – Contrat de construction navale. – Formalités. – Nature du contrat*, JurisClasseur Transport, LexisNexis, 2018, n°16.

⁸⁵⁵ Livre premier, Titre XIV de L'ordonnance sur la marine de Colbert de 1681.

⁸⁵⁶ P. Bonassies ; C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, n° 223.

la mise en chantier d'un navire à déclaration⁸⁵⁷, celle-ci a fait l'objet d'un débat jurisprudentiel et doctrinal au cours du XIXe et XXe siècle, jusqu'à ce que la loi du 3 janvier 1967 vienne préciser tant les règles de construction que de vente des navires, exigeant dans les deux hypothèses un écrit⁸⁵⁸. La règle est reprise telle quelle par le Code des transports⁸⁵⁹.

Ce désintérêt national pour la vente et la construction du navire se reflète également à l'international, aucune convention ne venant régir la matière. Bien au contraire, la Convention de Vienne de 1980 sur les contrats de vente internationaux de marchandises exclut expressément de son champ d'application les contrats de vente de navires et de bateaux⁸⁶⁰, du fait que dans de nombreux États, certaines ou la totalité de ces ventes sont régies par des règles spéciales, attestant leurs caractères particuliers⁸⁶¹. Néanmoins, cela n'empêche pas les parties de renvoyer à cette convention⁸⁶².

224. – Données du problème. Le contrat de construction et de vente du navire de plaisance soulève un double problème de qualification. D'une part, la construction à l'économie qui implique une plus grande emprise de l'armateur dans la direction des opérations de construction et suppose que le chantier doive suivre ses directives. Cette forme de contrat s'apparente à un contrat d'entreprise auquel ne s'appliquent pas les règles de la vente. D'autre part, la construction à forfait qui suppose, à l'inverse, une plus grande autonomie du chantier qui conserve alors la maîtrise de l'opération et s'analyse comme une vente à livrer à laquelle s'appliquent tant des règles de la construction que de la vente. Il s'agit de nos jours de la forme la plus usuelle de construction⁸⁶³. La construction des navires de plaisance peut relever des deux catégories auxquelles s'ajoute une particularité

⁸⁵⁷ A. Luquiau, S. Perez ; *Fasc. 1060 : Navire et autres bâtiments de mer. – Contrat de construction navale. – Formalités. – Nature du contrat*, JurisClasseur Transport, LexisNexis, 2018, n°7 ; Cette obligation de déclaration existe toujours dans certains cas prévu D5113-1 du Code des transports.

⁸⁵⁸ Articles 5 et 10 de la loi du 3 juillet 1967.

⁸⁵⁹ Article L5113-2 et L5114-1 du Code des transports.

⁸⁶⁰ Article 2.e) de la Convention de Vienne de 1980.

⁸⁶¹ Note explicative du secrétariat de la CNUDCI sur la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises §10.

⁸⁶² P. Delebecque, *Fasc. 1130 : Navire et autres bâtiments de mer. – Vente volontaire de navire. – Conditions*, JurisClasseur Transport, LexisNexis, 2017, n°14.

⁸⁶³ A. Luquiau, S. Perez ; *Fasc. 1060 : Navire et autres bâtiments de mer. – Contrat de construction navale. – Formalités. – Nature du contrat*, JurisClasseur Transport, LexisNexis, 2018, n°13, 14 et 28.

en matière de construction à forfait de navires en série qui obéit en ce qui concerne la garantie des vices cachés au droit terrestre et non maritime⁸⁶⁴.

Le second problème de qualification tient au caractère commercial ou non-commercial du contrat de construction ou de vente du navire de plaisance. L'article L110-2 du Code de commerce prévoit, en effet, que sont réputés actes de commerce toutes entreprises de construction ou de vente des bâtiments de navigation (ce texte ne fait pas de distinction entre les types de navires considérés). Se pose alors la question de la commercialité de l'opération de construction et de vente du navire de plaisance. Cette qualification pouvant notamment emporter des conséquences sur la compétence des tribunaux et pouvant indirectement modifier le régime applicable à ces contrats, notamment au regard de l'intervention du droit de la consommation. Dans une moindre mesure, il apparaît nécessaire de distinguer la vente du navire de celle de ses pièces, qui obéit à un régime de vente différent.

À cette multiplicité de conflits de qualification se superpose une diversité des situations dans lesquelles se nouent ces contrats. Comme l'explique Roger Jambu-Merlin, la vente des navires de plaisance peut concerner tant des opérations entre professionnels qu'entre non professionnels, par le biais d'un contrat de vente ou de construction, ce qui rend complexe l'élaboration de règles générales⁸⁶⁵. Le mélange des règles, de droit terrestre, maritime et de consommation, forme tant bien que mal ces règles générales de la vente et de la construction.

225. – Conflits de qualification du contrat de construction. Ni la loi du 3 janvier 1967 sur le statut des navires, ni le Code des transports à la suite de sa codification ne donnent de critère de distinction entre le contrat de construction à l'économie et à forfait. Certes, il est possible de considérer que l'article L5113-3 du Code des transports crée indirectement une présomption supplétive de volonté que le contrat de construction de navires est une vente à livrer. Il le fait en

⁸⁶⁴ V. *infra* n° 230.

⁸⁶⁵ R. Jambu-Merlin, « Le droit de la plaisance en 1985 », DMF.1985, p.323 Merlin : « *La vente des navires de plaisances est une opération diversifiée. Il existe des ventes de professionnel à non-professionnel, des ventes de constructeurs à professionnels souvent sous forme d'importations, et encore des ventes entre non professionnels. Si l'on joint à cela le fait que le contrat de construction s'analyse lui-même en une vente de chose à livrer, on voit à quel point il peut être difficile de dégager les règles générales qui gouvernent ces opérations* ».

prévoyant que le transfert de propriété du navire n'intervient qu'à la date de sa recette. C'est une règle qui a davantage de sens en matière de construction à forfait où le chantier garde la maîtrise de l'opération⁸⁶⁶. Mais si l'on s'éloigne de cette présomption indirecte, les critères de qualification entre ces deux contrats ont dû être établis par la doctrine et la jurisprudence. Ces critères de distinctions sont appliqués pareillement aux navires de commerce que de plaisance. Ainsi, plusieurs critères ont été élaborés tenant à la détermination du contractant qui fournit les matériaux, les ouvriers, les plans, qui prend la direction générale des travaux. C'est surtout l'indépendance du chantier ou de l'armateur qui a un rôle dans la qualification. C'est ce que résume le rapporteur Jean Lecaroz dans l'affaire du Navire « Austral » en expliquant que c'est le degré d'indépendance du constructeur qui permet de distinguer la construction à l'économie et à forfait⁸⁶⁷.

La portée de ce conflit de qualifications se fait ressentir sur le régime applicable. La principale distinction est que le droit de la vente ne s'applique pas au contrat de construction à l'économie, qui est assimilé à un contrat d'entreprise. Il en découle des règles plus souples en matière de fixation du prix, le chantier n'ayant pas alors à prévoir un prix déterminé ou déterminable ou en matière de résiliation au profit de l'armateur. Sous le contrat de construction à l'économie peut également, potentiellement, s'appliquer la loi du 31 décembre 1975 sur les sous-traitants qui peut offrir aux sous-traitants une action directe en paiement contre l'armateur pour les créances en relation avec le navire qu'il détient sur le chantier. Ces différences sont néanmoins les mêmes que dans le droit terrestre et s'appliquent sans distinction à la construction des navires de plaisance et ainsi n'appellent pas de commentaires dans le cadre de cette étude.

226. – Commercialité de la vente du navire de plaisance. L'autre conflit de qualification du contrat de construction et de vente des navires de plaisance tient à leur potentielle commercialité. Toute entreprise de construction et de vente de

⁸⁶⁶ P. Bonassies ; C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, n° 213.

⁸⁶⁷ Cass.com. 11 octobre 2011, n° 10-19.643, Bull.civ. 2011, IV, n° 154, navire « Austral » ; P. Delebecque, « Contrat de construction navale et retards de livraison : le constructeur peut-il compter sur les clauses contractuelles de prorogation de délai ? », DMF n°733, 1er février 2012 : « *Le contrat de construction navale peut revêtir la forme d'une construction à l'économie (contrat d'entreprise) ou d'une construction à forfait (contrat de vente à livrer) selon le degré d'indépendance du constructeur naval* ».

bâtiments pour la navigation est réputée acte de commerce par l'article L110-2 alinéa 1 du Code de commerce. Cet article qui ne fait pas de distinction selon le type de navire devrait ainsi s'appliquer sans distinction aux navires de plaisance. Dans l'arrêt Navire « *Commandant Dupuis* », la Cour de cassation a refusé la commercialité d'une expédition maritime d'un navire affrété par un non commerçant au motif que sa navigation n'avait aucun but commercial⁸⁶⁸. Au-delà des précédentes remarques sur cette jurisprudence, il peut être remarqué que celle-ci a été rendue au visa du deuxième alinéa de cet article qui répute commerciale toute expédition maritime. Pour autant, la Cour de cassation ne semble pas s'être directement prononcée sur le premier alinéa concernant la construction et la vente.

C'est en revanche la Cour d'appel de Paris qui dut trancher la question dans un arrêt du 13 février 2020⁸⁶⁹. L'acheteur d'un navire de plaisance n'ayant pu obtenir un financement demandait le remboursement des acomptes versés, ce à quoi le vendeur lui opposait que l'obtention d'un financement du navire n'était pas une condition suspensive du contrat. Le vendeur assigné devant un Tribunal de grande instance souleva l'incompétence matérielle du Tribunal au profit des juridictions commerciales sur le fondement de l'article L110-2 alinéa 1^{er} du Code de commerce. La Cour écarta sans grandes formalités la présomption de commercialité de la vente en constatant que la navigation de plaisance n'est pas une activité de commerce maritime. Elle prit néanmoins le soin d'ajouter que, comme le soutenait l'acheteur, l'acquisition était faite pour son usage personnel et non pour une exploitation commerciale, qu'il agissait sans but lucratif et qu'il n'était pas commerçant (sa qualité de consommateur ne semble pas d'ailleurs avoir été critiquée par le vendeur). La Cour qualifie de mixte, l'acte de vente de ce navire de plaisance qui n'est plus réputé commercial que pour le seul commerçant.

La décision de la Cour d'appel de Paris est sensée, car il est assez paradoxal de forcer la compétence des tribunaux commerciaux à l'égard d'un consommateur dont cette qualité est reconnue par le défendeur. Surtout, l'effet de cette décision qui se limite à la compétence des tribunaux consulaires est en phase avec les règles

⁸⁶⁸ v. *supra* n° 197.

⁸⁶⁹ CA Paris, 13 Février 2020, n° 19/18094 ; G. Piette, « La vente d'un navire de plaisance à un particulier est un acte mixte ; réflexions sur la place du droit de la consommation dans la plaisance » DMF n° 826, 1er juillet 2020.

des actes mixtes et n'emporte pas en tant que tel de conséquences sur le fond du contrat de vente entre les parties. Néanmoins, il nous semble nécessaire de nous méfier d'une extension trop générale de cette décision et du risque qu'elle s'applique à la vente de tous navires de plaisance sans prendre en compte la qualité des parties. Refuser purement et simplement la commercialité de la construction et vente de navires de plaisance n'est pas une solution idéale et nul doute que les juges de la Cour d'appel de Paris nuanceraient leurs opinions en présence d'un contrat de construction ou vente impliquant uniquement des professionnels. Car, si le but de la navigation d'un voyage donné peut être relativement aisé à déterminer, cela est plus difficile au regard de la construction d'un navire et dans une moindre mesure la vente d'un navire déjà achevé. Car au stade de la construction ou même de la vente d'un navire conçu pour une navigation de plaisance, il n'est pas certain que celui-ci aura vocation à réaliser des opérations commerciales. Que ce navire serve finalement à transporter des marchandises, à faire des traversées de plaisance professionnelles, de la pêche ou des missions scientifiques, le navire de plaisance ne peut catégoriquement être pensé comme servant à une activité, fût-elle de plaisance non commerciale pour son armateur. Inversement, bien qu'il soit assez peu envisageable qu'un armateur demande la construction d'un navire conçu pour le commerce dans l'optique de réaliser une navigation de plaisance, il n'est pas rare qu'un navire de commerce ou de pêche soit racheté dans l'optique de l'affecter à des activités de plaisance après travaux. Il devient particulièrement complexe pour le chantier ou le vendeur de déterminer le but dans lequel l'armateur contracte.

L'arrêt de la Cour d'appel de Paris, ne règle pas définitivement la question de la commercialité de la vente du navire de plaisance, mais, elle donne un élément de réponse assez satisfaisant pour construire le droit positif de la vente et, nous pouvons le supposer, du contrat de construction qui est également compris dans l'article L110-2 visé par la décision. La Cour d'appel de Paris confirme que la présomption de cet article n'est pas irréfragable. Mais, si elle donne des indices pour combattre cette présomption, elle ne les hiérarchise pas. Cette difficulté tient, peut-être plus, du droit de la consommation à qui il revient de délimiter les contours précis de la notion de consommateur, d'autant plus que la Cour d'appel

de Montpellier confirme que l'acheteur d'un navire de plaisance peut revêtir la qualification de consommateur⁸⁷⁰.

227. – Délimitation de la vente de navires. Le régime de la vente volontaire de navire (et de sa construction) ne définit pas directement la notion de navire concerné. Toutefois, avec la Codification des règles de droit maritime nous savons désormais que pour les besoins du Code, le navire s'entend comme tout engin flottant construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci⁸⁷¹. L'absence de définition du navire avant la codification n'avait toutefois pas eu pour conséquence d'exclure les navires de plaisance du régime maritime de la vente. La jurisprudence a eu l'occasion de le faire dans une situation assez particulière d'opération de crédit-bail du navire (qui n'entraîne pourtant pas de transfert de propriété pour le preneur tant que celui-ci ne lève pas l'option d'achat). La Cour d'appel de Paris n'a pour autant pas hésité à prononcer la nullité absolue de l'opération, au motif que le contrat n'avait pas été fait par écrit, pourtant condition de validité des contrats de construction et de vente des navires⁸⁷². Il ne fait ainsi pas de doute, quelle que soit la qualité des parties, que la vente du navire de plaisance réponde du régime maritime de la vente.

Cependant, la jurisprudence pose ainsi une limite en distinguant la vente du navire de ses pièces détachées et notamment de ses moteurs. Le hasard fait que ce fut dans des affaires concernant des navires de plaisance, que le la Cour d'appel d'Aix-en-Provence pour appliquer, sans le motiver (mais le débat ne semblait pas avoir été soulevé par les parties), la Convention de Vienne de 1980 pour la vente d'un inverseur et d'un moteur⁸⁷³. C'est encore cette même Cour qui a écarté les dispositions maritimes de la construction et de la vente pour la vente d'un moteur de navire de plaisance, en considérant expressément que celles-ci ne s'appliquent pas aux fabricants de moteurs de navires⁸⁷⁴.

⁸⁷⁰ CA Montpellier, 23 Mai 2019, n° 18/03497 ; S. Sana-Chaillé de Néré, « Vente de navire : droit de la consommation et compétence juridictionnelle », DMF n° 817, 1er octobre 2019.

⁸⁷¹ Article L5000-2 du Code des transports.

⁸⁷² CA Paris, 12 juin 1998, E.U.R.L. ONYX et Mme Godmet c./S.A. EqQUIBAIL ; S.A. Crédit commercial de France et a., obs. P. Delebecque, « Le contrat de crédit - bail ayant pour objet un navire : un contrat solennel ? », DMF n° 588, 1er décembre 1998.

⁸⁷³ P. Delebecque, « Première application de la Convention de Vienne à la vente d'une pièce de moteur de navire », DMF n° 767, 1er mars 2015.

⁸⁷⁴ Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 2e chambre, 19 Mai 2016 – n° 13/11086

Des problèmes persistent néanmoins en plaisance, il s'agit avant tout du cas des engins de plage. On sait par la jurisprudence en matière d'abordage que certains d'entre eux peuvent se voir appliquer les dispositions du droit maritime⁸⁷⁵. De plus, la définition donnée par le Code des transports est susceptible d'élargir encore davantage son application à ces engins⁸⁷⁶. Un tel élargissement ne manquera pas de donner des maux de têtes aux juristes qui devront motiver l'application ou l'exclusion sélective des règles de droit maritime. Ainsi, si l'application du droit de l'abordage aux planches à voile peut se comprendre, exiger un écrit pour la validité de leur vente n'aurait guère de sens au regard de leur valeur relative, qui peut ne pas excéder les 1.000 € et fait l'objet d'un important commerce de particuliers à particuliers. Répondant dans les deux cas à la définition du navire du Code des transports, il est alors juridiquement difficile de motiver simultanément l'application du régime de l'abordage à une planche à voile et d'exclure celui de la construction de cette même planche. De cela, nous pouvons en déduire que la délimitation du régime de la construction et de la vente du navire est encore incomplète. La question est assez aisée pour le contrat de vente, dont l'écrit n'est exigé que pour les navires francisés, exigence qui ne s'applique pas à de nombreux engins de plage⁸⁷⁷. Mais cette exigence de francisation n'est pas prévue en matière de contrat de construction de navires. Théoriquement, la vente à livrer d'un engin de plage peut ainsi se voir soumise à une obligation d'écrit. Bien sûr, les hypothèses où un engin de plage ferait l'objet d'un contrat de construction et non du contrat de vente d'un objet déjà fini sont assez restreintes, mais pas inexistantes. La décision la plus sage serait peut-être d'élargir la condition de francisation du navire pour l'application du régime maritime au contrat de construction des engins de plage.

Quoi qu'il en soit, si le contrat de construction et de vente des navires de plaisance se heurtent à quelques conflits de qualification, leur régime est un peu plus aisé à délimiter.

⁸⁷⁵ v. *supra* n°31.

⁸⁷⁶ v. *supra* n°36.

⁸⁷⁷ Les engins de plaisance n'ayant pas d'obligation d'immatriculation sont délimités à l'article 240-1.02 de la Division 240 annexée à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires.

§2. Les différences restreintes du régime de vente du navire de plaisance

228. – Obligation d'un écrit. Comme leur homologue terrestre, le contrat de construction et de vente de navires est largement soumis à la liberté contractuelle. De plus, le droit maritime renvoi pour l'essentiel au droit terrestre pour ces deux contrats et ne prévoit que peu de règles spécifiques. Il s'agit avant tout de l'obligation de l'écrit, de la publication, et dans le cadre de construction, d'une prescription réduite de l'action en garantie des vices cachés.

S'agissant de l'obligation de l'écrit, cette formalité est exigée pour la validité de l'acte. Que ce soit pour le contrat de construction à forfait du navire ou sa vente, l'article L5114-1 exige que ces deux contrats soient faits par écrit. La question reste plus ouverte concernant le contrat de construction à l'économie qui n'entraîne pas un transfert de propriété, il en est déduit que l'écrit n'est alors exigé qu'à titre probatoire⁸⁷⁸. Il s'agit d'une importante différence de forme par rapport au contrat de vente terrestre où l'écrit n'a qu'une valeur probatoire. Comme il a été précisé précédemment, en matière de vente cette obligation ne concerne que les navires qui doivent faire l'objet d'une immatriculation, mais la question est plus incertaine en matière de construction. Quoi qu'il en soit, cette obligation *ad validatem* s'applique indifféremment aux contrats de plaisance. Michel de Juglart rapporte ainsi que la Cour de cassation a dès 1951 donné une définition large du terme de navire afin d'étendre la règle de l'écrit aux navires de plaisance⁸⁷⁹. La jurisprudence a plus récemment rappelé l'application de cette règle aux navires de plaisance⁸⁸⁰. Cet écrit, du moment qu'il formalise l'accord sur la chose et sur le prix, n'a cependant pas à revêtir une forme particulière. La jurisprudence a ainsi reconnu la validité de la vente (en réalité du contrat de construction à forfait) du yacht au regard d'un simple bon de commande rédigé en anglais, à l'en-tête du

⁸⁷⁸ O. Cachard, Sur les difficultés de fond et de procédure que peut provoquer la vente d'un yacht par un chantier naval, DMF n° 762, 1er octobre 2014 ; A. Luquiau, S. Perez ; *Fasc. 1060 : Navire et autres bâtiments de mer. – Contrat de construction navale. – Formalités. – Nature du contrat*, JurisClasseur Transport, LexisNexis, 2018, n°6.

⁸⁷⁹ R. Le Brun, « En fait de yacht possession peut-elle valoir titre ? » DMF 1949, p.355 ; M. de Juglart, « La navigation de plaisance en mer », DMF. 1981 p. 387 : « Selon un arrêt de cassation rendue par la chambre commerciale le 20 novembre 1951, à propos du yacht Vance, ce texte (à l'époque art.195. C.Com) "a une portée générale" et ne fait "aucune distinction entre les navires selon leur destination ou leur tonnage". La navigation de plaisance s'y trouve donc soumise, comme la navigation maritime. Et, à cette occasion, la Cour suprême donne à la notion de navire le sens le plus large possible ».

⁸⁸⁰ CA Aix-en-Provence – 22 mai 2009 – n° 08/14268.

vendeur et signé par l'acheteur, qui comporte une description détaillée du navire, des conditions de paiement et le prix de vente⁸⁸¹.

A cela s'ajoute, spécifiquement dans le cadre du contrat de construction, qu'il soit au forfait ou à l'économie, que les modifications du contrat de construction doivent être, à peine de nullité, établies par écrit selon l'article L5113-2 du Code des transports. Au-delà de la lettre générale de cet article, la jurisprudence précise que ces modifications ne concernent que celles en rapport avec le paiement de travaux supplémentaires⁸⁸².

La nullité, que ce soit pour défaut d'écrit du contrat de vente ou des modifications du contrat de construction, peut bien sûr être soulevée par les deux parties. Pour autant, il ne fait pas de doute que la règle avantage plus particulièrement l'acheteur. La nullité entraînant la restitution, le chantier a peu de raisons de vouloir restituer les sommes versées pour un travail qu'il aurait commencé, si ce n'est terminé. L'obligation d'un écrit s'avère particulièrement intéressant dans le contrat de construction à forfait où le chantier a la maîtrise de la construction et où la présence de l'écrit est une protection importante pour le maître de l'ouvrage.

229. – Obligation de publication. Si l'obligation de l'écrit intéresse avant tout les parties (encore que la sanction de la nullité qui s'y attache soit absolue⁸⁸³), la construction et la vente du navire impliquent également aux parties une publication pour rendre l'opération opposable aux tiers. L'acte de vente du navire doit être présenté aux services des douanes de son port d'attache dans le délai d'un mois⁸⁸⁴ pour que l'opération soit inscrite sur la fiche matricule créée au cours de la construction du navire⁸⁸⁵. A l'inverse de l'obligation de l'écrit, l'obligation de publication n'est guère à l'avantage des parties. Si au stade de la construction, la charge de la publication repose en principe sur le constructeur qui est en possession des éléments nécessaires pour la publication, le Code des transports ne

⁸⁸¹ CA Aix-en-Provence, 17 Juillet 2014, n° 12.16401 ; O. Cachard, « Sur les difficultés de fond et de procédure que peut provoquer la vente d'un yacht par un chantier naval », DMF n° 762, 1er octobre 2014.

⁸⁸² Cass.com. 11 octobre 2011, n° 10-19.643, Bull.civ. 2011, IV, n° 154, navire « Austral » ; P. Delebecque, « Contrat de construction navale et retards de livraison : le constructeur peut-il compter sur les clauses contractuelles de prorogation de délai ? », DMF n° 733, 1er février 2012.

⁸⁸³ P. Delebecque, « Le contrat de crédit-bail ayant pour objet un navire : un contrat solennel ? », DMF n°588, 1er décembre 1998.

⁸⁸⁴ Article 231.2 du Code des douanes.

⁸⁸⁵ Article L5114-2 du Code des transports.

précise pas en matière de vente la personne sur laquelle repose la charge de procéder à cette publication. Bien entendu, le défaut d'opposabilité de la vente aux tiers est généralement au grand désavantage de l'acheteur qui peut être inquiété par les créanciers du vendeur, ainsi c'est lui qui a tout intérêt à procéder sans délai à la publication. En cela, le régime de la vente du navire impose une obligation supplémentaire à l'acheteur par rapport au droit commun de la vente, qui, s'il ne la respecte pas peut lui être très préjudiciable.

L'obligation de publication s'applique également à la construction et la vente des navires de plaisance, à l'exception de ceux ne faisant pas l'objet d'une immatriculation, les textes ne faisant aucune distinction en la matière.

230. – Prescription abrégée de la garantie des vices cachés. En vertu de l'article L5113-5 du Code des transports, l'action en garantie des vices cachés contre le constructeur se prescrit par un an à compter de la date de la découverte du vice. Cette prescription abrégée tranche avec celle du droit commun de la vente qui prévoit, lui, une prescription de deux ans à l'article 1648 du Code civil. Le texte concernant expressément l'hypothèse de l'action contre le constructeur, la doctrine s'accorde pour considérer que cette prescription abrégée concerne seulement le contrat de construction, y compris celui à forfait, mais pas le contrat de vente. En conséquence, la vente d'un navire d'occasion ou l'achat d'un navire auprès d'un revendeur échapperait à la prescription abrégée du contrat de construction de navires⁸⁸⁶.

De la même façon que les autres dispositions du régime de la construction et de la vente, la prescription abrégée de la garantie des vices cachés s'applique à la construction des navires de plaisance. La jurisprudence a néanmoins développé *extra legem* une exception particulière à ce texte, spécifiquement destinée aux navires de plaisance, afin de faire profiter aux acheteurs de ce type d'unités un retour à la prescription de droit commun de la garantie des vices cachés.

231. – Exception pour les navires de plaisance fabriqués d'avance en série. Par un arrêt du 13 octobre 1998 de la chambre commerciale de la Cour de

⁸⁸⁶ P. Veaux-Fournerie ; D. Veaux, *Fasc. 1131 : Navire et autres bâtiments de mer. – Vente volontaire d'un navire. – Effets*, JurisClasseur Transport, LexisNexis, 2016, n° 61 et s.

cassation⁸⁸⁷ a écarté la prescription abrégée pour les navires fabriqués à l'avance, en série. Dans les faits, le revendeur d'un navire de plaisance avait été actionné par l'acheteur en garantie des vices cachés dans le délai de deux ans. Le revendeur avait agi en garantie contre le constructeur auprès duquel il avait commandé le navire. Le constructeur lui opposait le délai abrégé d'un an des actions en garantie contre le constructeur de navire. Dans cette configuration, le revendeur se trouvait dans la situation difficile où l'action de l'acheteur contre lui n'était pas prescrite alors qu'il ne pouvait plus se retourner contre le constructeur. Monsieur le Conseiller Rémercy recommanda dans son rapport d'écarter le délai abrégé de droit maritime à l'action du revendeur envers le constructeur. S'il admet, certes, qu'une lecture large du texte impose que toute action contre un constructeur de navire sur le fondement des vices cachés est soumise au délai d'un an, la vente à livrer d'un navire ne concerne pas les navires « tout fait » ou les engins de plaisance fabriqués à l'avance en série. La Cour suivra cette proposition en considérant que : « *le délai d'un an de l'action en garantie des vices cachés d'un navire dirigée contre son constructeur ne concerne que le cas où celui-ci a été chargé, par un contrat de construction dit à l'entreprise s'analysant en un contrat de vente de chose à livrer, de construire un navire pour le compte d'un client déterminé, et non lorsque le contrat porte sur un navire fabriqué d'avance et en série* ». En revanche, bien que la Cour relève que le navire acheté était une unité de plaisance fabriquée en série, elle ne fait pas la même distinction que son rapporteur entre les navires « tout fait » et les navires de plaisance fabriqués d'avance en série, elle ne mentionne pas non plus pour parvenir à cette solution la qualité des parties, professionnel ou consommateur, qui serait alors indifférente.

Pourtant, les jurisprudences ayant repris cette solution concernent uniquement des navires de plaisance. C'est le cas de la Cour d'appel de Rennes qui reprend le même attendu que la Cour de cassation en 2003, concernant l'action de l'acheteur d'un yacht de série contre le constructeur des moteurs⁸⁸⁸ et dans une affaire de 2011 similaire à l'arrêt de la Cour de cassation de 1998 concernant l'action en

⁸⁸⁷ Cass.com. 2 mars 1999, n° 97-12.505, Bull.civ.1999 IV n° 51 p. 42 ; M. Ndende, « La mention, signée, « fret prépayé » : une présomption simple de paiement », DMF n° 594, 1er juin 1999.

⁸⁸⁸ CA Rennes, Chambre 1 section B, 20 Novembre 2003, n° 02/06897.

garantie du revendeur d'un navire de plaisance contre le constructeur⁸⁸⁹. La Cour d'appel d'Angers a, elle, rejeté cette exception au motif que le navire concerné était un prototype et non un modèle de série, en citant l'arrêt de la Cour de cassation de 1998, mais cette exception est de nouveau soulevée pour un engin de plaisance (encore que destiné à une activité professionnelle de plongée)⁸⁹⁰. La doctrine considère ainsi qu'en dépit des termes généraux de l'arrêt de la Cour de cassation de 1998, cette exception n'aurait vocation à s'appliquer que pour les seuls navires de plaisance⁸⁹¹. C'est enfin la Cour d'appel de Poitiers, qui fera application de cette exception au bénéfice de l'acheteur d'un navire de plaisance de série contre le constructeur.⁸⁹²

On peut s'interroger sur la justification d'une telle exception. Nous pouvons comprendre que la Cour de cassation a voulu réserver la qualification de contrat de construction aux contrats qui, même s'ils sont des ventes à livrer, supposent une certaine implication du maître de l'ouvrage dans la construction de son navire, conçu comme un modèle unique. Mais, si cet élément devait justifier à lui seul cette exception, il n'explique pas pourquoi il devrait se limiter aux navires de plaisance. En effet, les navires de plaisance sont loin d'être les seules unités fabriquées à l'avance en série et c'est peut-être pourquoi tant le rapporteur que les jurisprudences n'ont pas voulu viser directement les navires de plaisance. Inversement, si la Cour avait seulement voulu protéger une partie faible, que peut être le plaisancier consommateur, prévoir cette exception aux navires de plaisance ne semble pas justifié, puisque l'acheteur d'un navire de plaisance en série fabriqué à l'avance peut très bien être un commerçant qui acquiert le navire dans un but professionnel, notamment pour le revendre. De fait, dans l'arrêt de la Cour de 1998, il est probable que le revendeur avait la qualité de professionnel, ce n'était pas l'acheteur probablement consommateur qui agissait contre le constructeur. Pour un acheteur professionnel, accorder une protection supplémentaire du seul fait que le navire concerné par le contrat soit de plaisance n'est pas justifié. Sur un plan théorique il est possible d'envisager l'achat par un

⁸⁸⁹ CA Rennes, 2ème Chambre, Arrêt n° 460 du 9 septembre 2011, n° 09/07855.

⁸⁹⁰ CA Angers, Chambre commerciale, Arrêt du 30 octobre 2012, n° 11/01334.

⁸⁹¹ C. de Lapparent, *Fasc. 1052 : Navigation de plaisance. – Navire de plaisance. – Notion. Réglementation. Contrats*, JurisClasseur Transport, LexisNexis, 2009, n°60.

⁸⁹² CA Poitiers, 1ère Chambre, Arrêt du 15 octobre 2019, n° 17/03407

consommateur d'un navire de commerce en série sans pour autant que son acheteur envisage d'en faire un usage professionnel. Il aurait peut-être du mal à comprendre pourquoi il ne pourrait pas bénéficier d'une prescription plus protectrice au seul motif des spécifications de son navire.

Peut-être que seul le hasard fait que la jurisprudence ne semble avoir eu à traiter de cette exception que vis-à-vis de navires de plaisance et qu'elle l'étendra à d'autres types unités. Ce serait sans doute la solution la plus sage pour la cohérence de cette exception.

232. – Incidence de la qualité de consommateur. Si le droit maritime de la construction et de la vente laisse une grande place au droit commun, la plaisance peut davantage éloigner les parties du droit maritime pour que l'une d'entre elles prenne la qualité de consommateur. Face à un professionnel, le plaisancier consommateur pourrait revendiquer le bénéfice de la protection du droit de la consommation. Cela ne concerne pas l'ensemble des contrats de construction et de vente de navires de plaisance, qui sont des conventions régulièrement conclues uniquement par des professionnels, cependant, peu de conventions de droit maritime subissent autant l'influence du droit de la consommation lorsqu'un consommateur est impliqué. Il faut mettre cela sur le compte de la maigreur des dispositions maritimes sur ces contrats qui renvoient en grande partie au droit commun.

Pour rester dans le droit civil, les constructeurs de navires et fabricants d'équipements servant aux navires subissent une responsabilité supplémentaire lorsque le navire a un usage privé. La condition de l'usage privé conduit à ce que l'application du régime de responsabilité des produits défectueux concerne, en matière maritime, essentiellement la navigation de plaisance non professionnelle⁸⁹³. Toutefois, il faut rappeler que ce régime n'entraîne pas de responsabilité du constructeur ou du fabricant pour les dommages subis par le produit lui-même⁸⁹⁴, ce qui en réduit sensiblement la portée.

⁸⁹³ C. de Lapparent, *Fasc. 1052 : Navigation de plaisance. – Navire de plaisance. – Notion. Réglementation. Contrats*, JurisClasseur Transport, LexisNexis, 2009, n°60.

⁸⁹⁴ Article 1245-1 du Code civil.

Vient ensuite l'application des règles mêmes des dispositions du Code de la consommation sur la conclusion des contrats. Si le droit de la consommation apporte souvent au droit des contrats l'obligation d'un écrit, tel n'est pas le cas du régime de la construction et de la vente de navires qui connaît déjà cette obligation. En revanche, le droit de la consommation vient, notamment, rajouter des obligations d'informations précontractuelles et l'interdiction des clauses créant un déséquilibre significatif entre les parties. Si ce second point figure désormais également dans le droit commun des contrats⁸⁹⁵, le code de la consommation conserve tout son intérêt au regard de la liste des clauses qu'il présume abusives de manière irréfragable ou simple⁸⁹⁶.

À l'obligation d'information précontractuelle s'ajoute en présence d'un consommateur une obligation d'information et un devoir de conseil accru. Martine Rémond-Gouilloud a écrit ainsi très tôt que le devoir d'information s'impose, tout particulièrement lorsque le navire en cause est un yacht car le plaisancier est présumé profane et la diversité des modes de construction rend difficile la détermination de ses performances⁸⁹⁷. La jurisprudence reflète cette présomption dans ses décisions en se montrant plus protectrice à l'égard du consommateur en matière de construction et de vente, qui s'applique également même lorsque le vendeur n'est pas non plus un professionnel⁸⁹⁸.

Enfin, bien que les textes ne visent pas exclusivement les consommateurs ou les navires de plaisance, le Code des transports met en place la règle liée à la mise en circulation de ces unités qui avantage particulièrement l'acheteur d'un navire de plaisance, derrière lequel est visé le consommateur au point qu'il a pu en être dit que : « *Malheureux est ici le lecteur du Code des transports, noyé sous les textes, mais heureux l'acheteur d'un navire de plaisance, protégé plus que tout autre acheteur d'un bien industriel* »⁸⁹⁹.

⁸⁹⁵ Article 1171 du Code civil.

⁸⁹⁶ Article R212-1 et 2 du Code de la consommation.

⁸⁹⁷ M. Rémond-Gouilloud, *Droit Maritime*, 2ed. A. Pedone. 1988, n° 110.

⁸⁹⁸ C.G. de Lapparent, « Annulation de la vente d'un navire de plaisance atteint d'osmose », DMF n° 613, 1er mars 2001.

⁸⁹⁹ Auteur non renseigné, « Navire. Navire de plaisance. Construction. Mise sur le marché » DMF supplément n°21, 1er juin 2017.

Section II : Analyse de droit comparé du contrat de vente du navire de plaisance

233. – Alors que la France fait partie des leaders mondiaux de la construction et de la vente de navires de plaisance, un échantillonnage du droit de divers pays européen permet de se rendre compte que le droit français est moins abouti que certains de ces concurrents (§1). En matière de haute plaisance c'est le droit anglais qui est généralement appliqué en raison de l'utilisation de modèles de contrat qui désigne cette loi (§2).

§1. Échantillonnage du droit de la construction et de la vente de navires de plaisance en Europe

233. Bis– L'absence de convention internationale applicable à la vente des navires conduit à ce que le régime de ce contrat soit laissé aux droits nationaux, en matière de grande plaisance diverses entités ont proposé des modèles de contrat de vente de yacht avec en tête le modèle de l'association MYBA⁹⁰⁰.

234. – Droit Italien. Le droit italien distingue, comme le droit français, le contrat de construction et de vente du navire. En revanche, il ne prévoit l'obligation d'un écrit que pour le contrat de construction couplée d'une obligation de publication de ce contrat et de déclaration de la construction⁹⁰¹. Les contrats de vente, eux, ne sont pas soumis à l'obligation d'un écrit. Pour les bateaux de moins de 10 mètres, la règle selon laquelle possession vaut titre du Code civil Italien s'applique⁹⁰². En revanche, pour les bateaux de plaisance de 10 à 24 mètres et les navires au-delà de cette taille qui sont immatriculés, le transfert de propriété doit faire l'objet d'une inscription sur le registre où le navire est immatriculé⁹⁰³.

235. – Droit espagnol. Le droit espagnol distingue également le droit de construction et de vente de navires. En ce qui concerne la construction, ce sont les articles 108 à 116 de la loi n° 14/2014 du 24 juillet 2014 sur la navigation maritime qui prévoient un régime essentiellement supplétif de volonté selon lequel le contrat doit être fait par écrit et faire l'objet d'une publication, encore que les

⁹⁰⁰ v. Annexe n° XI et XII.

⁹⁰¹ Article 233, 237 et 238 du *Codice della Navigazione*.

⁹⁰² Article 1153 du *Codice Civile*.

⁹⁰³ Article 17 du *Codice della Nautica da Diporto* pour les bateaux de plaisance et article 250 du *Codice della Navigazione* pour les navires de plus de 24 mètres.

navires en construction ne soient pas obligatoirement immatriculés (sauf s'ils sont hypothéqués). De manière similaire au droit français, le Code espagnol organise le transfert de propriété du navire en construction au moment de la livraison. Mais le droit espagnol se montre plus précis sur les obligations des parties. Nous relevons notamment la responsabilité légale du constructeur en cas de retard de plus de 30 jours qui peut mener à la résolution du contrat pour un retard de plus de 180 jours. A côté de la garantie des vices cachés, le Code prévoit également un article spécifique pour l'obligation de délivrance conforme, lequel est renvoyé en droit français au droit commun. En plus de la disposition sur l'obligation de paiement du maître d'œuvre, le régime espagnol de la construction de navires prévoit enfin une prescription spécifique de trois ans pour les actions découlant de ce contrat.

Le droit espagnol prévoit aussi un régime spécifique de la vente du navire⁹⁰⁴, soumis tant à un écrit qu'à une obligation de publication. Néanmoins, contrairement au régime français, le transfert de propriété du navire s'opère non à l'échange des consentements mais à la livraison du navire qui marque aussi le transfert des risques. Cependant, est prévue une prescription particulièrement courte de la garantie des vices cachés, fixée à six mois.

236. – Droit Portugais. Le droit portugais distingue également son régime de la construction et de la vente de navires et soumet les deux à un écrit⁹⁰⁵. Pour la vente, au-delà essentiellement de l'obligation de l'écrit et de déclaration, le régime renvoie au droit commun. Concernant la construction, l'écrit est nécessaire tant pour le contrat que pour ses modifications. Bien que des dispositions spéciales soient prévues pour ce contrat (comme le droit de rétention du chantier, ou la garantie des vices cachés d'un an), il est intéressant que pour les règles non prévues par le texte ni le contrat, la loi portugaise renvoie non pas au régime de la vente mais au contrat d'entreprise de droit commun⁹⁰⁶. Le *Decreto-Lei* n° 93/2018 13 novembre 2018 prévoit également des dispositions spécifiques à la plaisance qui peuvent influencer sur la construction et la vente du navire.

⁹⁰⁴ Articles 117 à 121 de la *Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*.

⁹⁰⁵ Concernant le contrat de vente, cette formalité est prévue par l'article 3 du *Decreto-lei* n° 150/88.

⁹⁰⁶ Articles 14 à 31 du *Decreto-lei* n° 201/98.

237. – Droit anglais. Fidèle à sa tradition de *common law*, le droit anglais s'avère silencieux en matière de dispositions sur la construction et la vente de navires. De fait, le droit anglais ne distingue pas véritablement les deux conventions pour lesquelles il n'est prévu aucune disposition spécifique. Elles sont soumises au droit commun de la vente et dans le cas de la construction de navires au régime de la vente de bien futur sur description (encore que certaines jurisprudences se montrent plus réservées⁹⁰⁷). Quoi qu'il en soit, le *sale of Goods Act* 1979 sur la vente de droit commun n'exclut pas les navires de la définition des biens couverts par ce texte qui s'y trouve ainsi soumis. D'un point de vue formel, le droit anglais se montre beaucoup moins exigeant, n'imposant pas l'écrit⁹⁰⁸. Bien que le plaisancier, s'il prend la qualité de consommateur, peut bénéficier de divers textes le protégeant contre les clauses abusives⁹⁰⁹, le droit de la vente et ainsi de la construction de navires reste avant tout supplétif de volonté et laisse pour l'essentiel aux parties le soin de prévoir les règles applicables à leur convention. Parmi les règles supplétives de volonté prévues par le *Sale of Goods Act* 1979, il faut relever les dispositions relatives au transfert du navire. Typique du système de vente de *Common law*, est distingué le moment du transfert de la propriété et celui du transfert des risques sur le navire vendu. Toutefois, sauf clause contraire, le transfert des risques est attaché au transfert de propriété⁹¹⁰ qui, lui, est lié à la volonté des parties⁹¹¹.

Cette volonté des parties peut néanmoins être interprétée selon les règles fixées par le texte. En matière de construction de navires, s'agissant d'un bien futur vendu sur description, ce moment est présumé être celui où le navire est délivrable et que les parties s'accordent pour lier ce bien à leur contrat⁹¹². En matière de vente, diverses présomptions peuvent s'appliquer dépendant des termes du contrat. C'est notamment le moment de la conclusion du contrat, règle de base, ou celui de la

⁹⁰⁷ Lorenzon, F.; Coles, R.; *The Law of Yachts and yachting*. Informa law, 2012. § (1-003 et 1-004)

⁹⁰⁸ Article 4 du *Sale of goods Act* 1979.

⁹⁰⁹ Lorenzon, F.; Coles, R.; *The Law of Yachts and yachting*. Informa law, 2012; § (10-055).

⁹¹⁰ Article 4 du *Sale of goods Act* 1979.

⁹¹¹ Article 20 du *Sale of goods Act* 1979.

⁹¹² Article 18, règle 5 du *Sale of goods Act* 1979.

réalisation d'une condition, ou l'acceptation de l'acheteur ⁹¹³, qui sera généralement traduite par les essais en mer.

238. – Commentaires. De ce bref échantillonnage de pays européens engagés dans des activités de plaisance et de grande plaisance, se dégage l'opposition entre la rigueur formelle des pays continentaux qui s'accordent pour exiger un écrit contre la grande souplesse de la *common law*, qui fidèle à sa tradition, laisse la part belle à la liberté contractuelle et l'intention des parties. Mais, si nous comparons les droits continentaux entre eux, on se rend compte que le droit français qui renvoie essentiellement au droit commun de la vente ou du contrat d'entreprise au regard du régime et de la vente du navire s'avère moins complet que ses concurrents, notamment l'Espagne. La construction de navires de grande plaisance et la vente se fait souvent par le biais d'un modèle de contrat renvoyant au droit anglais. A l'inverse, la construction et la vente de navires de plaisance sont plus souvent soumises à un droit national du pays de la construction de la vente. Cela marque ainsi une certaine opposition entre la grande plaisance, dont le régime de la vente se trouve presque entièrement soumis à la liberté des parties avec presque aucune règle impérative en droit anglais et la plaisance soumise à des droits continentaux qui imposent l'écrit et prévoient des règles assez détaillées, encore que supplétives de volonté, sur les obligations des parties.

C'est ainsi, en analysant ces modèles de contrats, notamment, le *Memorandum of agreement* de l'association MYBA, qu'il est possible de mettre en opposition le régime Français et Anglais de la vente de navire.

§2. Analyse des modèles de contrat de vente de navires de haute plaisance

239. – Introduction. En matière de vente de navires, divers modèles de contrats sont régulièrement utilisés par la pratique. Nous pouvons en relever un particulièrement répandu : le modèle de contrat proposé par la BIMCO appelé le *Norwegian Sale form*, dont la version la plus récente de 2012 ⁹¹⁴, renvoie alternativement à l'application du droit Anglais et à un arbitrage Londonien ou du

⁹¹³ Article 18, règles 1,2 et 4 du *Sale of goods Act* 1979.

⁹¹⁴ v. Annexe n° XIII.

droit New-Yorkais et à un arbitrage à New-York, au choix des parties⁹¹⁵. Si ce modèle peut, bien sûr, être utilisé pour la vente d'un navire de haute plaisance, en Europe, la vente de ces navires se fera plus généralement par le modèle de contrat proposé par l'association MYBA, le MYBA *Mémorandum of agreement*⁹¹⁶ dont la version la plus récente date de 2005⁹¹⁷ et qui prévoit lui aussi l'application du droit anglais et un arbitrage Londonien⁹¹⁸. Quel que soit le modèle choisi, il demeure que comme pour l'affrètement, la vente des navires de haute plaisance se trouve majoritairement soumise au droit anglais. Olivier Revah relate que ce choix s'expliquerait selon les praticiens, en partie, par le manque de réactivité du droit français⁹¹⁹. Pour apprécier cette critique, il est possible de comparer ces deux modèles de contrats pour apprécier les différences entre la vente d'un navire commercial et un navire de plaisance, puis de les mettre en relation avec la solution française de la vente de navires.

240. – Interdiction de conclure un autre accord. La première clause du MOA MYBA, numéroté 14, commence, entre autres, par préciser l'interdiction pour le vendeur de conclure toute autre convention pour la vente du navire jusqu'à la résolution de l'accord. Contrairement au droit français de la vente, la seule rencontre des volontés n'entraîne pas le transfert de la propriété du navire. Au moment de la conclusion du contrat le vendeur reste alors généralement encore propriétaire du bien. Il peut ainsi être nécessaire de préciser contractuellement cette interdiction pour le vendeur de conclure un autre accord pour la vente du navire entre la conclusion de l'accord, entre sa résolution ou le transfert de propriété du navire. Après tout, le droit anglais n'impose pas aussi strictement que le droit français une obligation de bonne foi aux parties⁹²⁰.

Fondamentalement cette clause pourrait être assez superflue, elle n'a pas d'équivalent dans le *Norwegian sale form*. Le *Sale of Goods Act 1979* prévoit en

⁹¹⁵ Article 16 du *Norwegian Sale form 2012*.

⁹¹⁶ F. Vroom, E. Pattard, "Essai de droit comparé concernant l'acquisition d'un yacht d'occasion selon le modèle de contrat élaboré par la MYBA", RDT n° 4, Octobre 2013, dossier 7.

⁹¹⁷ v. Annexe n° XI et XII.

⁹¹⁸ Article 40 du MYBA *Memorandum of agreement 2005*.

⁹¹⁹ O. Revah, « L'environnement économique et juridique de la grande plaisance », *Tourisme et Droit*, 2009, n°111, p.20 et s.

⁹²⁰ F. Vroom, E. Pattard, "Essai de droit comparé concernant l'acquisition d'un yacht d'occasion selon le contrat-type élaboré par la MYBA", RDT n° 4, Octobre 2013, dossier 7.

effet, sauf accord contraire, l'accord implicite du vendeur que le bien sera disponible au moment de la conclusion du contrat et le restera jusqu'au moment du transfert de propriété⁹²¹. Mais, tant le MOA MYBA et BIMCO excluent l'application des règles implicites prévues par la législation nationale⁹²² et ainsi l'obligation du vendeur prévue au *Sale of Goods Act 1979*. Pour autant, seul le MOA MYBA prévoit expressément cette interdiction de conclure un autre accord. Il se reflète ici un souci accru de l'acheteur de sécuriser la transaction dans un domaine où le navire objet de la transaction peut être la cible d'un intérêt sentimental plutôt que commercial. Il n'est en effet pas rare que l'acheteur veuille ce navire pour ce qu'il est en tant qu'un bien unique, plutôt que pour ses capacités. Mais cela met en avant les complexités que peuvent susciter le retard du transfert de propriété postérieurement à la conclusion d'un accord, souci que ne connaît pas l'acheteur du navire sous le régime français. Bien qu'on puisse considérer que si le transfert de propriété se fait dès la rencontre de volonté, le défaut d'écrit de la vente peut entraîner sa nullité. Mais il ne faut pas considérer pour autant que le transfert de propriété est reporté à la rédaction de l'accord de vente qui est une condition de la validité de l'accord et non du transfert de la propriété. Le MOA BIMCO s'avère particulièrement peu protecteur à l'égard de l'acheteur, à ce niveau.

241. – Délivrance d'un navire libre de dettes. Clause classique dans les contrats de vente soumise à la *common law*, le vendeur s'engage à ce que le navire vendu soit lors de la vente libre de dettes, charges et privilèges⁹²³. La précision est assez étrange pour le juriste français, les dettes du vendeur n'étant normalement pas transférées avec le bien sur l'acheteur. Dans le cadre particulier de la vente de navires, le Code de transport vient même préciser que les privilèges sur le navire s'éteignent deux mois après la publication de la vente. Cette obligation est aussi prévue par le *Sale of Goods Act* en son article 12 (2). En cela, les modèles de contrats de vente de navires se montrent un peu plus protecteurs de l'acheteur que le droit français de la vente où il se trouve dans une situation assez périlleuse entre le moment de la vente et de sa publication. Période pendant laquelle la vente n'est

⁹²¹ Article 12 du *Sale of Goods Act* 1979.

⁹²² Article 18 du *Norwegian Sale form* 2012, article 34 du *MYBA Memorandum of agreement* 2005.

⁹²³ Lorenzon, F. ; Coles, R.; *The Law of Yachts and yachting*. Informa law, 2012. § (1-0012 et s.).

pas opposable aux tiers, tandis que le droit français ne fait pas directement obligation au vendeur de s'engager à présenter un navire libre de toutes dettes.

242. – Accessoires. Bien que le *Sale of goods Act* 1979 prévoit une définition assez large des biens désignés par l'accord conclu entre les parties et qu'il prévoit des clauses implicites sur la qualité du bien et sa capacité à répondre aux besoins attendus de l'acheteur⁹²⁴, ce texte ne connaît pas directement une règle aussi directe que les accessoires suivant le principal connu par notre code civil⁹²⁵. Nous comprenons alors l'importance attachée par les modèles de contrats de vente de navires, que ce soit le modèle MYBA ou BIMCO, de lister les accessoires auxquels s'attache la vente du navire et en particulier la documentation⁹²⁶. Le modèle MYBA va jusqu'à exiger qu'un inventaire des biens attachés au navire soit dressé par le vendeur⁹²⁷. Si la précaution a le mérite de la clarté, elle impose une obligation assez lourde pour le vendeur. Mais, au regard de l'analyse de la jurisprudence française, la précision n'est pas inutile, nos juridictions ayant, par exemple, eu à annuler la vente d'un navire pour erreur et dol du fait de son absence de marquage CE, en dépit de sa francisation, ce qui le rendait impropre à la navigation pour défaut d'autorisation administrative⁹²⁸. Sans doute, l'acheteur aurait-il été avisé d'exiger contractuellement que lui soit remis la longue liste des documents prévue par le modèle MYBA⁹²⁹.

243. – Lieu de la délivrance. En droit français de la vente, le lieu de délivrance de la chose vendue est, à défaut d'accord contraire, celui du lieu où était la chose au moment de la vente⁹³⁰. Cet article est bien sûr applicable à la vente d'un navire de plaisance⁹³¹. Cette règle s'avère plus adaptée à la vente de navires que celle retenue par le *Sale of goods Act* 1979 qui désigne, lui, le lieu d'activité du vendeur ou à défaut de sa résidence, qui n'a pas nécessairement vocation à

⁹²⁴ Articles 14 et 61 du *Sale of Goods Act* 1979.

⁹²⁵ Article 546 et 1615 du Code civil.

⁹²⁶ Articles 7 et 8 du *Norwegian Sale form* 2012.

⁹²⁷ Article 16 du *MYBA Memorandum of agreement* 2005.

⁹²⁸ CA Rennes, 28 Juin 2007, n°06/00917, navire « Alpha Marine » ; C.G. de Lapparent, « Nullité de la vente d'une unité de plaisance pour erreur sur la substance et dol en l'absence de marquage CE sur le navire », DMF n° 691, 1er avril 2008.

⁹²⁹ Article 18 et Addendum n°1 du *MYBA Memorandum of agreement* 2005.

⁹³⁰ Article 1609 du Code civil.

⁹³¹ P. Delebecque, « A défaut d'un lieu convenu, le lieu de livraison d'un navire de plaisance est celui où il se trouvait au moment de la conclusion de la vente », DMF n°811, 1er mars 2019.

coïncider avec le lieu où se trouve le navire, mobile par nature et ce, tout particulièrement dans le domaine de la plaisance où le vendeur peut être un particulier ne disposant pas d'un lieu d'activité. Nous comprenons pourquoi les modèles de contrats imposent de préciser le lieu de délivrance du navire⁹³².

244. – Transfert des risques et de la propriété. Comme nous l'avons vu, le droit anglais distingue le transfert de la propriété du passage des risques sur la chose vendue⁹³³. Mettant de côté la clause implicite du transfert des risques au moment où l'accord est conclu, le modèle MYBA prévoit un transfert des risques sur le navire jusqu'à l'accomplissement de la vente, c'est-à-dire non seulement à la délivrance du navire à l'acheteur mais aussi de l'ensemble des formalités prévue par la convention comme la remise de la documentation. Ce transfert particulièrement éloigné des risques est avantageux pour l'acheteur et tranche avec les modèles de contrats de vente de navires de commerce qui fixent ce transfert à la délivrance du navire, comme c'est le cas dans le modèle BIMCO⁹³⁴. Le droit français aboutit à une solution similaire en imposant au vendeur de remettre la chose dans l'état dans laquelle elle se trouve au moment de la vente⁹³⁵.

On peut, en revanche, remarquer que ni le MOA BIMCO ni MYBA ne prévoient explicitement le moment du transfert de la propriété du navire. Toutefois, dans le cas particulier du MOA MYBA l'acheteur peut avec l'accord du vendeur, ou s'il se porte-fort du sous-acquéreur, avec une simple information préalable, transférer la propriété du navire avant même que celui-ci lui soit délivrer⁹³⁶. Il s'en déduit que le MOA MYBA n'attache pas nécessairement comme le *Sale of goods Act* le transfert de la propriété à celui du risque. Ce silence des modèles de contrats, qui, bien qu'il n'empêche pas l'application du *Sale of Goods Act* à l'égard d'un consommateur, s'avère d'une certaine complexité et imprévisibilité qui doit toutefois être relativisée. Le moment précis du transfert de propriété intéressant plus particulièrement les tiers, ce sera de toute façon essentiellement la modification du registre administratif du navire, qui marquera pour eux ce transfert

⁹³² Article 5 du *Norwegian Sale form* 2012, articles 11 et 21 du *MYBA Memorandum of agreement* 2005.

⁹³³ v. *supra* n°237.

⁹³⁴ Lorenzon, F. ; Coles, R. ; *The Law of Yachts and yachting*. Informa law, 2012. § (1-022).

⁹³⁵ Articles 1606, 1614 et 1616 du Code civil.

⁹³⁶ Article 41 du MOA MYBA.

de propriété. Cela reste néanmoins un point sur lequel la clarté du droit français doit être soulignée.

245. – Absence de stipulation sur la garantie vices cachés. En comparaison du droit français de la vente et de la construction qui met une emphase importante, notamment à la lecture du contentieux, sur la garantie des vices cachés, les *MOA BIMCO* et *MYBA* sont silencieux sur cette garantie, bien que le concept de vice caché soit connu du droit anglais⁹³⁷. L'acceptation du navire pour l'acheteur, à moins qu'il ne soit consommateur, présente un risque assez important pour ce dernier, puisqu'il supportera les vices qu'il n'aurait pas découverts avant son acceptation. Ce risque est certes contrebalancé par les diverses opérations d'inspections optionnelles ou obligatoires et la documentation requise pour l'accomplissement de la vente. Le droit anglais prévoit, entre autres, une prescription de 3 ans enfermée dans une limite de 15 ans ou de 6 ans pour une action née d'un dommage matériel dû à un vice caché⁹³⁸, soit le triple du délai prévu par le droit maritime français en matière de vente (et sans compter le cas de la vente à livrer).

246. – Importance des clauses permettant la résolution de la vente. En vertu des articles 1224 et 1226, le droit français permet aux parties, au-delà des clauses résolutoires prévues par le contrat, de résoudre unilatéralement le contrat en cas de manquement grave du cocontractant à l'une de ses obligations après notification, sauf urgence. A cela s'ajoute, notamment dans le domaine de la vente, la possibilité spécifique de résolution en cas de vice caché. Face à ce principe général applicable aux contrats de vente de navires, le droit anglais, qui permet tout autant de prévoir des clauses résolutoires, a prévu jurisprudentiellement des clés d'interprétations pour déterminer quelles clauses d'un contrat permettent sa résolution en cas d'inexécution, le fameux *Waller Test*⁹³⁹. Il s'en dégage que le *MOA MYBA* offre aux parties, sans que le contrat ne le précise expressément, de nombreuses possibilités de résolution du contrat nonobstant la gravité du manquement en cause. Nous pouvons notamment relever au titre des obligations du vendeur qui ouvre un droit de résolution à l'acheteur : la délivrance d'un navire

⁹³⁷ v. notamment le *Latent Damage Act 1986*.

⁹³⁸ *Ibid.*, articles 3 et 14A.

⁹³⁹ Lorenzon, F.; Coles, R. ; *The Law of Yachts and yachting*. Informa law, 2012. § (1-008 et s.).

libre de charges⁹⁴⁰ expressément établie comme une obligation pouvant entraîner la résolution par le contrat si cette charge n'était pas connue de l'acheteur avant l'exécution de la vente ; l'obligation pour le vendeur d'être propriétaire du navire⁹⁴¹ ; délivrer le navire dans l'état où il était lorsque l'accord a été conclu et à la date précise prévue par le contrat⁹⁴² ; si un essai en mer a été prévu, il offre aussi la possibilité majeure à l'acheteur de résilier la vente pour quelque raison que ce soit⁹⁴³

Pour le vendeur, diverses obligations de l'acheteur lui permettent également de demander la résolution du contrat quelle que soit la gravité du manquement. Nous citerons notamment le paiement d'un acompte de 10% de la vente dans les 4 jours suivant la signature de l'accord⁹⁴⁴ et le paiement du prix de vente à la date prévue⁹⁴⁵.

A cela, il faut néanmoins ajouter qu'en cas de force majeure telle que définie très soupagement par le MOA MYBA⁹⁴⁶, la partie qui n'exécute pas ses obligations peut faire échec à la résolution de la vente, si elle prouve avoir fait des efforts raisonnables pour minimiser l'effet de la force majeure sur son inexécution⁹⁴⁷.

247. – Commentaires. Le MOA MYBA est assurément -et logiquement- un produit du droit anglais auquel il est soumis, encore que paradoxalement la très grande liberté accordée aux parties pour déterminer les conditions de leur accord a permis aux parties d'exclure la majeure partie des règles législatives de ce droit pour faire de cet accord un accord presque autonome. L'absence de garantie des vices cachés est assurément la différence la plus notable que nous pouvons relever entre le régime français de la vente des navires et le MOA MYBA. Considérant l'importance des documents et opérations proposées avant l'exécution de la vente, notamment l'inspection et l'essai en mer par l'acheteur, les risques d'apparition d'un vice caché postérieurement à la vente sont limités. Nous comprenons ainsi la

⁹⁴⁰ Lorenzon, F.; Coles, R. ; *The Law of Yachts and yachting*. Informa law, 2012. § (10-009).

⁹⁴¹ *Ibid.* § (10-011).

⁹⁴² Lorenzon, F.; Coles, R. ; *The Law of Yachts and yachting*. Informa law, 2012. § (10-018 et 1-021).

⁹⁴³ *Ibid.* § (10-035).

⁹⁴⁴ *Ibid.* § (10-031).

⁹⁴⁵ *Ibid.* § (10-009).

⁹⁴⁶ Sur la notion de force majeure dans les modèles de contrats MYBA v. *supra* n° 168 et s.

⁹⁴⁷ *Ibid.* § (10-056 à 10-058).

longueur et le détail des clauses prévoyant ces opérations. Un tel mécanisme lourd, tant pour l'acheteur que le vendeur, est assez inadapté à la vente de navires de plaisance de valeur plus modeste que les unités de grande plaisance envisagées dans les opérations soumises au *MOA MYBA*. En effet, le coût et la durée des opérations permettant à l'acheteur de rechercher d'éventuels vices cachés peuvent s'avérer trop déséquilibrés avec la valeur du navire.

Fondamentalement, le *MOA MYBA* vise, tout comme le droit français de la vente, à ce que l'acheteur obtienne le bien envisagé et que le vendeur obtienne le prix de vente. Mais là où le droit français s'assure davantage de la pérennité de la convention, le *MOA MYBA*, lui, s'intéresse au respect strict des clauses du contrat. Une telle conception suppose que les deux parties soient dans un rapport de forces équilibré. Bien que la protection du consommateur puisse venir modérer certaines des clauses de cet accord, la qualification de consommateur s'avère plus restreinte en droit anglais qu'en droit français⁹⁴⁸. Mais, il reste difficile de déterminer quel régime s'avère véritablement plus protecteur du plaisancier. Dans le cas d'une vente à livrer d'un navire en construction, avant la garantie des vices cachés, le souci premier du donneur d'ordres est souvent en matière de plaisance d'obtenir son navire dans les délais prévus annoncés par le constructeur. Sauf clause spécifique, la résolution ne lui sera permise en cas de retard que pour un manquement grave, là où le droit anglais et tout particulièrement le *MOA MYBA* s'avèreront sans pitié pour le vendeur en cas de non-respect de la date de délivrance prévue.

Le *MOA MYBA* et par extension le droit anglais permettent une protection du plaisancier en ce qu'ils lui accordent les outils nécessaires à aboutir à une vente satisfaisante là où cette protection est davantage imposée aux parties dans le droit français. C'est sans doute l'une des raisons pour laquelle bien que les deux régimes de vente laissent tous deux une part importante à la liberté contractuelle des parties, la vente des navires de grande plaisance en Europe s'avère majoritairement soumise au droit anglais alors que nombre de ces ventes ont lieu en France.

⁹⁴⁸ Lorenzon, F.; Coles, R.; *The Law of Yachts and yachting*. Informa law, 2012. § (10-053).

La comparaison du *MOA MYBA* et *BIMCO* révèle également la grande similarité entre les règles retenues par les deux conventions qui visent pourtant pour l'un les navires de plaisance pour l'autre les navires de commerce, ce qui contribue à l'idée qu'au-delà de la protection usuelle de droit commun accordée au consommateur, la vente de ces deux types d'unités n'a finalement juridiquement peu de raison d'être distinguée.

CONCLUSION DU CHAPITRE.

248. – Contrairement à d'autres conventions présentes dans le droit maritime, comme le contrat d'affrètement, celui de construction ou de vente du navire ne se distingue que peu du droit commun. Historiquement et jusqu'à nos jours les pouvoirs publics ne se sont finalement intéressés qu'à la surveillance des propriétaires de navires par les diverses obligations de déclarations ou d'immatriculations imposées aux constructeurs et propriétaires.

C'est sans doute que la construction et la vente du navire ne sont pas des outils permettant de gérer le péril de mer, contrairement à d'autres conventions et institutions de droit maritime. Après tout, la construction d'un navire se fait à terre et les essais en mer n'en sont que la dernière étape. Et c'est d'ailleurs peut-être justement la raison pour laquelle l'une des seules véritables spécificités du régime maritime de ces contrats, la prescription abrégée d'un an en matière de garantie vices cachés se trouve, elle, belle et bien en relation avec le risque de mer. En effet, le navire est un bien soumis à un risque particulier et prégnant par rapport à d'autres objets. Il a peut-être été considéré que la réduction du délai de prescription de la garantie des vices cachés était une manière de protéger constructeurs et vendeurs qui peuvent se trouver, à mesure que le temps passe, de plus en plus facilement sollicités par les acheteurs d'un navire qui est un bien dont les conditions agressives avec lesquelles il est utilisé ne manquent pas de faire apparaître divers menus défauts.

C'est ainsi fatalement encore, que la distinction majeure entre le droit maritime et le droit de la plaisance de la vente du navire s'opère au niveau de la garantie des vices cachés (sans compter l'application du droit de la consommation). La jurisprudence ayant en effet écarté cette prescription abrégée pour les navires

construits en série à l'avance, exception qui ne semble pouvoir être appliquée que pour des navires de plaisance. Cette exception amène cependant à demander si l'application du droit de plaisance doit viser le navire construit pour une navigation de plaisance ou celui dont le propriétaire souhaite l'affecter à une navigation de plaisance. En considérant que la similarité des risques maritimes et commerciaux qu'encourent les navires de commerce et de plaisance ne donne aucune justification pour distinguer les régimes de construction de navires entre les navires de plaisance et de commerce, nous ne pouvons qu'en déduire que c'est uniquement l'objectif de protection du plaisancier, lorsqu'il sera consommateur, qui justifiera une application différente des régimes. Pour cette raison, il est de notre opinion que c'est seulement la navigation envisagée par les parties et non la nature du navire considéré qui peut justifier l'immixtion du droit de la consommation dans ces conventions. Ce droit ayant pour vocation de protéger non pas le navire de plaisance mais le consommateur faisant usage de ce navire, quel que soit cet usage. Mais cette solution est assurément difficile d'application tant elle implique de rechercher et d'interpréter la volonté des parties lors de la conclusion du contrat.

C'est peut-être la raison pour laquelle d'autres pays comme l'Italie ont établi un régime spécifique de la construction et de la vente du navire de plaisance en excluant ceux de grande plaisance. Il s'agit, peut-être là, de la solution la plus équilibrée en la matière. L'autre solution prise par le droit anglais d'accorder la plus grande liberté contractuelle aux parties montre que même poussée à l'extrême, la construction et la vente des navires de plaisance ne justifient pas la création d'un régime distinct entre le droit commun et le droit maritime, si ce n'est au regard de l'importance des inspections et essais en mer pour s'assurer de la navigabilité du navire.

Parmi les quatre orientations possibles du droit de la plaisance que sont : l'intégration totale au droit maritime ; l'intégration totale au droit terrestre ; le maintien du régime hybride actuel ; le développement d'un droit spécial de la plaisance, en matière de construction et de vente de navires, le droit positif a opté pour un mélange des droits terrestre et maritime. En effet, les dispositions maritimes de la construction et la vente sont applicables aux navires de plaisance mais avec des spécificités en matière de délai de prescription de la garantie des

vices cachés. Cette exception se conçoit au regard de l'objectif de protection du plaisancier mais elle complexifie peut-être inutilement le débat.

Mais alors que le navire devient un bien de consommation commun qui va aujourd'hui jusqu'à s'échanger sur des sites de revente en ligne entre particuliers tel que la plateforme Le boncoin⁹⁴⁹, c'est peut-être bien l'immixtion grandissante du droit de la consommation qui amènera à établir une véritable distinction entre le droit maritime et le droit de la plaisance de la construction et de la vente des navires.

Le droit français contrairement au droit anglais, est un droit écrit. Ne serait-ce que par harmonisation des régimes juridiques européens, si ce n'est pour l'importance du secteur en France, la construction et la vente des navires de plaisance devraient faire l'objet d'un régime autonome codifié.

CONCLUSION DU TITRE.

249. – Le droit maritime s'intéresse à de nombreux contrats qui régissent l'exploitation des navires. Les juristes, les praticiens ou les pouvoirs publics ont vu dans la navigation maritime suffisamment de spécificités pour justifier qu'un régime particulier soit prévu pour plusieurs de ces contrats. Ces réflexions ont pour de nombreuses conventions souvent abouties à la conclusion qu'il convenait d'accorder aux parties une plus grande liberté contractuelle. Tel est le cas du contrat d'assurance maritime et du contrat d'affrètement. Il est alors probablement naturel que d'autres conventions, déjà marquées par une très forte liberté contractuelle dans le droit commun comme le contrat de construction et de vente de navires, n'aient pas connu le développement d'un régime véritablement à part.

La liberté contractuelle est un outil particulièrement performant dans ce secteur international et commerçant qui, tout en réunissant chacun de ses utilisateurs autour d'une constante qu'est le navire, présente des conditions extrêmement variées. Il est en effet difficile d'assimiler la situation d'une entreprise familiale de pêche avec un transporteur international tel que la compagnie CMA CGM. Mais

⁹⁴⁹CA Aix-en-Provence, 02/12/2015, n° 14/03741.

qu'il soit transporteur, pêcheur, scientifique ou encore militaire, les armateurs ont pour point commun d'être des professionnels. L'aventure maritime n'étant pas une entreprise mineure, ce sont d'ailleurs souvent des professionnels avertis, cela leur donne bien souvent, quel que soit leur rang, un pouvoir de négociation important avec leurs cocontractants, qu'ils soient armateurs, assureurs, constructeurs ou vendeurs.

Ce rapport de forces équilibré est celui qui à la fois justifie et permet la grande liberté contractuelle accordée aux contractants. Mais cet équilibre se trouve déstabilisé par la présence du plaisancier. Il est déséquilibré non pas parce que le plaisancier ne poursuit pas un but lucratif mais parce que bien souvent il n'est pas un professionnel des activités maritimes. Le plaisancier n'est pas nécessairement une partie faible, mais ce statut peut lui être présumé chaque fois qu'il se voit également affubler de la qualité de non-professionnel.

Les règles de droit maritime régissant ces contrats ne sont pas inadaptées au plaisancier. Que ce soient les contrats d'assurance maritime ou d'affrètement, ils apprécient de manière pragmatique les spécificités de la navigation maritime. Si certaines règles visent expressément une navigation ayant un but commercial, elles sont souvent pleinement transposables à une navigation de plaisance. Ce qui rend cependant ces règles inadéquates à la plaisance (ou du moins certaines de ses formes), est le fait que celles-ci sont pour la plupart supplétives de volonté et laissent toute liberté au cocontractant d'imposer au plaisancier des conditions défavorables. La crainte n'est pas celle de l'inadéquation des règles de droit maritime à la plaisance mais l'abus que les cocontractants du plaisancier pourraient en faire.

C'est un souci de protection du plaisancier qui a suscité à l'égard du contrat d'assurance et du contrat d'affrètement un retour vers l'application de règles de droit terrestre. Pourtant, que ce soient les règles du contrat d'assurance terrestre appliquées à la garantie des navires ou l'application du droit du louage de choses en lieu et place de l'affrètement, les règles de droit terrestre ne parviennent qu'imparfaitement à accomplir l'objectif recherché de protection de la partie faible en plaisance.

Dans le cas du contrat de construction ou vente de navires, d'ores et déjà proche du droit terrestre, c'est essentiellement le droit de la consommation qui participe à cette protection, même si nous pouvons remarquer que cette solution ne fait pas l'unanimité dans les pays européens. Ils ont souvent préféré élaborer un régime de la construction et de la vente maritime plus spécifique, voire même à distinguer la plaisance du maritime.

Le mélange actuel de droit terrestre et de droit maritime dans ces contrats où les plaisanciers peuvent être victimes d'un rapport de forces déséquilibré se comprend au regard d'un objectif de protection. Mais force est de considérer que cet objectif n'est pas atteint par le régime actuel, car le législateur n'a pas fait l'effort de proposer un régime juridique spécifique à la plaisance qui ne nécessiterait, pourtant, que de légers ajustements.

Mais quel que soit le contrat ou le droit considéré, se dégage vis-à-vis du plaisancier le souci de protéger une partie faible dans l'appréciation du droit de la plaisance par le législateur et le juge.

Cette protection ne se limite pas à la sphère contractuelle car le plaisancier est aussi, à sa façon, une cible privilégiée du péril de mer. Comme les armateurs d'antan ou encore quelques patrons pêcheurs, le plaisancier est présent à bord de son navire au cours de l'expédition maritime. Le péril de la mer atteint non plus seulement son patrimoine mais aussi sa propre personne. Ce risque est décuplé alors que le plaisancier n'est que rarement aidé d'un équipage professionnel et que ses compétences en navigation sont parfois modestes. Le danger accru pour la personne du plaisancier du fait de son embarquement à bord du navire amène à apprécier différemment certaines institutions de droit maritime.

Titre II : La prise en compte nécessaire du risque naval accru par l'embarquement du plaisancier

250. – L'identité des risques de mer que subissent l'ensemble des navigants a justifié l'application commune des institutions ancestrales du droit maritime que sont l'abordage et la limitation de responsabilité. Toutefois, le droit maritime s'est avant tout développé dans l'optique d'une navigation commerciale. La friction que cause la jonction paradoxale d'un droit d'essence commerciale à une activité non lucrative fait apparaître des contradictions qui, si elles ont pu se résoudre dans le domaine de l'abordage et la limitation de responsabilité, trouvent leurs limites dans l'institution de l'assistance maritime (Chapitre I) et de l'avarie commune (Chapitre II).

Chapitre I : Le développement souhaitable d'un régime spécial du sauvetage en matière de plaisance

251. – L'institution de l'assistance maritime et du sauvetage est le paroxysme de l'esprit de solidarité et de communauté maritime qui anime la navigation maritime. En matière de plaisance, plus qu'au commerce, le sauvetage des personnes est un enjeu majeur (Section I) qui serait potentiellement de nature à remettre en question le principe de gratuité de cette institution (Section II).

Section I : L'enjeu majeur du sauvetage des personnes en matière de plaisance

252. – L'assistance maritime et le sauvetage répondent à un besoin universel d'entraide entre les hommes (§1), son application à la navigation de plaisance ne fait pas de doute (§2).

§1. Le fondement universel de solidarité du sauvetage

253. – **Introduction.** Alors que le droit terrestre ne connaît que depuis très récemment l'obligation de porter assistance à une personne en danger, obligation

née pendant l'occupation Nazie⁹⁵⁰ (pour que soit porté secours aux soldats allemands victimes d'actes de résistance), en maritime cette obligation morale, avant d'être juridique, est ancestrale. Si l'assistance maritime était autrefois conçue comme le secours apporté à un navire en danger et le sauvetage comme le secours apporté à un navire abandonné par son équipage ou aux épaves, de nos jours l'assistance concerne le secours apporté aux biens et le sauvetage celui qui bénéficie aux personnes⁹⁵¹. Tant l'assistance maritime pour les biens et surtout le sauvetage concernant les secours apportés aux personnes concernent également la navigation de plaisance. De plus, celle-ci est plus susceptible d'entraîner des dommages corporels que la marine marchande.

L'assistance et le sauvetage sont une autre facette du risque de mer et concentrent l'essence de la solidarité animant la communauté maritime. Le régime de l'assistance et du sauvetage se présente comme un régime pas tout à fait contractuel mais qui pourtant a formé une convention entre l'assistant et l'assisté pour la mise hors de danger du navire ou de son équipage. Toutefois, en l'absence de rencontre des volontés entre ces deux intervenants, notamment lorsque cette rencontre est matériellement impossible (comme pour l'assistance d'une épave désertée et dont le propriétaire est inconnu) ou que le capitaine du navire assisté a refusé l'assistance, la doctrine a débattu sur la qualification à donner à ce régime. Considérant que l'assistant a droit à une rémunération et non au simple remboursement de ses frais, mais qu'en revanche il perd ce droit si son intervention n'a pas eu de résultat, la qualification du quasi-contrat initialement proposé par la doctrine a été rejetée⁹⁵². A défaut d'être liées contractuellement, les parties sont alors liées par une obligation légale. Dans sa partie contractuelle, le régime de l'assistance est marqué par une grande liberté contractuelle auquel le régime légal apporte, seulement, un cadre général qui régit les critères de rémunération de l'assistance pour les biens matériels protégés. Le régime légal

⁹⁵⁰ P. Bonassies ; C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, n° 479.

⁹⁵¹ P. Veaux-Fournerie, G. Piette, *Fasc. 1236 : Assistance maritime. – Conditions*, Lexisnexis, JurisClasseur Transport, 2017, n°1 : « le secours apporté à un navire en danger de se perdre, contrairement au sauvetage, qui était perçu comme porté à un navire déjà perdu et abandonné par son équipage. Cette opposition revenait en réalité à réserver l'assistance aux navires et le sauvetage aux épaves (...) Il est désormais entendu que l'assistance concerne les secours apportés aux biens, tandis que le sauvetage vise les secours apportés aux personnes ».

⁹⁵² P. Veaux-Fournerie, G. Piette, *Fasc. 1236 : Assistance maritime. – Conditions*, Lexisnexis, JurisClasseur Transport, 2017, n° 21 et s.

prévoit aussi la gratuité du sauvetage des vies humaines, ce qui peut s'expliquer par l'origine ancestrale de cette institution maritime

254. – Histoire de l'assistance et du sauvetage. La notion d'assistance est consubstantielle à la navigation maritime et au péril de mer qu'elle présuppose⁹⁵³. A l'époque Antique, les commentateurs de l'Ordonnance sur la marine de 1681 en font ainsi l'apanage du peuple civilisé romain contre le barbarisme des peuplades gauloises, qui connaissaient un droit de « bris sur les naufrages » permettant aux habitants des côtes d'accaparer les biens du naufrage et les naufragés. Les romains condamnèrent et interdirent cette pratique. Le déclin de l'empire romain d'occident a entraîné néanmoins le retour de celle-ci qui se transforma en « Bref de sauveté » par lequel, seule une partie des biens naufragés pouvaient être accaparés par les populations locales, tandis que le reste était placé sous la protection du seigneur, moyennant rétribution, jusqu'à ce que la pratique du bris soit complètement abolies en France, sauf à l'égard des pirates et des « Ennemis de l'état »⁹⁵⁴.

Les premières formes juridiques de l'assistance concernaient ainsi moins l'assistance portée entre navires que celle portée par les terriens aux marchandises et personnes naufragées et leur mise sous protection des autorités seigneuriales. La bulle papale de 1506 *Pontifex Romanis Pacis* qui a été réitérée en 1566 par la bulle *Cum nobis ex parte*⁹⁵⁵, condamne les pilleurs d'épaves. Si les usages médiévaux et notamment le consulat de mer font référence à un devoir d'assistance en mer, ce fut moins un devoir juridique que moral et religieux qui imposa qu'un navire en péril soit secouru par celui qui est en mesure de lui apporter son aide. L'Ordonnance sur la marine de Colbert met en place un véritablement régime juridique de l'assistance. L'article XXI, du Livre troisième, Titre III de l'Ordonnance, prévoit ainsi que le Maître (armateur) est payé du fret des marchandises sauvées d'un naufrage, s'il conduit ces marchandises à destination. L'article I du Livre IV, Titre IX, prévoit que tout ce qui est rescapé d'un naufrage (vaisseaux, équipages et marchandises) est mis sous la protection du Roi. Mais

⁹⁵³ Y. Tassel: « Le développement du droit applicable à la plaisance », DMF n°699, 1er janvier 2009.

⁹⁵⁴ Commentaire sous l'article I du Livre quatre, Titre IX sur le naufrage bris et échouements de l'ordonnance sur la marine de Colbert de 1681.

⁹⁵⁵ P. Bonassies ; C. Scapel, Traité de droit maritime, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, n° 479.

c'est surtout l'article II qui instaure le devoir d'assistance aux navigants en enjoignant à tous : « *de faire tout devoir pour secourir les Personnes qu'ils verront dans le danger du naufrage* » le texte rajoute que « *ceux qui auront attenté à leur vie & biens, soient punis de mort, sans qu'il leur en puisse être accordé aucune Grace, laquelle dès à présent Nous avons déclarée nulle, & défendons à tous Juges d'y avoir aucun égard* ». Ce devoir d'assistance applicable aux navigants s'étend également aux terriens côtiers qui devront, selon l'article IV, en attendant l'arrivée des Officiers, « travailler incessamment » à sauver les effets provenant des naufrages & échouements et d'en empêcher le pillage, sous peine de répondre en leurs noms de toutes pertes et dommages. L'Ordonnance de Colbert impose ainsi un devoir extrêmement fort d'assistance envers les navires en péril ou naufragés, allant jusqu'à punir de mort (de pendaison précise les commentateurs) le non-respect de cette obligation. Les commentateurs précisent que l'état de danger dans lequel se trouve les navigants impose ce devoir d'assistance et qu'à défaut de charité chrétienne, c'est une obligation morale naturelle qui le justifie car : « *il n'y a rien de plus triste que de voir des personnes dans le danger du naufrage* ». Ils ajoutent que l'énormité du crime de porter atteinte aux biens et aux personnes en danger de naufrage est si grande que la peine de mort attachée à ce crime n'est pas graciable. Au-delà de la sévérité extrême de ces textes qui montre cet intérêt précoce pour la sauvegarde des biens et de la vie en mer, le régime juridique de l'assistance et du sauvetage ne prévoit expressément une rémunération de l'assistance que pour le sauvetage des marchandises et non pour des vies humaines et ce, uniquement lorsque l'assistance est suivie d'un résultat, en l'occurrence lorsque les marchandises récupérées ont été ramenées à destination.

L'article XXXIV du Décret de l'Assemblée nationale des 16, 19 et 21 août 1790, rappelle ce devoir d'assistance en indiquant que tout commandant de vaisseau coupable d'avoir refusé des secours à un ou plusieurs bâtiments, amis ou ennemis, dans la détresse, implorant une assistance ou qui refuse la protection à des navires de commerce Français qui l'ont réclamé, sera déclaré incapable de servir⁹⁵⁶.

⁹⁵⁶ v. aussi : P. Bonassies ; C. Scapel, Traité de droit maritime, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, n° 479.

254. Bis– A l'inverse d'autres institutions du droit maritime comme l'abordage, le Code de commerce Napoléonien n'a pas prévu de dispositions spécifiques en matière d'assistance restées, dans la sphère contractuelle. La loi du 10 mars 1891 sur les accidents et collisions en mer prévoit en son article 4 qu'après un abordage le capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, d'employer tous les moyens dont il dispose pour sauver l'autre bâtiment, son équipage et ses passagers du danger créé par l'abordage. Hormis le cas de la force majeure, il ne doit pas s'éloigner du lieu du sinistre avant de s'être assuré qu'une plus longue assistance est inutile et, dans le cas où le bâtiment a sombré, avant d'avoir fait tous les efforts pour recueillir les naufragés (cette obligation étant cette fois sanctionnée non pas par la mort mais par une amende et des peines d'emprisonnement). Toutefois, ce texte est silencieux sur la rémunération de l'assistant.

Très loin du grand esprit de la solidarité maritime, les pouvoirs publics ont dû intervenir sur ce sujet au regard des abus des assistants qui profitèrent du péril dans lequel se trouvaient les assistés pour leur imposer des rémunérations exorbitantes, ou même de causer volontairement des naufrages pour réclamer une contrepartie d'assistance.

La Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910, pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et sauvetage maritimes instaure juridiquement et de manière internationale un devoir d'assistance et de sauvetage en son article 11. Tout capitaine est alors tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre. Toute opération ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération fixée par la convention des parties, ou si celle-ci est jugée inéquitable alors qu'elle a été convenue sous la pression du danger, par le juge en fonction du succès obtenu, des efforts et du mérite de ceux qui ont prêté secours, du danger couru par le navire assisté, par ses passagers ou son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveteur, du temps employé, des frais et dommages subis, des risques de responsabilité encourus par les sauveteurs et surtout de la valeur des choses sauvées. En revanche, la convention prévoit qu'il n'est dû aucune rémunération par les personnes sauvées, bien que les états signataires peuvent en décider

autrement et que les sauveteurs de vies humaines peuvent demander une part équitable de la rémunération accordée aux autres assistants qui sont, eux, rémunérés pour les biens sauvés. On remarque que la convention prévoit expressément que le juge peut réduire la rémunération si l'assistant s'est rendu coupable de vols, recels ou actes frauduleux... la solidarité du milieu maritime n'est pour certains navigants qu'un idéal...

La loi française du 29 avril 1916 sur l'assistance et le sauvetage maritime reprend pour l'essentiel, si ce n'est à certains passages, mot pour mot, la convention de Bruxelles. Il est cependant possible de noter que la loi française conserve la règle selon laquelle le sauvetage de vie humaine n'ouvre pas droit à rémunération. La loi élargit également les cas dans lesquels le juge peut moduler l'indemnité d'assistance fixée par contrat en cas de vice du consentement et notamment, dès lors qu'il juge la rémunération excessive.

La loi n°67-545 du 7 juillet 1967, relative aux événements de mer, reprend quasiment à l'identique le précédent texte mais en élargissant davantage les cas dans lequel le juge peut modifier la rémunération fixée contractuellement. Cela pouvant être fait à la demande d'une partie dès que les conditions convenues ne sont pas équitables, compte tenu du service rendu. Cette loi ajoute également la précision intéressante selon laquelle tout engin flottant est assimilé à un navire de mer au titre de cette loi. Ce régime a néanmoins été modernisé par la Convention internationale de 1989 sur l'assistance faite à Londres le 28 avril 1989 et qui a été intégrée dans le Code des transports aux articles L5132-1 et suivants. Cette convention, qui a la particularité d'être supplétive de volonté, instaure un certain rétropédalage sur les cas dans lesquels le juge peut intervenir, depuis réduite aux cas où la convention a été conclue sous une pression abusive ou sous l'influence du danger, alors que ses clauses ne sont pas équitables ou que la rémunération est excessivement basse ou haute. La convention élargit également les dommages envisagés en y intégrant ceux à l'environnement. Mais la convention se démarque surtout en ce qu'elle instaure des obligations réciproques aux parties à l'assistance. L'assistant devant exercer les opérations avec le soin voulu, y compris pour prévenir et limiter les dommages à l'environnement, mais aussi, de chercher l'aide d'autres assistants et d'accepter leurs interventions. Le navire assisté se doit de coopérer aux opérations d'assistance, de prévenir ou limiter avec soin les

dommages à l'environnement et d'accepter la restitution des biens conduits en lieu sûr.

En revanche, la codification du régime de l'assistance a fait un oubli majeur concernant les articles de loi de 1967 et de la convention de 1989 sur l'obligation de porter assistance en mer. L'obligation d'assistance n'est plus que relayée aux sanctions pénales du capitaine dans le cas de non-assistance à la suite d'un abordage⁹⁵⁷. Curieux retour, fort regrettable, à l'état du droit de 1916. Divers textes internationaux et nationaux maintiennent néanmoins ce devoir d'assistance en mer dans le droit français⁹⁵⁸.

L'histoire du régime de l'assistance, qui est avant tout un régime contractuel, serait toutefois incomplète sans aborder les deux principaux modèles de contrats qui circulent en la matière. Il s'agit, notamment, de la (LOF) *Lloyd's Open form* créée en 1891 pour contrer les abus des assistants faisant signer aux assistés des conventions imposant une rémunération excessive⁹⁵⁹. Sous sa forme la plus récente de 2020, elle fait pour l'essentiel un renvoi à la convention de 1989, encore qu'elle prévoit une clause d'arbitrage. Mais c'est surtout par sa fameuse « *Scopic clause* » qui règle contractuellement le montant de la rémunération de l'assistant de manière précise et détaillée, que se façonne l'originalité de ce modèle de contrat⁹⁶⁰. En France, son équivalent est la formule Villeneau, qui avec sa version 1990 s'adapte aussi à la convention de 1989⁹⁶¹.

255. – Spécificités de l'assistance et du sauvetage. En application du régime légal et contractuel développé pour l'assistance et le sauvetage, ces institutions maritimes recouvrent diverses caractéristiques originales. Si nous mettons de côté son ancienneté commune aux institutions maritimes, ainsi qu'une certaine continuité au regard du principe de gratuité du sauvetage des personnes et d'une rémunération conditionnée aux résultats des opérations engagées, l'assistance et le

⁹⁵⁷ A. Montas, *Événements de mer – Abordage maritime* –, Dalloz, Répertoire de droit commercial, 2017, n° 85 et s.

⁹⁵⁸ A. Legrégeois Loquen, *Fasc. 1022 : Marine marchande. – Secours en mer*, LexisNexis, Jurisclasseur Transport, 2020, n°2 et s.

⁹⁵⁹ Michael Buckley, « heorigins of Lloyd's Form », International Salvage Union, <https://www.marine-salvage.com/overview/the-origins-of-lloyds-form/>, consulté le 30 octobre 2020.

⁹⁶⁰ P. Bonassies ; C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, n° 515.

⁹⁶¹ *Ibid.*

sauvetage dans la forme actuelle est un régime relativement jeune. Jeune dans le sens où la préoccupation principale du régime actuel est non plus l'obligation même de porter assistance, qui ne fait plus aucun doute, que ce soit en droit maritime ou en droit commun, mais le calcul de la rémunération de l'assistant. C'est cette rémunération de l'assistance qui dépasse le simple remboursement de frais qui lui donne toute sa spécificité par rapport à des institutions proches du droit terrestre, comme le quasi-contrat de la gestion d'affaires. L'interdiction d'un enrichissement lié à l'institution de la gestion d'affaires répondant bien sûr à un souci de moralité, en ce qu'il est attendu que l'aide bénévole apportée entre les Hommes ne soit pas liée à une idée de lucre. Cet élément fait pourtant défaut au droit maritime et cela s'explique, encore une fois au regard de la spécificité du milieu, tout particulièrement par la conjugaison du péril de mer et de l'intérêt général du développement des échanges maritimes. Il n'est alors pas surprenant que la rémunération de l'assistant ait été perçue comme un incitatif nécessaire pour favoriser l'entraide entre navires, alors que le sauvetage présente un risque non négligeable pour l'assistant lui-même. Mais cette rémunération a aussi la particularité d'être et cette fois depuis l'Ordonnance sur la marine de Colbert, liée au succès de l'opération d'assistance, là où la gestion d'affaires implique une indemnisation du gérant indépendant du succès ou de l'échec de son intervention.

Cela répond à l'esprit de solidarité de la navigation maritime. L'assistance est obligatoire mais elle est naturelle pour tout navigant qui se trouvera potentiellement un jour dans la situation d'assisté. Mais pour autant, l'assistance maritime est normalement un contrat qui fait à la suite de la rencontre d'une volonté qui conduit à la responsabilisation des navigants fondamentalement comme des professionnels maîtres de leurs aventures maritimes. L'absence de rémunération en l'absence de résultat couplée à une obligation d'assistance couverte par un contrat est la traduction juridique de cet esprit particulier. Mais c'est ironiquement là que se forme une autre caractéristique de l'assistance : s'il s'agit d'une institution construite pour des marins de métier, l'assistance est un contrat qui souvent ne met pas en relation des professionnels de l'assistance, puisque l'opération est souvent d'abord effectuée par un navire de passage qui n'a ni la fonction ni nécessairement l'équipement adéquat pour effectuer une assistance. Le contrat d'assistance doit ainsi régir les relations de deux potentiels

néophytes de la matière qu'il traite : l'assistance. Même si, s'est développé un secteur de l'assistance professionnelle, cette particularité explique, peut-être, pourquoi cette institution pourtant fondamentale de la navigation maritime, fut oubliée lors de l'élaboration du Code de commerce Napoléonien de 1808, qui ne manqua pas de s'intéresser à des institutions de droit maritime comme l'affrètement, l'abordage et la limitation de responsabilité. Mais pourtant se présente là une autre caractéristique du sauvetage, c'est une des rares institutions du droit maritime qui, même hors de la plaisance, présente un rapport de forces déséquilibré avec une partie forte, l'assistant et une partie faible, l'assisté dont le danger qui le guette l'empêche de négocier sur un pied d'égalité avec son contractant. Alors que chaque capitaine, Maître sur son navire après Dieu, est par principe l'égal de tous les autres navigants, il a besoin d'une protection juridique particulière en matière d'assistance.

Le régime de l'assistance a aussi la particularité, par rapport à d'autres institutions du droit maritime contre le risque de mer, de créer une différence majeure entre le régime applicable pour les biens et les personnes. Car, si là où la limitation de responsabilité ne se distingue que sur le montant des plafonds, selon que les dommages soient corporels ou matériels, en matière d'assistance l'implication de personnes transforme un contrat par principe onéreux en un contrat gratuit.

En aparté, on peut rappeler que le contrat d'assistance est souvent effectué par mandataire, c'est-à-dire entre capitaine, sans l'avis de l'armateur, bien que les moyens de communication modernes tendent à restreindre cette particularité.

Enfin, le rôle particulier qui est donné au juge dans l'institution de l'assistance en droit maritime pour lutter contre la position de faiblesse spécifique dans lequel est placé le navire assisté, est une autre spécificité. Le rôle marqué du juge dans l'appréciation de ce contrat, pourtant essentiellement couvert par la liberté contractuelle, est tout à fait singulier. Mais en contrepois du rôle prééminent donné au juge dans le régime de l'assistance, le contentieux juridictionnel en la matière se fait assez rare, notamment, en raison de l'utilisation répandue des modèles de contrats et des clauses d'arbitrage qui s'y trouvent. Si l'intervention du juge a été perçue comme inéluctable, la pratique a fait de son mieux pour le priver

de son fort pouvoir de modulation de la rémunération de l'assistance, source d'imprévisibilité.

256. – Réponse au péril maritime. Le régime de l'assistance et du sauvetage est comme l'abordage et l'assurance maritime, une réponse juridique au péril de mer. Toutefois, comme nous l'avons vu⁹⁶², historiquement, l'assistance a été une réponse du droit terrestre au risque maritime en ce qu'il n'était pas nécessaire de forcer l'entraide entre les navigants, mais de gérer les pillages effectués par les populations côtières sur les biens et équipages naufragés. Mais c'est ainsi la meilleure prise en compte de ce péril qui a fait évoluer l'institution du sauvetage. Le principal risque de mer que vise à gérer l'assistance maritime est le naufrage. Alors que le risque de naufrage a initialement surtout concerné le navire contre la mer, l'évolution des techniques de navigation, de construction navale et l'augmentation du nombre des navires ont élargi ce risque entre les navigants. Que ce soit par l'augmentation du risque d'abordage autrefois rare, que des évolutions techniques permettant matériellement de réaliser l'assistance, qui est une opération dangereuse. Nous ne nous étonnons alors guère du lien qui a été fait entre l'assistance et l'abordage dans divers textes sur la question, le premier entraînant souvent le second. Mais plus encore que l'abordage et la limitation de responsabilité, l'assistance maritime est si indissociable de la notion de péril de mer qu'il en est érigé comme l'une des conditions d'application de ce régime. Ce n'est en effet que lorsqu'un navire, ses biens ou les personnes à son bord sont en danger que le régime a vocation à s'appliquer. Au regard des différentes conditions élaborées par la doctrine et la jurisprudence pour retenir l'existence d'un danger, l'assistance maritime est un champ d'études fertile dans l'analyse juridique du péril de mer.

C'est peut-être la prédominance de ce risque maritime qui fût que l'assistance et le sauvetage furent l'une des institutions du droit maritime les plus facilement acceptées et les plus largement appliquées à la navigation de plaisance.

⁹⁶² v. *supra* n°254.

§2. L'application naturelle du sauvetage à la navigation de plaisance

257. – Absence de distinction textuelle. La question de l'application du régime de l'assistance et du sauvetage fait peu de doute. Si certaines dispositions liées à l'assistance comme celles spécifiques aux obligations des équipages et notamment du capitaine au titre du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, échapperont au plaisancier, les textes principaux, qu'ils soient nationaux avec le Code des transports ou internationaux avec la Convention de Londres de 1989, présentent un champ d'application très large. Ils ne réservent ainsi pas leurs applications à des navires de commerce ou à une navigation lucrative⁹⁶³. Il existe cependant en la matière une distinction à faire entre le régime national et international. Là où le Code des transports article L5132-1 assimile à un navire tout engin flottant⁹⁶⁴, la Convention de Londres restreint son application à l'assistance apportée à un navire défini comme un engin ou une structure capable de naviguer. D'un point de vue théorique, la nuance est particulièrement importante au niveau de la plaisance, au regard de la sempiternelle question des engins de plage. Puisque le Code des transports ne se réfère qu'à la seule capacité de flottaison, tout comme dans le régime de l'abordage, se pose la question des engins de plage comme les planches à voile, les pédalos et planches de surf. La capacité de flottaison de ces engins est identique, il n'existe au regard du droit français aucune justification textuelle d'exclure la plaisance ni même les engins de plage du régime de l'assistance maritime.

D'un point de vue pratique, néanmoins, l'accomplissement de la plaisance par le biais d'engins de plage met en jeu le sauvetage des personnes davantage que l'assistance de l'engin même. Le sauvetage des personnes étant gratuit, la rémunération de l'assistant n'est alors qu'une hypothèse assez restreinte, même en comptant la valeur de ces équipements, même s'il ne faut pas négliger le coût de certains engins de plage (on pense par exemple aux jet skis) ou du péril de mer qu'affrontent ces engins (cependant un pédalo n'aurait, à priori, pas vocation à être utilisé lors de conditions de houle ou de courants susceptibles de présenter un danger majeur pour sa navigation). Paulette Veaux-Fournerie rappelle ainsi qu'en

⁹⁶³ M. de Juglart, « La navigation de plaisance en mer », DMF. 1981 p. 387.

⁹⁶⁴ Nous remarquons qu'à l'inverse du régime de l'abordage, ne sont pas expressément exclus les engins flottants amarrés à poste fixe.

l'absence de distinction, tous les engins de plaisance que ce soit en tant que navire ou simple engin flottant (dériveurs légers, planches à voile, pédalos...) peuvent être concernés par le régime de l'assistance. Toutefois, leur faible valeur par rapport aux dépenses nécessaires pour leur assistance et la complexité de l'institution rendent rare les cas d'application de ce régime à ces unités⁹⁶⁵. La délimitation du régime de l'assistance appliquée aux engins de plaisance retrouve néanmoins un certain regain d'intérêt au regard de la Convention de Londres et de sa codification en ce qu'elle impose des obligations tant pour le navire assisté que le navire assistant. Quoi qu'il soit, la Convention de Londres a réglé cette difficulté en limitant son application aux engins ou toutes structures capables de naviguer. Nous l'avons vu, en matière d'abordage, l'aptitude à la navigation a effectivement été proposée en doctrine comme une condition d'application du régime au regard du problème des engins de plage⁹⁶⁶. A cette occasion, nous avons suggéré qu'il serait peut-être préférable d'associer l'application du régime à la capacité de déplacement plutôt que de navigation, qui est un peu plus restrictive (c'est par exemple le cas de la planche à voile, qui si elle sert au déplacement de son usager, n'a pas pour fonction la navigation). Dans le cadre de l'assistance, nous suggérerions également volontiers ce même critère de déplacement pour déterminer le champ d'application du régime. Toutefois, par souci d'unification avec le régime international de la Convention de Londres de 1989, il semble plus sensé de s'aligner et de prendre en compte la capacité à la navigation de l'engin flottant. D'ailleurs que la loi du 5 juillet 1983, sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, exclut de son application les engins de plage non motorisés, ce pourrait être là un autre critère envisageable.

Enfin, bien que les textes sur l'assurance maritime ne l'imposent pas, nous pouvons nous demander si la référence que font les textes sur l'assistance à la notion de capitaine peut interprétée comme la volonté d'en limiter l'application aux navires ayant un équipage professionnel. Une telle interprétation ne serait pas valable juridiquement en ce que la notion de capitaine qui n'est pas défini internationalement, n'est pas attachée à la qualité de professionnel de la personne

⁹⁶⁵ P. Veaux-Fournerie, G. Piette, *Fasc. 1236 : Assistance maritime. – Conditions*, Lexisnexis, JurisClasseur Transport, 2017, n° 33.

⁹⁶⁶ v. *supra* n° 30.

qui a le commandement du navire⁹⁶⁷. Cette distinction ne serait pas non plus souhaitable en ce qu'elle priverait les assistants du bénéfice du régime pour l'aide apportée à des navires de plaisance, qui bien que ne bénéficiant pas d'équipages professionnels, répondent objectivement aux objectifs du régime de l'assurance, qui est de récompenser l'aide apporté à un navire en danger. Ainsi, en l'absence de distinction dans les textes, le régime de l'assurance est par principe applicable au navire et la navigation de plaisance. Toutefois, cette acceptation législative n'est pas unanime, des pays comme les Etats-Unis excluent le régime de l'assistance lorsque le sauvetage est effectué entre deux navires de plaisance⁹⁶⁸.

258. – Acceptation doctrinale. A l'inverse d'une institution comme la limitation de responsabilité où le silence des textes sur la plaisance n'a pas empêché une forte opposition de la doctrine⁹⁶⁹, en matière d'assistance, cette même doctrine se montre très accueillante envers l'institution de l'assistance maritime en plaisance. Yves Tassel indique ainsi que si la particularité des règles de rémunération de l'assistant peut amener à s'interroger sur son application à la plaisance, rien ne s'y oppose et cette application ne fait pour lui aucun doute⁹⁷⁰. Mais cet auteur est un peu plus réservé vis-à-vis des engins de plage⁹⁷¹. Pour Gaël Piette également, la destination du navire assisté ne doit aucunement influencer sur l'application du régime⁹⁷². Pour Pierre Bonassies et Christian Scapel, encore, il ne fait aucun doute que le régime de l'assistance s'applique aux navires de plaisance⁹⁷³. Ainsi, la doctrine est particulièrement favorable à l'application de l'assistance à la navigation de plaisance.

⁹⁶⁷ P. Bonassies. C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, n° 282.

⁹⁶⁸ *Ibid*, n° 484.

⁹⁶⁹ v. *supra* n° 39.

⁹⁷⁰ Y. Tassel : « Le développement du droit applicable à la plaisance », DMF n°699, 1er janvier 2009 : « Dans la mesure où l'assistance aux choses donne lieu, pour des raisons économiques spécifiques, à une rémunération très particulière, la question s'est posée de savoir si ce droit devait également s'appliquer à l'assistance prenant place dans le cadre d'une navigation de plaisance. La réponse affirmative ne fait également aucun doute et, en effet, on ne voit pas ce qui pourrait aller à l'encontre de cette solution ».

⁹⁷¹ Y. Tassel, « La plaisance et le droit en 1991 », DMF n°508, 1er septembre 1991.

⁹⁷² P. Veaux-Fournerie, G. Piette, *Fasc. 1236 : Assistance maritime. – Conditions*, Lexisnexis, JurisClasseur Transport, 2017, n°36 : « L'assistant doit s'entendre de celui qui apporte son aide, son secours à l'assisté. Il s'agit classiquement d'un navire. Peu importe l'affectation de celui-ci : il peut s'agir d'un navire armé au commerce, à la pêche ou à la plaisance ».

⁹⁷³ P. Bonassies ; C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDG, Traités, 3e ed. 2016, n° 484.

259. – Acceptation jurisprudentielle. – Arrêt Navire « Fauchon » et « Amour ». Alors que la jurisprudence a marqué très tôt son opposition pour l'application de la limitation de responsabilité à la navigation tel n'a pas été le cas pour l'assistance, bien qu'elle ait refusé en 1908 la juridiction des tribunaux commerciaux pour traiter d'un contrat d'assistance conclu par un plaisancier⁹⁷⁴. Toutefois, la principale illustration d'une application du régime de l'assistance à la plaisance est assez récente. Il s'agit de l'affaire qui a concerné les navires de plaisance « Fauchon » et « Amour »⁹⁷⁵. En l'espèce, le navire « Fauchon » s'est trouvé en difficulté à la suite de rafales de vent, il a décidé de quitter son mouillage pour rejoindre un port mais en dérivant, il s'est échoué sur un banc de sable à la suite d'une défaillance du système d'ancrage. A la demande de l'équipage, deux autres navires de plaisance à proximité le « Amour » et le « Antinéa » lui viennent en aide. Après deux échecs, la vedette du Yacht « Antinéa » a heurté le navire « Fauchon » et a abandonné l'assistance. Le navire « Fauchon » fut tracté une troisième fois avant d'être libéré. Ne pouvant se mettre d'accord sur une indemnité d'assistance, le navire « Fauchon » fut saisi. Le navire « Amour », considérant que le montant de l'indemnité d'assurance fixée par expert et retenu par le tribunal de commerce de Paris était insuffisant, a interjeté appel devant la Cour d'appel de Paris. Les propriétaires du navire assisté soutenaient qu'ils n'avaient bénéficié que « d'un simple coup de main entre plaisanciers », que cela ne justifiait pas le versement d'une indemnité exorbitante pour une durée effective d'assistance de 30 minutes. Les propriétaires du navire assistant réclamaient en effet un peu moins de 12 % de la valeur du navire assisté, soit 3 millions de francs (en tenant compte de la valeur d'achat de 24 millions de francs et non la valeur assurée de 32 millions de francs). Ce montant étant justifié au regard du danger dans lequel se trouvait le navire assisté et l'impossibilité dans laquelle il était de se libérer seul, des conditions météorologiques difficiles, du succès obtenu de l'opération et du temps de l'assistance qu'ils estimaient, eux, à 50 minutes. Au visa du régime de l'assistance maritime prévu alors par la loi n° 67 545 du 7 juillet

⁹⁷⁴ J. Bonnaud, Fasc. 1264 : *Actes de commerce maritime*, LexisNexis, JurisClasseur Transport, 2009, n°29.

⁹⁷⁵ Cass.com., 29 mai 2001, n° 96-18.118, Bull.civ.2001 IV n° 100 p. 92, Navire « Fauchon » et « Amour » ; P. Bonassies, « Assistance à un plaisancier par un plaisancier », DMF n° 588, 1er décembre 1998 ; P. Bonassies, « calcul de l'indemnité d'assistance due à un plaisancier », DMF n° 619, 1er octobre 2001.

1967, la Cour considère que si le navire assisté a sollicité l'aide des autres plaisanciers, il n'a pas demandé leur assistance, que les efforts et les mérites de l'assistant sont réels mais limités et que l'opération a été de courte durée sans risque exagéré. Ainsi pour la Cour : « *en réalité, l'intervention de la vedette « Amour » s'apparente plus à l'assistance que se rendent entre eux de façon coutumière les plaisanciers, qu'à l'assistance entre navires de commerce dont l'un se trouverait corps et biens en perdition* ». La rémunération de l'assistant a ainsi été chiffrée à 640.000 francs soit un peu plus de 2,5 % de la valeur du navire sauvé. A la suite d'un pourvoi en cassation, les propriétaires du navire assisté soutenant que le navire n'était pas en danger et la rémunération fixée excessive, prenant en comparaison le coût d'un remorquage qui n'aurait pas dépassé la somme de 60.000 francs et retenant que le danger que courait le navire échoué ne pouvait faire usage de ses hélices. La Cour valide les critères tenues par les juges d'appel pour fixer la rémunération d'assistance, en prenant le soin de noter que la somme de 60.000 francs avancée concerne le coût de mise à disposition d'un remorqueur hauturier pour une opération de remorquage et non d'assistance, faisait ainsi clairement application du régime de l'assistance.

259. Bis– L'affaire des Navires « Fauchon » et « Amour » est intéressante à plusieurs égards. En premier lieu, et bien que les parties n'aient pas directement soulevé en appel l'inapplicabilité du régime de l'assistance à la plaisance, la Cour d'appel comme surtout la Cour de cassation font une application stricte du régime de l'assistance dans un cas qui concernait une opération entre deux plaisanciers. Comme nous l'avons vu⁹⁷⁶, certains pays comme les Etats-Unis ont, eux, refusé l'application de ce régime lorsque l'opération concernait deux plaisanciers. Il faut certes remarquer que la loi de 1967 sur les événements de mer, appliquée ici, étend son application à tous engins flottants, là où la convention de 1910 ne se réfère qu'aux navires de mer (ce qui a été corrigé dans la convention de Londres de 1989). Toutefois, en cassation et de manière quelque peu détournée, les demandeurs au pourvoi ont rejeté l'application de l'assistance en considérant que le navire n'avait pas été « sauvé » et ce, car il n'y avait que des dangers matériels et que l'intervention du navire « Amour » ne s'apparentait pas à l'assistance d'un

⁹⁷⁶ v. *supra* n°257.

navire de commerce qui se trouvait en perdition, reprenant l'attendu des juges d'appel. Il faut en comprendre, que ce que les assistés considéraient comme un « simple coup de main entre plaisanciers » en appel n'était pas une opération d'assistance comme il peut y avoir au commerce. C'est une façon détournée de tenter de rejeter le régime de l'assistance lorsque les opérations concernent deux plaisanciers⁹⁷⁷. Le refus exprès de la Cour de cassation de considérer qu'il s'agissait d'une opération de remorquage, tout en affirmant qu'on était en présence d'une opération d'assistance, marque son aval sur l'application de l'assistance entre deux plaisanciers. Il est à cet égard heureux que la Cour de cassation n'ait pas repris la distinction qu'a fait la Cour d'appel entre l'assistance coutumière que se porte des plaisanciers entre eux et l'assistance d'un navire de commerce en perdition. Nous déduisons de la formulation de la Cour d'appel qu'elle entendait probablement opposer aux opérations impromptues effectuées par le navire « Fauchon » à l'assistance professionnelle portée par des sociétés spécialisées, qui font de l'assistance leur activité principale. Une telle dichotomie n'était pas justifiée. Comme nous l'avons vu⁹⁷⁸, d'un point de vue historique l'assistance maritime n'est justement pas une activité professionnelle et il s'agit en revanche bien d'une pratique coutumière pour les navires de commerce. Surtout si les textes insèrent dans les critères d'évaluation de la rémunération de l'assistant l'appropriation spéciale du navire assistant (c'est-à-dire que le navire assistant est spécialement armé pour effectuer des opérations d'assistance⁹⁷⁹), cet élément n'est qu'un indice parmi d'autres critères d'évaluation du montant de la rémunération et non une condition d'application du régime de l'assistance. Ainsi, de la même façon que deux navires de commerce, qui n'ont pas vocation première à porter assistance, effectuent ces opérations sous le régime de l'assistance, il n'était pas justifié pour la Cour d'appel de créer une distinction entre l'assistance que se portent deux navires de commerce entre eux et deux navires de plaisance entre eux.

En deuxième lieu, cet arrêt est intéressant en ce que, bien qu'il ait été considéré que le navire assisté avait simplement demandé de l'aide et non fait une demande

⁹⁷⁷ P. Bonassies, « calcul de l'indemnité d'assistance due à un plaisancier », DMF n° 619, 1er octobre 2001.

⁹⁷⁸ v. *supra* n°254.

⁹⁷⁹ Article 7.b. de la Convention de Bruxelles de 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes.

d'assistance (nous pourrions néanmoins discuter de la réalité de la nuance faite ici par les juges d'appel...), cela n'a pas fait échec au régime de l'assistance. En effet, au titre du régime de l'assistance seul le refus exprès et raisonnable prive l'assistant de sa rémunération. Bien que l'argument ne fût pas soulevé, nous avons ainsi une illustration d'une formation tacite d'un contrat d'assistance alors que le navire assisté était en mesure de donner son consentement. Par ailleurs, l'affaire concernant ici deux plaisanciers, la question ne se posait pas, mais l'intervention d'une assistance professionnelle peut laisser en doute la question de l'application du droit de la consommation à la convention d'assistance. Or, au cas où l'assistance est faite en dépit du refus de l'assisté ou dans l'impossibilité de recueillir son consentement (hypothèse où l'assistance crée une obligation légale), les opérations effectuées par l'assistant créent une obligation contractuelle. Un assisté consommateur mécontent des conditions fixées par la convention d'assistance pourrait être tenté d'invoquer les dispositions du Code de la consommation pour rejeter la convention passée. Il est probable que la jurisprudence fera primer le régime spécial du droit maritime sur le droit de la consommation mais, comme nous l'avons vu, les incursions du droit de la consommation dans le droit maritime contractuel ne sont pas inexistantes⁹⁸⁰.

En troisième lieu, il s'agit, là bien sûr, d'une illustration précieuse de la jurisprudence des critères de chiffrage de la rémunération de l'assistant. La Cour de cassation s'est fondée sur le temps de l'opération d'assistance, les risques encourus par l'assistant, le danger couru par l'assisté, les efforts et mérites de l'assistant. La Cour se conforme ainsi aux textes. Nous remarquons aussi l'impressionnant écart entre la rémunération fixée en première instance : 150.000 francs et par les juges d'appels : 640.000 francs, soit 4 fois plus, en faisant pourtant application des mêmes critères... Pierre Bonassies approuve l'indemnité accordée par les juges d'appel à hauteur de 2% de la valeur assurée du navire. Si les assistants réclament plus 10% de cette valeur et que de telles indemnités ont pu être accordées dans d'autres affaires, il s'agit de cas où les dangers courus tant par

⁹⁸⁰ v. *supra* n°232.

l'assisté que par l'assistant étaient sans commune mesure avec ceux de la présente espèce⁹⁸¹.

Si la jurisprudence a fourni d'autres illustrations de l'application de l'assistance à la plaisance (il est possible de citer l'affaire du Navire « Le Noroît »⁹⁸² ou du Navire « Christina »⁹⁸³), aucune n'a été aussi instructive sur l'application de l'assistance à la plaisance que l'affaire des Navires « Fauchon » et « Amour. Du côté de l'arbitrage, il est possible de citer notamment la sentence 1233 du 18 juillet 2017 de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris. L'application du régime de l'assistance y avait été discutée, mais non du fait de l'assisté (un yacht de grande plaisance) mais des assistants qui étaient une pilotine et un remorqueur. Au regard de la convention d'assistance passée par le biais d'une formule Villeneau, les arbitres ont retenu l'application du régime de l'assistance, considérant que le navire était en péril à la suite de la vague qui était entrée dans son compartiment moteur par le biais du garage ouvert entraînant une défaillance du gouvernail et du propulseur d'étrave. Les arbitres fixèrent la rémunération des assistants à environ 3% de la valeur du navire (130.000 €) alors que les assistants réclamaient 750.000 € soit environ 17% de la valeur du navire, ce qui a été jugé hors de proportion par les arbitres,⁹⁸⁴.

260. – Commentaires. Encore une fois, puisque l'institution de l'assistance maritime et du sauvetage se présente comme l'une des réponses juridiques pour faire face au péril de mer, il devient naturel que tout navire qui s'expose à ce risque, indépendamment du but de sa navigation, doit bénéficier de cette institution. Pour la plaisance la question est double. C'est d'abord permettre au navire qui porte assistance à un navire de plaisance de bénéficier d'une rémunération. Il serait en effet difficile de justifier qu'un assistant qui peut être un professionnel de ce secteur, ne puisse pas réclamer une rémunération au seul motif que le navire assisté ne vogue que pour son loisir. Certes, si l'assistance avait historiquement en

⁹⁸¹ P. Bonassies, « Assistance à un plaisancier par un plaisancier », DMF n° 588, 1^{er} décembre 1998.

⁹⁸² CA Aix-en-Provence, 16 septembre 2003, S.N.S.M. c/ M. Prost et a., navire « Le Noroît » ; M. Rémond-Gouilloud, « Droit applicable à une opération d'assistance en mer suivie d'un abordage du navire assisté alors qu'il était remorqué au port », DMF n° 642, 1^{er} novembre 2003.

⁹⁸³ CA Paris, 3 Novembre 2016, n° 15/07715, navire « Christina » ; H. Laroque, « Sur la SNSM jugée partiellement responsable de la perte d'un navire de plaisance qu'elle a tenté de déséchouer lors d'une opération d'assistance maritime », DMF n° 790, 1^{er} avril 2017.

⁹⁸⁴ Sentence arbitrale 1233 du 18 juillet 2017, publié au DMF n° 801, 1^{er} avril 2018.

partie pour motif l'entretien de l'activité très dangereuse mais d'intérêt général qu'est le commerce maritime, comme on le sait maintenant, le développement du secteur de la plaisance est aussi pour la Cour de cassation d'intérêt général⁹⁸⁵. Inversement, lorsque l'assisté est un navire de commerce et que l'assistant est un navire de plaisance, il serait bien difficile de justifier que le plaisancier n'ait pas droit à une rémunération si son intervention a permis de préserver un navire et des marchandises en danger. Une particularité de l'assistance est qu'elle met en relation des parties qui ne sont pas nécessairement des professionnels de l'assistance. Or, un humble navire de plaisance n'a pas nécessairement moins vocation à participer à une opération de sauvetage qu'un navire de commerce qui n'est guère plus habitué à effectuer de telles opérations. De nombreuses petites unités de plaisance n'ont qu'une capacité limitée à effectuer une opération majeure d'assistance, tel un remorquage. Mais le sauvetage d'une personne, s'il n'ouvre en soit pas droit à rémunération, permet au sauveteur d'obtenir une part équitable de la rémunération obtenue par les navires qui ont procédé aux opérations d'assistance. Or, tous navires de plaisance et même tous engins de plaisance peuvent être en mesure de sauver la vie d'un naufragé. Surtout, la rémunération est une incitation à procéder à cette opération, potentiellement très dangereuse pour le navire assistant, qu'est l'assistance. Il serait très difficile de justifier le refus d'une rémunération au plaisancier qui expose le même risque pour son navire, son équipage voire ses passagers que tous navires marchands. Réserver l'institution de l'assistance à des navires marchands ou de pêche pourrait par ailleurs paraître quelque peu immoral car cela impliquerait de lier l'obligation sauvetage à la lucrativité d'une navigation. Il serait en revanche incompréhensible que le navire de plaisance assistant n'est pas droit à la juste rétribution des efforts déployés pour assister un navire en péril. Certes, la Convention de Londres de 1989 exclut de son application les navires de guerre ou navires d'état non commerciaux⁹⁸⁶, ce qui les empêchent d'être créanciers mais aussi débiteurs d'une rémunération d'assistance⁹⁸⁷. En bref, l'assistant n'aura pas droit à rémunération au motif que la

⁹⁸⁵ Cass.com. 9 octobre 2014, n° 14.40-036, Inédit, « Voilier Pti Jules ».

⁹⁸⁶ Encore que les états restent libres de modifier leur législation nationale sur ce point : article 4 de la Convention.

⁹⁸⁷ P. Veaux-Fournerie, G. Piette, *Fasc. 1236 : Assistance maritime. – Conditions*, Lexisnexis, JurisClasseur Transport, 2017, n°44.

navigation du navire assisté n'est pas commerciale. Mais, cela peut se justifier au regard du statut particulier de l'Etat. George Ripert l'admet, en considérant que le service public qu'effectue le navire d'Etat sert l'intérêt général et est rémunéré par les impôts, il doit alors agir dans un but désintéressé⁹⁸⁸. Quoi qu'il en soit, la question ne se pose guère en droit français qui a rejeté cette exclusion en appliquant le régime de l'assistance aux navires de l'Etat et ceux affectés à un service public⁹⁸⁹.

L'application du régime de l'assistance à la plaisance a ainsi avec la doctrine et la jurisprudence notre approbation. Pour le sauvetage, en revanche, les spécificités de la plaisance permettent de mettre en question certaines dispositions et notamment celles prévoyant la gratuité du sauvetage des personnes.

Section II : La remise en question de la gratuité du sauvetage des personnes

261. – Intervention majeure des sauveteurs dans la plaisance. L'assistance et le sauvetage maritime s'avèrent de nos jours particulièrement liés à la navigation de plaisance. En effet, avec l'essor du secteur de la plaisance et ce dès les années 80, il est constaté que la plaisance accapare les opérations de sauvetage en mer. Comme le relève Emmanuel Langavant, les interventions du centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) ont concerné la plaisance dès 1978. La plaisance concerne 48 % des interventions en 1979 et 77 % en 1980⁹⁹⁰. A la fin des années 1987, Jean-Pierre Beurrier et Philippe Boisson notent qu'en France, 1 700 incidents ou accidents concernent les bateaux de plaisance. Quatre-vingts personnes en moyenne meurent ou disparaissent en mer chaque année en se livrant à ce type de navigation et le nombre de blessés est du même ordre, environ une cinquantaine⁹⁹¹. En 2008, les interventions des CROSS pour la plaisance (en y incluant les loisirs nautiques) concernent toujours 72 % des

⁹⁸⁸ P. Veaux-Fournerie, G. Piette, *Fasc. 1236 : Assistance maritime. – Conditions*, Lexisnexus, JurisClasseur Transport, 2017, n°45.

⁹⁸⁹ Article l5132-1 du Code de commerce.

⁹⁹⁰ E. Langavant, « Responsabilité en navigation de plaisance, l'accident de la rochelle », DMF.259.1982.

⁹⁹¹ J.P. Beurrier, P. Boisson, « « La plaisance et la sécurité maritime », DMF n° 259.1987.

opérations⁹⁹². Cette tendance ne fait que s'accroître. Ainsi, selon les bilans annuels de la SNSM (société nationale de sauvetage en mer), la plaisance a concerné 87 % des personnes secourues en 2015, 2016 et 2018 et jusqu'à 89 % en 2017. Tout au plus, une légère diminution est recensée en 2019, la plaisance et les loisirs nautiques concernent 85% des opérations⁹⁹³, sans compter que les chiffres de la SNSM n'incluent pas dans la plaisance les navires de plus de 24 mètres, c'est-à-dire les navires de grande plaisance... La plaisance concerne pour les CROSS de 5000 à 6000 interventions de 2013 à 2019⁹⁹⁴. Les chiffres sont clairs, les activités de sauvetage en mer concernent en très grande majorité la navigation de plaisance et les activités nautiques. Ils doivent néanmoins être relativisés en ce que les opérations de sauvetage exécutées par les CROSS ou la SNSM concernent avant tout la sauvegarde des vies humaines et moins les opérations d'assistance à proprement parler des navires⁹⁹⁵ qui sont davantage effectuées par des sociétés de remorquage ou d'assistance spécialisées. Il reste que la place de la plaisance dans le droit du sauvetage doit ainsi être interrogée, puisque ce droit ne concerne en réalité guère plus que la plaisance.

262. – Motifs de la gratuité. La gratuité du sauvetage des personnes est justifiée principalement par deux motifs : la moralité et la solidarité⁹⁹⁶. D'une part, au regard de la moralité, il est avancé que la gratuité du sauvetage des personnes est justifiée par l'immoralité qu'il y aurait à rétribuer une action qui serait si naturelle qu'elle ne saurait être motivée par un intérêt lucratif. C'est aussi la gêne de nos sociétés à attacher un prix à la vie d'un Homme. En effet, s'il est particulièrement aisé de chiffrer la valeur du navire ou de sa marchandise, rémunérer le sauvetage d'une personne au-delà du simple remboursement de frais

⁹⁹² E. Vibart, « Sauvetage en mer, quelques chiffres éloquentes ! », publié le 7 mars 2009, <https://voilesetvoiliers.ouest-france.fr/securite-en-mer/snsm/sauvetage-en-mer-quelques-chiffres-eloquents-9a44429e-973f-3a49-ad88-b6519b85dac2> ; consulté le 31 octobre 2020.

⁹⁹³ Bilan annuel des interventions de la SNSM (2019), consultable à : <https://www.snsm.org/bilan-annuel-des-interventions>.

⁹⁹⁴ Bilan de la saison estivale 2019 par le Système national d'observation de la sécurité dans les activités nautiques, consultable à : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Bilan%20saison%20estivale%202019%20du%20S_NOSAN.pdf.

⁹⁹⁵ H. Laroque, « Sur la SNSM jugée partiellement responsable de la perte d'un navire de plaisance qu'elle a tenté de déséchouer lors d'une opération d'assistance maritime », DMF n° 790, 1er avril 2017.

⁹⁹⁶ A. Montas, *Événements de mer – Abordage maritime* –, Dalloz, Répertoire de droit commercial, 2017, n° 93 et 94.

implique d'attacher une valeur monétaire à la vie humaine ainsi secourue, ce qui serait immoral. Le décès d'une personne peut ouvrir droit à un préjudice moral pour ses proches, mais comme le rappellent Paulette Veaux-Fournerie et Gaël Piette : si la vie n'a pas de prix la mort en a un⁹⁹⁷. Effectivement, la pratique de l'indemnisation du préjudice d'affectation ne met pas un prix à la vie d'un Homme mais à sa douleur. Alors que la douleur ressentie par une personne variera selon nombre de facteurs (proximité et durée des liens par exemple), il est plus difficile et beaucoup moins acceptable de chiffrer le prix d'une vie humaine. Le faire subjectivement impliquerait de hiérarchiser la valeur d'un être humain, le faire objectivement serait réifier ce dernier, ce qui n'est pas sans renvoyer au tabou du commerce des esclaves. A l'inverse d'un préjudice moral, la rémunération du sauveteur qui implique la réussite de son opération vise précisément à offrir une contrepartie à une vie humaine.

262. Bis– D'autre part, la gratuité du sauvetage est justifiée par la solidarité de la communauté maritime qui implique que le sauvetage réalisé n'a que pour seule contrepartie la connaissance par le sauveteur qu'il pourrait à son tour un jour bénéficier gratuitement du service qu'il a précédemment rendu. Ce serait d'ailleurs selon Antoine Vialard le fondement le plus puissant de la gratuité. Comme il l'explique, avant l'essor de la plaisance de masse, les personnes en danger en mer étaient presque systématiquement des marins professionnels. Le secours qui leur était apporté, ils étaient eux-mêmes en mesure de le rendre un jour. Cette réciprocité alimentait la solidarité des navigants et confortait la gratuité du sauvetage⁹⁹⁸. La solidarité de la communauté maritime implique une réciprocité entre les navigants justifiant la particularité des diverses institutions du droit maritime comme la limitation de responsabilité ou la responsabilité pour faute en

⁹⁹⁷ P. Veaux-Fournerie, G. Piette, *Fasc. 1237 : ASSISTANCE MARITIME. – Effets. Rémunération*, Lexisnexis, JurisClasseur Transport, 2017, n° 60.

⁹⁹⁸ A. Vialard, « La gratuité du sauvetage maritime des personnes, étude critique d'un tabou », *Annuaire de droit maritime et aéro spatial* Tome X 1989 : « *Jusqu'à une époque très récente, les personnes trouvées en mer en danger de se perdre étaient pratiquement toujours de marins professionnels (marine nationale ou le commerce ou de pêche), plus exceptionnellement des terriens (sauvetages occasionnels des passagers de paquebots). Le sauvetage dont ces marins profitaient leur était procuré par des marins à qui, un jour peut-être, ils rendraient ce même service essentiel. Cette réciprocité potentielle suffisait à alimenter la solidarité traditionnelle et à conforter la gratuité ; puisque, en outre le service rendu ne coûtait pratiquement rien, il ne venait à l'esprit de personne de réclamer rémunération ou indemnisation* ».

matière d'abordage. Il serait alors naturel que cette solidarité justifie une particularité de plus du droit maritime.

Un troisième motif, plus secondaire, peut également justifier la gratuité du sauvetage des personnes. Comme le rappelle Hervé Laroque, le principal organisme de sauvetage en mer français, la SNSM, a obtenu le statut d'Association reconnue d'utilité publique régie par la loi de 1901, bénéficiant à ce titre de subventions publiques et d'un statut fiscal spécifique aux associations⁹⁹⁹. Le financement, partiellement public (à hauteur de 17% en 2015¹⁰⁰⁰), de cette association qui accomplit une mission de service public supposerait qu'une rémunération n'est pas nécessaire, alors que c'est la communauté qui finance l'opération. De fait, les dépenses engagées à l'occasion des recherches et du sauvetage en mer restent à la charge des administrations et collectivités locales ou des personnes ayant eu à intervenir¹⁰⁰¹. Si nous acceptons volontiers ce motif pour des organismes comme la SNSM ou les CROSS qui se chargent de fait de l'essentiel des sauvetages en mer, il ne justifie nullement la gratuité du sauvetage chaque fois que celui-ci ne sera pas effectué par ces organismes. Comme nous l'avons vu¹⁰⁰², l'hypothèse d'une assistance maritime d'un navire de plaisance par un autre navire de plaisance a pleinement été éprouvée en jurisprudence. Nous songeons, notamment, aux hypothèses des régates ou divers participants peuvent participer au sauvetage d'un concurrent¹⁰⁰³. Ce motif ne justifie que partiellement la gratuité du sauvetage. Quoi qu'il en soit, il reste que c'est la solidarité et la moralité qui justifient encore la gratuité du sauvetage, du moins en France. Ces deux motifs sont néanmoins critiqués en doctrine.

⁹⁹⁹ H. Laroque, « Sur la SNSM jugée partiellement responsable de la perte d'un navire de plaisance qu'elle a tenté de déséchouer lors d'une opération d'assistance maritime », DMF n° 790, 1er avril 2017.

¹⁰⁰⁰ *Ibid.*

¹⁰⁰¹ A. Légrégeois Loquen, *Fasc. 1022 : Marine marchande. – Secours en mer*, LexisNexis, Jurisclasseur Transport, 2020, n° 64.

¹⁰⁰² *v. supra* n°259.

¹⁰⁰³ La récente victoire de l'édition 2020 du Vendée Globe par Yannick Bestaven en est la preuve, celui-ci ayant avec Boris Herrmann et Jean Le Cam porté assistance à un concurrent en détresse. Leur assistance a d'ailleurs été prise en compte pour effectuer une diminution dans l'évaluation de leur temps de course.

263. – Controverse doctrinale. Face à l'état des lieux des chiffres du sauvetage en mer, on se heurte à la règle ancestrale de la gratuité du sauvetage des vies humaines. Comme nous l'avons vu¹⁰⁰⁴, anciennement la jurisprudence avait exclu la limitation de responsabilité aux navires de plaisance, au motif que le Code de commerce qui faisait référence à ce régime mentionnait le fret que dégagent les navires de commerce. Or, les navires de plaisance, du moins ceux qui effectuent une navigation non lucrative, ne dégagent pas de fret. Si cet argument a été complètement battue en brèche au regard de la limitation de responsabilité, il n'est pas dépourvu d'intérêt au niveau de l'assistance. Un navire de plaisance n'ayant pas vraiment de marchandise et le sauvetage des personnes étant par principe gratuit, le sauveteur d'un navire de plaisance se retrouve souvent bien plus défavorisé que l'assistant d'un navire de commerce pour lequel la valeur des marchandises à bord constitue un élément non négligeable de l'évaluation de la rémunération. A l'inverse, en plaisance si la valeur du navire de plaisance est souvent le seul élément de référence de l'évaluation de la rémunération de l'assistant, le sauvetage du plaisancier n'apporte aucun droit à rémunération au sauveteur au-delà de la juste rétribution qu'il peut éventuellement partager avec les assistants du navire. Or, comme les chiffres l'ont montré, le sauvetage en mer concerne pour l'essentiel des plaisanciers. Se profile ainsi la contradiction suivante : l'essentiel des opérations de sauvetage en mer concerne les navires qui donnent le moins droit à rémunération à leurs assistants. Cela peut paraître d'autant plus choquant, qu'en droit terrestre, celui qui prête assistance à une personne en danger a, au moins, le droit au remboursement de ses frais¹⁰⁰⁵. C'est alors le droit terrestre qui peut venir en aide à l'assistant ; si l'opération de sauvetage ne se couple pas avec une opération d'assistance, le sauveteur peut réclamer le remboursement de ses frais sur le fondement d'une convention d'assistance ou le mécanisme de la gestion d'affaire du droit commun¹⁰⁰⁶.

Si les textes sur l'assistance maritime ne laissent aucun doute sur la gratuité du sauvetage des personnes, c'est alors la doctrine qui s'est interrogée sur la

¹⁰⁰⁴ v. *supra* n°40.

¹⁰⁰⁵ P. Veaux-Fournerie, G. Piette, *Fasc. 1236 : Assistance maritime. – Conditions*, Lexisnexis, JurisClasseur Transport, 2017, n° 11.

¹⁰⁰⁶ P. Veaux-Fournerie, G. Piette, *Fasc. 1237 : ASSISTANCE MARITIME. – Effets. Rémunération*, Lexisnexis, JurisClasseur Transport, 2017, n° 62.

pertinence de cette règle, notamment, pour la navigation de plaisance. Ainsi Yves Tassel note que la question de la gratuité de l'assistance n'est pas encore définitivement résolue. Sa potentielle suppression est devenue un tabou mais, ce principe est devenu anachronique et injuste au regard des évolutions techniques, sociales, économiques et morales de la navigation et des sociétés. Qui plus est d'autres systèmes juridiques ont bravé ce tabou¹⁰⁰⁷. Cette érosion vise avant tout l'un des deux fondements de la gratuité : la réciprocité solidaire des navigants. En effet, les plaisanciers sont les premiers à nécessiter le sauvetage en mer. Or, rares sont en revanche les cas où un plaisancier porte secours à un autre navigant (surtout dans l'hypothèse où le plaisancier ne vient pas en aide à un autre plaisancier mais à un navire de commerce). Cette absence de réciprocité crée un déséquilibre qui retire à la gratuité du sauvetage du plaisancier une partie majeure de son fondement. En effet, les plaisanciers, de plus en plus nombreux et de plus en plus imprudents voient le sauvetage comme un droit sans avoir conscience que c'est aussi un devoir, qui peut s'avérer particulièrement coûteux pour le sauveteur¹⁰⁰⁸. Par suite, la gratuité du sauvetage du plaisancier fait débat. Ainsi, Antoine Vialard se montre particulièrement défavorable à la gratuité du sauvetage du plaisancier. Pour lui, la navigation imprudente des plaisanciers fait qu'ils sont les principaux bénéficiaires d'opérations de sauvetage. Or, ce service leur est rendu le plus souvent sans réciprocité, puisqu'il sera inversement rare qu'un plaisancier participe à une opération de sauvetage alors qu'à l'inverse des marins professionnels, les plaisanciers ne s'engagent en mer souvent que pour leur divertissement. Cette tension s'avère d'ailleurs particulièrement exacerbée en matière de grandes régates où bien que les régatiers soient en mesure de fournir un sauvetage (l'édition du Vendée globe 2020-2021 en fournit l'illustration) ce seront

¹⁰⁰⁷ Y. Tassel, « Plaisance (suite et fin) », DMF n°574, 1er septembre 1997 : « Or, si le principe de gratuité trouve son origine dans la tradition, invoque plusieurs fondements dont la dignité est telle qu'il devient tabou et subsiste, après débat, malgré les exemples contraires de systèmes juridiques proches des nôtres, il n'est pas certain qu'il doive survivre tant il paraît anachronique et injuste. Car, d'une part, les fondements de la gratuité sont érodés par l'évolution technique, sociale, économique et morale de l'assistance ».

¹⁰⁰⁸ E. Langavant, « Responsabilité en navigation de plaisance, l'accident de la rochelle », DMF.259.1982 : « en devenant une activité de masse, la plaisance s'est trouvée dans une situation contradictoire : les plaisanciers, plus nombreux, plus imprudents, n'acceptèrent plus les risques à l'activité nautique, alors qu'il n'y a plus de "navigation innocente" selon l'expression de M. Jambu-Merlin. Ils comptent – quelquefois par trop – sur la collectivité pour les secourir. Ils estiment avoir un "droit au secours", sans se soucier du coût des opérations de sauvetage... jusqu'au jour où l'administration le leur réclamera intégralement ».

essentiellement les sponsors qui récolteront les fruits d'un sauvetage médiatique, tandis que le sauveteur n'aura pour toute rémunération que la fierté d'avoir respecté un principe désuet¹⁰⁰⁹.

Yves Tassel partage cet avis et ajoute que le sauvetage des plaisanciers ignore le seul véritable fondement de la gratuité de l'opération qui est celui de la réciprocité. C'est d'autant plus problématique que de nos jours les opérations de sauvetage sont bien plus coûteuses qu'autrefois. Pour lui, fonder la gratuité sur la dignité humaine relève du contresens et de l'erreur de méthode et conduit à des solutions illogiques et dangereuses. Toutefois, il admet inversement que rémunérer le sauveteur directement ou par un fonds de garantie pourrait avoir des effets pervers et notamment déresponsabiliser le plaisancier qui sachant qu'il paye pour ce

¹⁰⁰⁹ A. Vialard, « La gratuité du sauvetage maritime des personnes, étude critique d'un tabou », Annuaire de droit maritime et aéro spatial Tome X 1989 : « *Aujourd'hui, si les marins du commerce ou les pêcheurs professionnels comme ceux de la marine nationale, continuent, bien sûr, de figurer parmi les bénéficiaires possibles 'un sauvetage maritime, le plus contingent des personnes en danger de se perdre en mer est fourni par des plaisanciers ou des vacanciers, utilisateurs trop souvent imprudents de navires mal maîtrisés ou d'engins de plage catastrophiques (...). Dès lors, le service qui leur est rendu sera, le plus souvent, à sens unique : jamais ou presque, les personnes sauvées ne seront en mesure de rendre la pareille à leur sauveteur. En outre, à la différence du marin professionnel qui s'expose aux dangers de la mer pour gagner sa vie au risque de la perdre, cette nouvelle population maritime s'y expose pour pimenter d'émotions plus ou moins fortes ses instants de loisirs, et se montre d'autant plus imprudente ou inconsciente qu'elle table peut-être sur des secours qui ne coûtent rien (cela au mépris même de la vie des sauveteurs que cette inconscience met en danger cf. canot de l'aber wrac'h). Defaut de réciprocité et risque de la mer affronté dans un but purement ludique sapent ainsi la justification du principe de gratuité : il serait étonnant que le véliplanchiste ou que le plagiste emporté sur son matelas pneumatique se sente solidaire du marin pêcheur ; psychologiquement, nous n'avons pas affaire sauf exception, à des marins (cf., en ce sens, l'allocution prononcée par l'amiral Leenhardt, président de la S.N.S.M., aux journées nationales de la mer, le 24 octobre 1987 : "... La vocation de plaisanciers fait place à une motivation de consommateurs de loisirs.... Les plaisanciers revendiquent de moins en moins l'appartenance au monde des marins..."). L'extrapolation professionnelle des activités de plaisance maritime, la course au large, complète le tableau de cette évolution sociologique. Certes les remarques que l'on vient de faire à propos des plaisanciers "ordinaires" ne valent pas pour eux : conscients du risque de mer et ordinairement prudents, ils sont en mer pour gagner leur vie et ils sont en mesure de fournir le secours qui, un jour, pourra leur être demandé (cf. Jeantot). Cependant, leur activité les conduit toujours aux frontières du possible et les place aujourd'hui en première ligne des demandeurs d'assistance. Est-il normal que pas un sou des sommes considérables investies dans la construction et la maintenance d'engins de haute compétition ne soit investi dans la souscription d'une police d'assurance "assistance maritime à la personne" ? Est-il normal que le contribuable (parfois étranger : cf. le sauvetage d'Eric Tabarly par la marine portugaise ait à financer ces opérations de sauvetage, statistiquement trop nombreuses, alors que le "sponsor" recueillera les fruits de la résonance médiatique de l'événement ? »*

service n'aurait plus de scrupules à se risquer à une navigation imprudente¹⁰¹⁰. Cependant, si l'assistance maritime participe à la responsabilisation du navigant, il ne s'agit pas de son principal fondement, qui reste la solidarité. Privé de ce fondement principal la doctrine revendique une évolution du principe de gratuité du sauvetage des personnes. C'est ce qui permet d'ailleurs la Convention de Londres de 1989 en donnant une liberté aux législations nationales en la matière¹⁰¹¹.

264. – Proposition d'un fonds de garantie. La doctrine n'est guère favorable à la gratuité du sauvetage des plaisanciers. Pour autant, le droit français ne permet pas de douter de ce principe. Face aux difficultés que supposerait la suppression pure et simple du principe de gratuité du sauvetage des personnes, certains auteurs ont évoqué un compromis : la création d'un fonds de garantie qui viendrait rémunérer le sauveteur. C'est notamment la proposition faite par Antoine Vialard qui envisage un mécanisme de collectivisation du risque par la mise en place d'un fonds d'indemnisation. Il propose pour son financement une taxe sur les matériels de loisirs nautiques ou un droit perçu lors de l'utilisation d'infrastructures servant à la navigation de plaisance, si ce n'est le versement d'un droit annuel¹⁰¹². La création d'un fonds de garantie aurait en effet le mérite de désolidariser l'opération de sauvetage et la rémunération du sauveteur. Par le fonds de garantie, en effet, le sauvetage reste gratuit pour le plaisancier tout en permettant une rétribution du sauveteur par le biais de la collectivité. Ce n'est plus

¹⁰¹⁰ Y. Tassel, « Plaisance (suite et fin) », DMF n°574, 1er septembre 1997 : « Autrefois fournie sans nécessiter d'énormes débours à des marins trouvés en mer, l'assistance aux plaisanciers ignore totalement le seul fondement véritable de la gratuité, la réciprocité, à une époque où les personnes aidées sont recherchées au prix d'investissements et de risques s'avérant parfois extrêmement lourds. Dans ces conditions, fonder la gratuité sur la dignité de la personne humaine relève du contresens et de l'erreur de méthode. Or, d'autre part, le principe conduit à une solution illogique et dangereuse, le subterfuge du caractère "mixte" de l'assistance n'étant pas de nature à pallier les inconvénients qui en résulte ».

¹⁰¹¹ Article 16.1 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, faite à Londres le 28 avril 1989.

¹⁰¹² A. Vialard, « La gratuité du sauvetage maritime des personnes, étude critique d'un tabou », Annuaire de droit maritime et aéro spatial Tome X 1989 : « On pourrait dès lors, songer à un autre mécanisme de collectivisation du risque en mettant en place un fonds d'indemnisation. Ce qui, bien entendu soulève un problème de financement. Dans la mesure où le gros bataillon des assistés est aujourd'hui constitué par les pratiquants des loisirs nautiques on pourrait imaginer – solution de facilité ? – une taxe sur les matériels de loisirs nautiques ou un droit perçu à l'occasion de l'utilisation des installations les permettant, ou de la perception du droit annuel de navigation. (On se doute bien qu'une pareille suggestion ne déchainera pas l'enthousiasme, mais s'il faut en passer par là !) ».

la sauvegarde d'une vie humaine qui est rétribuée mais la participation à un service public de sauvetage en mer. Au regard de l'intérêt général du développement de la plaisance, le fonds de garantie, selon la méthode dont il est alimenté, ne présenterait pas un obstacle notable. Pourtant, un tel fonds créerait également des difficultés. Yves Tassel approuve dans un premier temps l'idée d'un fonds de garantie. Mais, il reconnaît dans un second temps qu'il ne s'agit pas d'un compromis pleinement satisfaisant qui ne fait que masquer la nécessité de responsabiliser le plaisancier¹⁰¹³. La création d'un fonds ne modifie cependant pas la gratuité du sauvetage, du moins pour la personne sauvée. Si le fonds de garantie règle ainsi le problème du traitement qui peut paraître injuste du sauveteur par rapport à l'assistant, en revanche, il laisse la difficulté créée par le défaut de solidarité que présente la plaisance ou du moins certaines formes de navigation de plaisance.

265. – Commentaires. Au titre de la gratuité du sauvetage, trois solutions sont envisageables. Tout d'abord, maintenir cette gratuité à toutes les formes de navigation dont la plaisance. C'est le régime actuel, qui est critiquable, car alors que la gratuité se justifie par la solidarité entre navigants, la majorité des utilisateurs bénéficiant d'un sauvetage en mer sont des plaisanciers et ils ne sont que rarement en position de rendre ce service à d'autres navigants.

Ensuite, il serait possible d'ouvrir un droit à rémunération du sauveteur de personne en danger de mer. Le principal obstacle à cette proposition est, encore aujourd'hui, l'immoralité que l'on prête à cette pratique.

Enfin, il serait possible de ne rendre le sauvetage payant qu'en matière de navigation de plaisance et de maintenir sa gratuité pour d'autres formes de navigation. Au-delà du problème d'immoralité, cette solution présente la double difficulté de créer d'une part, une inégalité de traitement entre les navigants (néanmoins justifiée par le défaut de réciprocité du service de sauvetage en présence de plaisanciers). D'autre part, elle suscite des difficultés d'application, la

¹⁰¹³ Y. Tassel, « Plaisance (suite et fin) », DMF n°574, 1er septembre 1997 : « la technique concrète la plus satisfaisante paraît résulter de la collectivisation du risque par le biais de la constitution d'un fonds d'indemnisation (...) Pour autant, la collectivisation du risque n'est, selon nous, qu'un pis-aller et n'obvie pas l'éventuelle mais nécessaire responsabilité de celui qui a en charge l'aventure maritime ».

rémunération étant attachée à la qualification de la navigation. Cette qualification serait, indubitablement, une source potentielle de contentieux qui ne serait favorable ni au plaisancier ni au sauveteur et renforcerait, encore davantage, la place du juge dans cette institution de droit maritime qui fait d'ores et déjà la part belle aux tribunaux.

Pour choisir parmi ces trois propositions, il nous semble tout d'abord nécessaire de discuter l'immoralité prétendue de la remise en question de la gratuité du sauvetage. Si nous concevons volontiers la gêne qu'il y aurait à fixer, objectivement ou subjectivement, la valeur d'une vie humaine, cet argument est pour nous d'une grande hypocrisie, tout particulièrement en droit maritime et tout spécialement de l'assistance. Le droit maritime n'a en effet pas hésité à associer la valeur d'une vie humaine à une somme monétaire. Au regard de l'institution de la limitation de responsabilité, le transporteur de passagers bénéficie d'une limitation de 175.000 DTS par passager pouvant être embarqué dans son navire¹⁰¹⁴ (environ 211.300 € à l'heure où nous écrivons ces lignes). Si ce chiffre inclut tant les dommages matériels que les dommages corporels qui n'entraînent pas le décès de la victime, il n'en demeure pas moins que cette limitation attache bien une somme précise à une vie humaine. Bien entendu, il est possible de considérer que la limitation de responsabilité ne renie pas à la vie humaine une valeur illimitée mais implique seulement une indemnisation limitée de cette valeur. Mais plus encore, si les textes sur l'assistance maritime affirment la gratuité du sauvetage, ils permettent au sauveteur d'obtenir une part équitable de la rémunération accordée aux assistants. D'un point de vue théorique, cette règle ne fait pas échec à la gratuité du sauvetage dans le sens où la rémunération dû par le navire en danger reste la même. De plus, la part du sauveteur vient non pas récompenser le sauvetage d'une vie humaine mais l'aide apportée aux assistants qui ont pu se concentrer sur les opérations d'assistance en n'ayant pas eu à se charger des opérations de sauvetage. Toujours est-il qu'on impose là au juge de chiffrer non pas la valeur d'une vie humaine mais la valeur des efforts engagés par le sauveteur, qui tout comme un chirurgien ne serait pas rémunéré au regard de la valeur de la vie qu'il a sauvé mais de la valeur du travail qu'il a accompli. Si de nombreux

¹⁰¹⁴ v. Annexe n° I.

critères permettent de chiffrer subjectivement la vie humaine (se sera notamment le cas pour le montant de la garantie d'une assurance-vie), le droit de l'assistance offre toutes les clés au juge pour chiffrer, non pas la valeur d'une vie humaine, mais, la valeur du travail accompli par le sauveteur. En effet, tout comme pour l'assistance d'un navire, la rémunération d'un sauveteur pourrait se calculer subjectivement par rapport aux critères définis par le régime de l'assistance : l'étendu du succès obtenu, nature et importance du danger encouru par le sauveteur et la personne en danger, temps passé, frais engagés... D'ailleurs, la Convention de Londres de 1989 érige au rang des critères du calcul de la rémunération de l'assistant : l'habileté et les efforts des assistants pour sauver les vies humaines¹⁰¹⁵. La Convention reconnaît ainsi au juge la possibilité de calculer la rémunération en fonction de la qualité des opérations de sauvetage et des opérations de l'assistant. De là, à lui permettre d'accorder au sauveteur une rémunération en contrepartie des opérations qu'il a réalisé, il n'y a qu'un pas. Pour ces raisons, l'immoralité de fixer une valeur à une vie humaine n'est pas un obstacle à la remise en question de la gratuité du sauvetage alors que le fondement de l'immoralité n'est plus guère justifiable que par la tradition maritime de ce principe. C'est bien pourquoi certains pays n'ont pas maintenu ce principe¹⁰¹⁶.

Au regard d'une crainte d'immoralité, tout au plus, un débat doit être ouvert, selon nous, sur le caractère légal ou contractuel de l'obligation de rémunérer le sauveteur. Il nous semble en effet particulièrement tendancieux de permettre au sauveteur de fixer contractuellement le montant de sa rémunération pour le sauvetage d'une vie humaine. L'histoire de l'assistance maritime a montré les abus des assistants qui profitent d'une position dominante pour négocier une rémunération excessive. Les juristes ont ainsi eu à cœur de donner aux juges tous les pouvoirs nécessaires pour moduler l'accord conclu en présence du danger dans lequel se trouvait l'un des contractants. En matière de sauvetage, ce souci est encore plus prégnant. Il serait en effet difficile de considérer que le consentement d'une personne en péril ne soit pas vicié pour tout accord qui conditionne son sauvetage à la négociation d'une rémunération. C'est sans doute la véritable et seule immoralité que causerait la

¹⁰¹⁵ Article 13.1.e) de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, faite à Londres le 28 avril 1989.

¹⁰¹⁶ Y. Tassel, « Plaisance (suite et fin) », DMF n°574, 1er septembre 1997.

remise en question du principe de gratuité du sauvetage : donner aux parties la possibilité de négocier contractuellement la valeur qu'ils donnent à une vie humaine. Pour cette raison, il nous semble nécessaire de prohiber la possibilité aux parties de conclure contractuellement la rémunération du sauveteur.

265. Bis– L'immoralité prétendue de la rémunération du sauveteur ayant été écartée, il reste à discuter de l'opportunité de cette rémunération. Les piliers de la gratuité du sauvetage sont érodés par l'évolution technique, sociale, économique et morale¹⁰¹⁷. Cela est tout particulièrement vrai pour la navigation de plaisance qui de nos jours monopolise les opérations de sauvetage. Il nous semble nécessaire de revenir au fondement essentiel de l'assistance comme des autres institutions de droit maritime : le péril de mer. Le péril de mer subi par la personne mise en danger mais aussi et surtout de l'assistant qui met en jeu son navire et son équipage pour réaliser une opération d'assistance. Ce péril majeur subi par l'assistant justifie, encore de nos jours, sa rémunération (en plus des moyens importants qui sont mis en œuvre, notamment, par des assistants professionnels).

La solidarité est venue justifier la gratuité des seules opérations de sauvetage. Pourtant, ce fondement pourrait tout aussi bien expliquer que l'on refuse à l'assistant une rémunération pour la sauvegarde d'un navire et des marchandises. Mais à l'inverse de la sauvegarde des vies humaines, la rémunération de l'assistant a eu aussi pour fondement une incitation à réaliser l'activité dangereuse qu'est l'assistance par un souci historique de développement des activités maritimes. Une telle incitation n'est pas nécessaire en matière de sauvetage, la sauvegarde des vies humaines en mer n'ayant, dans nos sociétés, besoin d'aucune autre incitation que l'humanité des sauveteurs. Ce besoin d'incitation doit de nos jours être nuancé. D'un côté, le développement d'une activité professionnelle d'assistance réduit le besoin d'une telle incitation. De l'autre, le développement de nouveaux risques, avec en tête le risque écologique largement pris en compte par la Convention de Londres de 1989, montre qu'une nouvelle incitation sonnante et trébuchante est nécessaire pour encourager des opérations à même de minimiser les dégâts écologiques d'un événement de mer. Toujours est-il que l'incitation à l'assistance n'est plus qu'un fondement mineur de la rémunération de l'assistance et ce,

¹⁰¹⁷ Y. Tassel, « Plaisance (suite et fin) », DMF n°574, 1er septembre 1997.

d'autant que la non-assistance est sanctionnée. Ce qui n'a pas toujours été le cas dans les balbutiements du droit de l'assistance.

La situation est alors claire, la rémunération de l'assistant n'est plus guère justifiée que par la nécessité de récompenser le travail accompli et le risque qu'encourt le sauveteur. D'un autre côté, la gratuité du sauvetage ne se justifie que difficilement par un souci de moralité et l'absence de réciprocité du sauvetage à la navigation de plaisance fait perdre à cette institution le fondement de solidarité qui justifie la gratuité du sauvetage. Ainsi, la navigation de plaisance réunit tous les fondements de la rémunération de l'assistant mais aucun des fondements de la gratuité du sauvetage. Il nous semble alors évident que la gratuité du sauvetage en matière de navigation de plaisance doit purement et simplement être supprimée en droit français.

Reste alors à déterminer la rémunération du sauveteur et si cette suppression doit s'étendre aux autres types de navigation. Il nous semble que la suppression de la gratuité du sauvetage doit concerner tous les types de navigation. Cela serait préférable pour un souci d'uniformisation et de simplification du régime du sauvetage, tant il serait complexe de soumettre la rémunération du sauveteur à la qualification de la navigation, mais aussi, car la rémunération du sauveteur n'aurait finalement qu'une fonction assez restreinte sur les autres formes de navigation (encore une fois, plus de 85% des opérations de sauvetage concernent en France, la navigation de plaisance).

Pour ce qui est du calcul de la rémunération du sauveteur, c'est-à-dire le choix entre une appréciation objective par la fixation d'un montant forfaitaire de l'indemnité du sauveteur par événement ou par rescapés, ou subjective, en fonction des spécificités de chaque opération de sauvetage, nous optons pour une vision subjective. La fixation objective d'un forfait pour la rémunération du sauveteur, si elle a le mérite de la simplicité, se heurte à divers problèmes et notamment l'inégalité des situations. Il est en effet difficile de justifier que le sauveteur d'un événement de mer majeur, comme l'échouement d'un navire de croisière, soit comparable au sauvetage d'un concurrent effectué par un régatier. Si les périls pour la personne en danger sont les mêmes, le danger pour le sauveteur et les moyens mis en œuvre dans ces deux types de situations sont incomparables. Une

somme forfaitaire se heurte également à la nécessité périodique de réévaluer les montants fixés, cela étant par ailleurs de nature à ranimer les débats sur la moralité de la somme ainsi déterminée lors de chaque réévaluation.

A l'inverse, une détermination subjective de la rémunération du sauveteur recueille notre approbation, la Convention de Londres donnent tous les critères permettant de guider le juge pour fixer une rémunération équitable. Cette vision pose cependant deux difficultés : la première est le pouvoir majeur ainsi donné aux juges, source d'imprévisibilité, mais ce risque n'est finalement guère différent pour l'assistance maritime.

Plus délicate est la seconde difficulté : la lourdeur de ce système. Si les juges devaient intervenir à chaque opération de sauvetage pour déterminer la rémunération du sauveteur, nul doute que nos juridictions seraient vite encombrées par des procédures dont la longueur et le coût ne justifieraient peut-être même pas qu'elles soient engagées. S'il serait particulièrement gênant de permettre aux parties de fixer contractuellement la rémunération du sauvetage avant ou pendant la réalisation de ces opérations, un compromis acceptable serait, peut-être, de permettre aux parties de fixer contractuellement la rémunération du sauveteur uniquement après la fin des opérations de sauvetage et de ne laisser aux juges que le contrôle des abus, tout comme pour l'assistance maritime.

Ainsi, il nous semble, préférable de mettre fin au principe de la gratuité du sauvetage qui ne se justifie guère plus que par tradition. Si les critères de fixation de la rémunération de l'assistant peuvent, pour l'essentiel, être transposés au sauvetage, il sera probablement nécessaire d'imposer quelques règles sur la conclusion contractuelle de la rémunération du sauveteur.

CONCLUSION DU CHAPITRE

266. – Par opposition à la sauvagerie des peuplades barbares qui accaparaient naufragés corps et biens, l'institution de l'assistance et du sauvetage trouve d'abord ses origines juridiques dans l'interdiction romaine du pillage des épaves, des biens et des personnes naufragés. En France, cela a évolué en une protection juridique des naufragés et, pour être moins flatteur, le droit de captation des biens

issus d'un naufrage par les seigneurs côtiers qui s'est perpétué sous l'autorité papale.

Dans sa conception moderne, l'assistance d'un navire en péril par une autre unité, avant d'être juridique, s'est d'abord présentée comme une obligation morale naturelle ou religieuse de solidarité entre les navigants. Mais par l'intérêt du développement du commerce maritime et la valeur des biens transportés, une obligation juridique d'assistance contrebalancée par une incitation économique fut ajoutée par l'ordonnance sur la Marine de Colbert de 1681 au devoir coutumier d'assistance. D'un devoir à une institution, l'assistance maritime s'est ensuite développée par le biais du contrat formé entre l'assisté et l'assistant pour la rémunération de ce dernier. La pratique avec, en tête, le modèle de contrat Anglais *Lloyd's Open form* et la jurisprudence se liguèrent contre les abus des assistants profitant du danger dans lequel se trouvaient les assistés pour leur faire promettre des récompenses exorbitantes. La construction juridique de l'assistance, par la suite, a alors visé à incorporer les règles ainsi développées pour aboutir à la Convention de Bruxelles de 1910 sur l'assistance et le sauvetage maritime, modernisées par celles de Londres de 1989.

Dès le début du XXe siècle, trois principes majeurs de l'assistance maritime sont ainsi consolidés : l'obligation d'assistance du navire en danger, la gratuité du sauvetage des personnes et la nécessité du succès de l'opération d'assistance pour pouvoir prétendre à une rémunération.

L'application de cette institution aux navires de plaisance et la navigation de plaisance ne fait pas de doute. D'un point de vue juridique, les textes ne les excluent pas. Ils sont comme tous autres navigants en position de bénéficier d'une opération d'assistance au risque de l'assistant ou de procéder à leur risque à une opération d'assistance. C'est bien, là encore, une communauté de risque qu'est le péril de mer qui justifie pleinement l'application du sauvetage et de l'assistance maritime à la plaisance.

Toutefois, à un péril de mer identique, la navigation de plaisance présente des spécificités qui, tout particulièrement dans le domaine du sauvetage, sont à même de justifier un traitement différent par rapport à d'autres domaines de la navigation maritime. Le constat est qu'aujourd'hui la très grande majorité des opérations de

sauvetage en mer concerne des plaisanciers à hauteur de 80% des opérations depuis les années 1980. Les plaisanciers deviennent, en quantité, le sujet principal du sauvetage en mer. Or, ces opérations concernent avant tout le sauvetage de personnes, gratuit par principe, qui, lorsqu'elles se couplent à une opération d'assistance ne permettent à l'assistant que de bénéficier d'une rémunération limitée pour un risque pourtant similaire. Car, à l'inverse de navires de pêche ou de commerce, les navires de plaisance ne transportent pas de marchandises qui ainsi n'entrent pas dans l'évaluation des biens protégés d'un péril. Ce déséquilibre perturbe les fondements de l'institution de l'assistance maritime, ce qui conduit à revendiquer la suppression du principe de gratuité du sauvetage des personnes, au moins, en matière de plaisance.

La gratuité est justifiée par la solidarité qui unit les navigants et l'immoralité qu'il y aurait à attacher une rémunération à un devoir coutumier considéré comme maritime. Toutefois, avec l'aval de la doctrine, dans notre opinion, la gratuité du sauvetage des personnes est en effet une relique surannée de la tradition maritime dont la navigation de plaisance justifie l'évolution. Car les plaisanciers souvent bénéficiaires et rarement dispensateurs d'opérations de sauvetage ne proposent pas un maintien équitable de solidarité en matière d'assistance. Quant à l'immoralité prétendue de la rémunération du sauveteur, elle est très discutable. Les fondements de la gratuité du sauvetage sont ainsi ébranlés et c'est peut-être bien la navigation de plaisance qui sera un jour à l'origine de l'évolution d'une tradition ancestrale du droit maritime. A moins que cette évolution ne vienne, comme en matière d'abordage, des progrès technologiques liés à l'intelligence artificielle et des navires sans équipages qui posent la question de l'applicabilité de l'obligation d'assistance des navires en péril. En effet, si la capacité d'assistance d'un navire en péril par un navire sans équipage est une question technique avant d'être juridique, en matière d'assistance, le droit devrait peut-être s'imposer à la technique en matière d'assistance maritime, comme l'évoque Gaël Piette¹⁰¹⁸.

Parmi les quatre orientations possibles du droit de la plaisance que sont : l'intégration totale au droit maritime ; l'intégration totale au droit terrestre ; le maintien du régime hybride actuel ; le développement d'un droit spécial de la

¹⁰¹⁸ G. Piette, « Les navires sans équipage », DMF n°797, 1er décembre 2017.

plaisance, en matière de l'assistance et du sauvetage le droit positif a opté pour une intégration totale au droit maritime. Cette solution peut être approuvée en matière d'assistance car les plaisanciers peuvent bénéficier et fournir ce service comme n'importe quel autre navigant. En revanche, pour l'assistance une entorse au droit maritime est envisageable. Dans ce domaine le développement d'un droit spécial de la plaisance doit être envisagé face aux difficultés que cause le principe de gratuité du sauvetage.

Le sauvetage maritime se présente comme illustration de l'inadéquation partielle du droit maritime à la navigation de plaisance car s'il existe bien une identité de risque lié au péril de mer, en matière de sauvetage, ce risque est de nos jours quantitativement subit par les plaisanciers au détriment des autres navigants.

Mais les limites à l'adéquation du droit maritime sont encore exacerbées à l'étude de l'institution des avaries communes qui a été élaborée dans l'optique des transports de marchandises.

Chapitre II : Le développement envisageable de l'institution de l'avarie commune en matière de plaisance

267. – Si nous admettons que le mécanisme des avaries communes est une forme « *d'assurance sans primes* »¹⁰¹⁹ il devient peut-être moins surprenant de remarquer qu'il s'agit là d'un autre domaine du droit maritime qui comme l'assurance maritime ne semble pas applicable à la plaisance. Il est vrai que le régime des avaries communes est particulièrement difficile à appliquer à la navigation de plaisance (Section I) pourtant il ne faut pas nier l'utilité potentielle de cette institution pour cette navigation (Section II).

¹⁰¹⁹ M. Rémond-Gouilloud, « Le navire : aventure juridique contemporaine », DMF n° 591, 1^{er} mars 1999.

Section I : L'application difficile du régime des avaries communes à la plaisance

268. – Introduction. Sont considérées communes toutes les avaries qui ne sont pas particulières nous explique le Code de transport¹⁰²⁰. Plus précisément, il définit les avaries communes comme les dommages, pertes et dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime et décidées par le capitaine¹⁰²¹. Si la décision du capitaine, cause du dommage ou de la dépense, est l'élément déterminant de distinction entre les avaries communes et particulières¹⁰²², dans cette définition repose l'essence de cette institution qui implique un sacrifice qui puisqu'il profite à l'ensemble de l'expédition maritime se trouve également supporté par l'ensemble des personnes engagées dans cette expédition sous la forme d'une contribution financière. L'avarie commune est l'une des institutions de droit maritime les plus anciennes. A l'instar de nombreuses autres comme l'abordage, la limitation de responsabilité ou l'assistance maritime, elle, répond au besoin de se protéger contre le péril maritime par la collectivisation de ce risque. A cet égard, la principale différence conceptuelle de l'avarie commune avec d'autres institutions de droit maritime est qu'alors que ces institutions collectivisent juridiquement ce risque entre plusieurs navires, l'avarie commune instaure une collectivisation du risque entre les participants à l'expédition d'un même navire. La communauté que désigne l'avarie commune est celle de l'intérêt commun au succès d'une expédition maritime par l'ensemble de ses participants par opposition à l'intérêt particulier de l'armateur et surtout par la contribution commune.

L'une des causes de friction du droit maritime et du droit de la plaisance est que la navigation de plaisance oppose des commerçants et des navigants qui ne poursuivent pas un but lucratif. Mais, puisque l'avarie commune n'intéresse que les seuls membres d'une même expédition maritime, par principe, l'avarie commune en plaisance n'intéressera que des plaisanciers entre eux¹⁰²³. L'avarie

¹⁰²⁰ Code des transports article L5133-2.

¹⁰²¹ Code des transports article L5133-3.

¹⁰²² V.E. Bokalli, « L'avarie commune : réflexion critique sur une institution traditionnelle du droit maritime », DMF n°559, 1er avril 1996.

¹⁰²³ Même si le cas résiduel de plaisanciers aux intérêts divergent au sein d'une même expédition mixte n'est pas inenvisageable.

commune qui est une institution commerciale pensée pour le transport de marchandises n'a pas, normalement, vocation à s'appliquer à la navigation de plaisance. Mais il s'avère particulièrement intéressant d'un point de vue théorique de se demander pourquoi l'avarie serait ou ne serait pas une institution adéquate à la navigation de plaisance puisqu'elle implique de ne réfléchir qu'aux seuls intérêts des plaisanciers.

269. – Histoire de l'avarie commune. Plus célèbre texte antique de droit maritime, la *Lex Rhodia de jactu* telle que relatée par le *digeste* s'intéresse, entre autres et comme son nom l'indique, au jet à la mer des marchandises pour sauver le navire. Il prend en exemple le cas du navire trop lourdement chargé, qui n'est plus navigable, qui prend l'eau ou est rattrapé par un vaisseau pirate¹⁰²⁴. La loi précise alors que ceux qui sont sauvés par le jet de la marchandise à la mer, participent à ce sacrifice. Intemporels, ces trois caractéristiques de l'avarie commune que sont le péril, le sacrifice et la contribution ont traversé les siècles. En France, des règles du jet à la mer se retrouvent dans les règles d'usage du moyen-âge comme le Consulat de la mer pour la méditerranée¹⁰²⁵ et les rôles d'Oléron pour l'atlantique. Son article 8 précise que le capitaine peut ordonner le jet à la mer des denrées lorsque le navire est pris dans une tempête. Si des marchands sont présents à bord et qu'ils s'opposent à ce sacrifice, le capitaine doit alors jurer avec trois de ses marins sur les évangiles qu'il fait ce choix sans nulle malice mais pour sauver le navire, ses denrées et les vins. Le prix des marchandises sacrifiées est alors évalué tandis que celles sauvées sont vendues et le prix de cette vente, une partie du fret ou des droits dans le navire doivent servir à indemniser le marchand lésé. L'article 9 pour sa part prévoit le cas où c'est le navire qui subit un sacrifice, lorsque le capitaine fait le choix de couper le mât, les cordages ou l'ancre du navire lors d'une tempête pour sauver le navire et ses denrées.

A cette compilation de coutumes sur le jet à la mer succéda l'Ordonnance sur la marine de Colbert de 1681. Les articles 1^{er} et suivants du livre III, titre VII sur les avaries précisent que les dépenses ou dommages extraordinaires fait pour le bien et

¹⁰²⁴ Y. Tassel ; A. Montas, *Fasc. 1245 : Avaries communes*, LexisNexis, JurisClasseur Transport, 2015, n° 7 et suivant.

¹⁰²⁵ A. Montas, *Événements de mer – Abordage maritime* –, Dalloz, Répertoire de droit commercial, 2017, n° 153.

le salut commun du navire et des marchandises sont réglés sur le tout au sol la livre (au *prorata*). Nous relevons l'article VII qui établit une distinction originale lorsque le navire est arrêté dans son voyage par ordre du souverain. Est alors réputée avarie grosse (commune) la nourriture et les loyers des matelots seulement si le navire est affrété à temps, et non au voyage auquel cas l'avarie est qualifiée de simple (particulière). L'Ordonnance n'assimile pas l'avarie commune au jet à la mer qui fait l'objet d'une catégorisation à part au titre VIII, toutefois des principes similaires s'appliquent. Si à la différence de l'avarie commune, le jet n'a pas à être extraordinaire (encore qu'on puisse le considérer comme extraordinaire par nature), il suffit que par tempête, ou par chasse d'Ennemis ou de pirates, le Maître décide de jeter à la mer une partie de son chargement, de couper ses mâts, ou d'abandonner ses ancres, après avoir pris l'avis des marchands et de ses officiers.

L'article III prévoit l'ordre dans lequel le jet doit être effectué, commençant par les ustensiles et objets les plus pesants, mais de moindre valeur, puis les marchandises du premier pont au choix du capitaine sur avis de l'équipage. Le jet à la mer implique ensuite une contribution, elle sera effectuée sur les marchandises sauvées, la moitié du navire et du fret au marc la livre (au *prorata*). L'Ordonnance sur la marine offre un *corpus* de règles beaucoup plus précises que les règles antérieures, prévoyant diverses exceptions, ainsi qu'une procédure tant sur le choix de procéder à la dépense ou au jet que sur la déclaration de l'avarie et le règlement de la contribution. Il retient cependant une nouvelle règle qui reste également un pilier de l'institution de l'avarie commune, la nécessité que le jet ait entraîné un résultat utile, faute de quoi aucune contribution ne peut être réclamée.

Les articles 397 et suivants du Code de commerce Napoléonien de 1807 reprendront pour l'essentiel les dispositions de l'Ordonnance sur la marine, y compris la distinction entre l'avarie commune et le jet, tout en simplifiant ou modernisant certaines règles. Mais comme d'autres institutions, c'est par la suite la pratique qui s'est emparée de l'avarie commune, rien n'empêchant les personnes engagées dans une expédition maritime de prévoir contractuellement les règles de la contribution. Ainsi, c'est à partir de la seconde moitié du XIXe sous l'égide de l'*International law association* que des congrès s'organisent et aboutissent à l'élaboration de plusieurs *corpus* de règles pour le règlement du jet à la mer et de l'avarie commune, dites Règles d'York et d'Anvers. La forme moderne de ces

règles auxquelles les parties à l'expédition prévoient contractuellement l'application fut consolidé en 1924 malgré divers ajouts et modifications jusqu'à nos jours¹⁰²⁶.

Le renvoi très fréquent de la pratique aux règles d'York et d'Anvers n'a toutefois pas interrompu l'œuvre législative. La loi du 7 juillet 1967 en ses articles 22 et suivants succède au Code de commerce Napoléonien en en reprenant nombre de ses dispositions, mais en abandonnant la distinction entre avaries communes et jet à la mer. Avec la codification, ces dispositions ont été insérées aux articles L5133-1 et suivants du Code des transports. C'est ainsi avec une remarquable continuité depuis l'Ordonnance sur la marine de Colbert, dont on peut encore percevoir quelques tournures, que l'avarie commune se définit aujourd'hui dans le droit français comme les dommages, pertes et dépenses extraordinaires exposés pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime. Toutefois, si les règles d'York et d'Anvers font œuvre d'unification internationale des règles sur l'avarie commune, ces règles sont purement contractuelles et non normatives. A l'inverse de nombreuses autres institutions de droit maritime qui bénéficieront de la conclusion des conventions internationales au cours du XXe siècle, l'avarie commune ne fera pas l'objet d'un accord entre les pays maritimes.

270. – Application incertaine à la navigation de plaisance. En l'absence d'accord international sur l'avarie commune, cette institution est réglée soit par le contrat des parties, c'est-à-dire généralement les règles d'York et d'Anvers auxquelles il est renvoyé usuellement, soit à la loi nationale désignée par les règles de conflits de loi. Notamment la loi du port de reste, c'est-à-dire celle du port où le navire s'est réfugié à la suite de la décision d'avaries¹⁰²⁷. Fondamentalement, les plaisanciers engagés dans une expédition non lucrative sont parfaitement libres de prévoir contractuellement des règles d'avaries communes, telle n'est toutefois pas l'habitude de la pratique. Pour ce qui est de la loi nationale, la loi française n'exclut pas expressément les navires de plaisance ou effectuant une navigation de plaisance du régime des avaries communes. De fait, les navires de plaisance comme toutes autres unités subissent des avaries particulières et sont soumis à leur

¹⁰²⁶ Y. Tassel ; A. Montas, *Fasc. 1245 : Avaries communes*, LexisNexis, JurisClasseur Transport, 2015, n° 7 et suivant.

¹⁰²⁷ *Ibid* n°24.

régime. Les avaries communes sont les dépenses extraordinaires, les dommages et pertes exposés pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime. Il est possible de débattre sur la transposabilité de la notion d'expédition maritime à la navigation de plaisance, mais mis à part cet élément, un navire effectuant une navigation de plaisance peut subir un événement l'obligeant à effectuer une dépense extraordinaire pour le salut commun des personnes engagées dans la navigation. L'exemple le plus courant en la matière est au commerce comme en plaisance, le même : le cas de l'indemnité d'assistance versée au navire assistant qui vient en aide au navire en péril.

Pour ce qui est de la notion d'expédition maritime, nous pouvons être tenté d'exclure les navires de plaisance du régime des avaries communes au motif qu'ils n'effectueraient pas une expédition maritime. Comme nous l'avons vu¹⁰²⁸, dans l'arrêt Navire « *Commandant Dupuis* » la Cour de cassation a refusé la compétence des tribunaux commerciaux à ce navire de plaisance au motif que le voyage entrepris n'avait pas de but commercial. Rendu au visa de l'ancien article 633 du code de commerce qui répute acte de commerce les expéditions maritimes¹⁰²⁹, ce qui peut être interprété comme un aveu indirect que la navigation de plaisance n'est pas une expédition maritime. Mais une autre interprétation implique aussi de considérer que la navigation de plaisance est une expédition maritime qui n'est pas commerciale par exception. Divers éléments permettent de retenir cette seconde hypothèse, le Code des transports emploi à divers endroits la notion d'expédition maritime, c'est par exemple le cas de l'article L5542-1 du Code des transports qui précise que les contrats d'engagements maritimes sont conclus en vue d'accomplir une telle expédition. Or, les marins engagés sur un navire de plaisance le sont par le biais d'un contrat d'engagement maritime. La Cour d'appel de Caen, nous l'avons vu, a refusé au zodiac le bénéfice de la limitation de responsabilité au motif qu'il n'effectuait pas une expédition maritime, non pas parce qu'il effectuait une navigation non lucrative mais parce qu'il n'était pas apte à affronter le risque de mer¹⁰³⁰. Quoi qu'il en soit, en l'absence de confirmation ou d'infirmité jurisprudentielle, rien ne permet de déterminer que

¹⁰²⁸ v. *supra* n° 210.

¹⁰²⁹ Cass.com. 2 décembre 1965, Bull.civ. 1965, n° 622, navire « *Commandant Dupuis* »

¹⁰³⁰ v. *supra* n° 41.

les personnes engagées dans une expédition maritime ne puissent pas se voir soumises légalement (puisqu'à minima, elles peuvent l'être conventionnellement) au régime des avaries communes.

271. – Application difficile à la plaisance. Au-delà de l'application incertaine du régime légal de l'avarie commune aux plaisanciers, la transposition de ce régime à la plaisance est complexe. Les avaries communes visent à organiser la contribution par les éléments sauvés pour compenser le sacrifice ou la dépense décidée par le capitaine pour le salut commun. Le Code des transports prévoit ainsi d'une part, que seuls sont admis en avaries communes les dommages et pertes atteignant matériellement les biens engagés dans l'expédition¹⁰³¹, or en matière de plaisance, si le navire de plaisance comme toutes autres unités peut subir un dommage, comme le sectionnement des chaînes, l'abattage du mât ou effectuer une dépense comme la rémunération de l'assistant, plus rare sera le cas où cela atteindra les autres membres engagés dans l'expédition. Si nous pouvons envisager à titre résiduel les dommages subis par les biens et bagages des plaisanciers à bord, plus théorique que vraisemblable serait le cas où le sacrifice concernerait ses biens, ou le cas où ses biens seront endommagés par le sacrifice décidé par le capitaine. Nous sommes loin de l'époque où il était nécessaire de larguer par-dessus bord la cargaison pour échapper à un vaisseau pirate. Qui plus est, il semble compliqué d'assimiler les bagages à une cargaison. Outre le navire, les principaux dommages subis par des plaisanciers ou les dépenses engagées visent à sauvegarder les plaisanciers eux-mêmes, c'est-à-dire prévenir des dommages corporels qui ne sont pas admis en tant qu'avaries communes. Toutefois, des hypothèses restreintes sont envisageables comme des dépenses exceptionnelles faites par des plaisanciers au port de refuge pour le bien de l'ensemble de l'expédition, par exemple, les salaires des marins, du chef de bord si celui-ci est rémunéré par le locataire.

D'autre part, en ce qui concerne la masse débitrice qui doit participer à la contribution, elle est composée du navire, du fret et de la cargaison¹⁰³². Si là encore, le navire de plaisance peut sans difficulté être intégré dans le mécanisme de l'avarie commune, il en va différemment de la notion de fret et de cargaison. Si

¹⁰³¹ Article L5133-4 du Code des transports.

¹⁰³² Article L5133-7 du Code des transports

nous pouvons encore admettre que le prix du charter ou de la location puisse s'assimiler à un fret, il sera bien difficile et incorrect de voir les plaisanciers à bord comme une cargaison. Le problème est alors qu'en plaisance bien peu de dommages pourront être admis en avaries communes, il s'agira essentiellement de dommages ou dépenses subis par l'armateur, comme l'indemnité d'assistance, tandis que bien peu de biens entreront dans la masse débitrice de la contribution autres que ceux détenus par l'armateur, notamment le navire. Les plaisanciers autres que l'armateur ne souffrent alors pas les avaries communes ni ne participent à leurs indemnisations.

Bien qu'il puisse être futile de discuter des clauses types modifiables à loisir, au regard de leur notoriété, il est nécessaire de relever que le constat est similaire pour les règles d'York et d'Anvers. Ces règles prévoient que sont admis en avaries communes les pertes ou les dommages causés aux « propriétés » engagées dans l'aventure maritime commune¹⁰³³ tandis que la contribution s'estime sur base des « valeurs » engagées dans l'aventure¹⁰³⁴. Si ces termes plus généraux que la loi française permettent d'intégrer dans les avaries communes et la contribution, les biens et notamment les bagages, il reste que la personne elle-même des plaisanciers sera toujours exclue, tant de la notion d'avarie que de la contribution, n'étant ni une propriété ni une valeur. Le constat sera alors identique dans le sens où sous les règles d'York et d'Anvers, tant la masse créancière que débitrice ne pourra concerner dans la très grande majorité des cas que l'armateur et rarement les autres plaisanciers.

272. – Fondements du mécanisme des avaries communes. Que ce soit d'un point de vue juridique ou intellectuel, les fondements des avaries communes ont été très discutés. Juridiquement, le premier fondement invoqué fut contractuel, toutefois, en ce que le règlement d'avaries communes crée des obligations entre des chargeurs tiers entre eux, voire même entre des personnes engagées dans l'expédition maritime qui ne sont pas chargeurs. L'explication selon laquelle un mandat serait accordé au capitaine par l'ensemble des personnes engagées a également été écartée, car le mandat ne saurait justifier qu'un sacrifice soit exigé

¹⁰³³ Règle II des Règles d'York et d'Anvers 2004.

¹⁰³⁴ Règle G des Règles d'York et d'Anvers 2004.

pour que le régime s'applique. La doctrine a enfin voulu rapprocher l'avarie commune des quasi-contrats pour relever que leur régime en est bien trop différent¹⁰³⁵. Il fut ainsi conclu que l'avarie commune est une institution unique et autonome du droit maritime qui n'a d'autre fondement juridique que son utilité, bien qu'à vrai dire le renvoi quasi-systématique des contrats aux règles d'York et d'Anvers fonde cette institution sur son consensualisme.

D'un point de vue intellectuel, l'existence des avaries communes est justifiée comme bien d'autres institutions de droit maritime sur la solidarité. Toutefois, la particularité des avaries communes est que cette solidarité concerne moins les navigants, comme dans le cadre de l'assistance juridique, que les commerçants engagés dans le négoce de mer. Au regard du danger que représente l'aventure maritime c'est la communauté d'intérêts qui se crée entre les personnes engagées dans l'aventure maritime, qui n'est pas sans évoquer l'*affectio societatis* des entreprises terrestres¹⁰³⁶, que se fonde l'institution. À cette solidarité s'ajoute le fondement de l'équité puisque les avaries communes ont la particularité d'exiger un sacrifice de la part d'un ou de plusieurs membres de l'expédition maritime¹⁰³⁷. La solidarité implique alors que par équité ce sacrifice qui profite à tous ne soit pas supporté seul. Pour autant, ce fondement intellectuel historique est mis en doute de nos jours en ce que le développement des assurances maritimes rendrait inutile cette solidarité. Il est aussi critiqué au regard du risque d'abus de l'institution qui ne profite guère plus qu'aux armateurs alors que le jet à la mer des marchandises transportées ne devient qu'une hypothèse d'école¹⁰³⁸.

L'application de cette institution aux fondements chancelants à la navigation de plaisance s'avère plus qu'incertaine mais pas totalement inenvisageable.

¹⁰³⁵ V.E. Bokalli, « L'avarie commune : réflexion critique sur une institution traditionnelle du droit maritime », DMF n°559, 1er avril 1996.

¹⁰³⁶ *Ibid.*

¹⁰³⁷ Y. Tassel ; A. Montas, *Fasc. 1245 : Avaries communes*, LexisNexis, JurisClasseur Transport, 2015, n°1.

¹⁰³⁸ V.E. Bokalli, « L'avarie commune : réflexion critique sur une institution traditionnelle du droit maritime », DMF n°559, 1er avril 1996.

Section II : L'utilité potentielle du mécanisme des avaries communes pour la plaisance

273. – Données du problème. L'institution des avaries communes montre les limites d'une transposition stricte des règles de droit maritime pensées pour le commerce à une navigation non lucrative. Car comme, si la plupart des institutions maritimes naissent d'une solidarité entre navigants parmi lesquelles figurent les plaisanciers, l'avarie commune germe d'une solidarité entre commerçants que les plaisanciers ne sont pas. Au regard de l'avarie commune, l'identité du péril de mer ne suffit plus pour joindre droit maritime et droit de la plaisance. C'est à en croire que la lucrativité de l'expédition, si souvent avancée (le plus souvent sans succès) pour justifier l'exclusion du droit maritime de la plaisance, trouverait enfin dans l'institution des avaries communes une consécration. Pourtant, les plaisanciers engagés dans une expédition maritime, bien que non lucrative, ont toutes les raisons d'exiger, comme les commerçants, de revendiquer une solidarité entre eux. Après tout, comme les commerçants d'antan qui voyageaient à bord avec leurs marchandises, les plaisanciers sont encore plus intéressés par le salut commun de l'expédition en comparaison aux marchands de nos jours, qui ne voient leurs marchandises naviguer plus que sur du papier. Dès lors, si par solidarité un plaisancier engagé dans l'expédition fait l'objet d'un sacrifice ou d'une dépense extraordinaire décidé pour le salut commun, l'équité exige, selon nous, que l'ensemble des personnes engagées dans l'expédition contribuent à compenser ce sacrifice qui leur a profité.

Le droit des avaries communes n'est pas adapté à la navigation de plaisance. Mais cette inadéquation ne relève pas tant du concept des avaries communes que de son régime. Si le régime des avaries communes s'avère particulièrement complexe à transposer à la plaisance, c'est en raison de l'absence de marchandises ou de valeurs à bord auxquelles ne s'assimile pas le corps des plaisanciers. Cela a une importante conséquence sur le calcul de la masse débitrice de la contribution à laquelle sont majoritairement exclu les plaisanciers autre que l'armateur, dont les seuls biens à bord ne peuvent, à priori, pas servir au calcul d'une contribution sérieuse. Mais inversement, cela signifie que dès lors que la personne du plaisancier peut être intégrée dans le calcul de la masse débitrice de la contribution, plus rien n'empêche de transposer à la plaisance l'institution des avaries

communes. C'est bien pourquoi d'un point de vue théorique, des plaisanciers peuvent contractuellement prévoir entre eux des règles d'avaries communes. Toutefois, la capacité de faire appel aux principes des avaries communes par la plaisance n'implique pas automatiquement l'utilité de cette institution pour le plaisancier.

274. – Utilité des avaries communes en plaisance. Les plaisanciers ont la possibilité de prévoir contractuellement que leur expédition puisse faire l'objet d'un règlement d'avaries communes, c'est par manque d'utilité que cette institution ne s'est pas développée en plaisance. Les avaries communes n'ont vocation à intervenir que dans des cas exceptionnels, leurs caractères extraordinaires faisant d'ailleurs partie des conditions d'application du régime. Mais au-delà de cette caractéristique commune à toutes les formes de navigation, en plaisance, les plaisanciers autres que l'armateur lui-même n'ont guère vocation à entrer dans la masse créancière ni débitrice de la contribution. D'une part, car la dépense extraordinaire ou le sacrifice sera le plus souvent subi par l'armateur uniquement, ce qui éloigne le plaisancier de la masse créancière. Mais il faut noter que ce constat est le même pour la navigation commerciale de nos jours¹⁰³⁹. En revanche, pour ce qui est de la masse débitrice, sauf stipulations spécifiques, la personne du plaisancier ne permet pas de calculer sa part dans la contribution. Alors, ne font plus partie de la masse créancière et débitrice que l'armateur, rendant virtuelle la contribution et ainsi inutile le règlement d'avarie commune.

Mais dès lors qu'est admise une évolution du régime du sauvetage maritime vers la suppression de sa gratuité comme il est suggéré par la doctrine¹⁰⁴⁰, par effet domino il deviendrait possible d'intégrer la personne du plaisancier dans la masse débitrice du règlement d'avarie. A vrai dire cela est théoriquement d'ores et déjà possible. Par exemple, il peut être contractuellement décidé que la masse débitrice soit consacrée par moitié de la valeur du navire et par moitié par la personne du plaisancier au *prorata* de leur nombre. Si un tel arrangement peut se heurter à la gêne d'attribuer une valeur à une personne, l'éventuelle disparition du principe de la gratuité du sauvetage des personnes impliquerait la disparition de ladite gêne.

¹⁰³⁹ V.E. Bokalli, « L'avarie commune : réflexion critique sur une institution traditionnelle du droit maritime », DMF n°559, 1er avril 1996.

¹⁰⁴⁰ V. *supra* n° 263.

S'il est admis que le sauveteur a droit à une rémunération, il pourrait être difficile de justifier que l'armateur supporte seul cette dépense extraordinaire qui a pourtant profité à l'ensemble des plaisanciers à bord. L'indemnité d'assistance étant un exemple fréquent d'avarie commune et l'opération de sauvetage en mer étant une hypothèse fréquente en matière de navigation de plaisance, le développement des avaries communes en plaisance deviendrait probablement une conséquence naturelle en cas de disparition du principe de gratuité du sauvetage

Surtout dès lors que les plaisanciers ont toute liberté de prévoir contractuellement de soumettre leur expédition à des règles d'avaries communes, aucune raison ne justifie qu'ils puissent bénéficier en plus des règles supplétives de volonté (dans le cas de la législation française du moins) de l'avarie commune que leur contrat ne règle pas. Nous songeons à cet égard, par exemple, à la prescription de cinq ans de l'article L5133-17¹⁰⁴¹ du Code des transports ou à l'article L5133-19 qui prévoit un privilège temporaire de l'armateur sur les marchandises ou le produit de leur vente, privilège que le contrat ne peut pas prévoir ¹⁰⁴². C'est aussi tout particulièrement le cas pour les règles de procédures prévues aux articles R5133-3 et 4 du Code des transports qui établissent des règles en matière de compétences et d'homologation du règlement d'avaries.

Puisque l'institution n'ayant pour réel fondement juridique que son utilité (ou anciennement sa nécessité), il est naturel que son application à la plaisance soit, elle aussi, déterminée par son utilité pour les plaisanciers. C'est peut-être la raison pour laquelle la doctrine se montre partagée sur l'application des avaries communes à la plaisance. Si Pierre Lureau met en avant l'application des avaries communes en plaisance, c'est en y voyant l'hypothèse d'une navigation mixte du plaisancier qui charge à son bord des marchandises¹⁰⁴³. Antoine Vialard lui exclut péremptoirement son application à la plaisance¹⁰⁴⁴.

¹⁰⁴¹ Comparer à la règle XXIII des règles d'York et d'Anvers qui prévoit un double délai d'un et six ans.

¹⁰⁴² V.E. Bokalli, « L'avarie commune : réflexion critique sur une institution traditionnelle du droit maritime », DMF n°559, 1er avril 1996.

¹⁰⁴³ P. Lureau, « C.com. 17 octobre 1972, Yacht « T. » », DMF 1973, p.153.

¹⁰⁴⁴ A. Vialard, « Les applications du droit maritime dans le cadre des ports de plaisance », DMF n° 556, 1er janvier 1996.

CONCLUSION DU CHAPITRE

275. – L’avarie commune est une autre de ces institutions antiques qui a traversé les siècles et qui participe à rendre le droit maritime unique. Mais le mécanisme des avaries communes est si particulier que c’est bien l’un des seuls dont il est possible de douter sérieusement de l’applicabilité à la plaisance. L’identité du péril de mer pour toutes les formes de navigation suffit souvent à justifier l’application du droit maritime à la plaisance. Tel n’est pas le cas pour les avaries communes. C’est sans doute car si la majorité des institutions de droit maritime s’intéresse à des navigants, les avaries communes visent à régler des relations entre commerçants, ou tout du moins entre un navigant, l’armateur et des commerçants que sont les chargeurs, mais que ne sont pas les plaisanciers.

Faute de charger des marchandises à bord, le régime des avaries communes est apparu difficile et superflu d’application à la plaisance car au titre du régime actuel des avaries communes, les plaisanciers ne peuvent pas rentrer dans la masse débitrice du règlement d’avarie.

Pour autant, les avaries communes étant avant tout régies contractuellement, les plaisanciers ont, à priori, toute liberté pour prévoir des règlements d’avaries communes à leur expédition.

C’est le défaut d’utilité de cette institution pour les plaisanciers qui fait que nous ne les associons pas. Pourtant, si comme le soutient la doctrine il doit être mis fin au principe de gratuité du sauvetage maritime, les plaisanciers pourraient trouver un grand intérêt dans le mécanisme des avaries communes.

Parmi les quatre orientations possibles du droit de la plaisance que sont : l’intégration totale au droit maritime ; l’intégration totale au droit terrestre ; le maintien du régime hybride actuel ; le développement d’un droit spécial de la plaisance, en matière d’avaries communes le droit positif n’a pas tranché car la question ne s’est pas posée au regard des incompatibilités apparentes de ce régime avec la navigation plaisance. Mais, théoriquement rien n’empêche les plaisanciers de bénéficier de ce régime essentiellement contractuel dans des situations exceptionnelles. Une intégration au droit maritime est alors concevable mais avec des aménagements.

L'utilité du système des avaries communes en matière de navigation de plaisance à défaut d'être présente est peut-être ainsi en gestation et donnera peut-être dans le futur à cette institution dite éternelle¹⁰⁴⁵, un renouveau.

CONCLUSION DU TITRE

276. – Les institutions de l'assistance, du sauvetage maritime et de l'avarie commune sont sans doute celles qui sont en un sens les plus directement liées au péril maritime, puisqu'elles ont vocation à prévenir ou remédier à un danger qu'elles fixent comme condition de leur application. Mais pourtant, alors que l'identité du péril de mer justifie l'application du droit maritime à la plaisance, c'est cette fois la divergence du risque économique subi par les plaisanciers qui tend à éloigner le droit maritime de la plaisance.

C'est moins le cas de l'institution de l'assistance, qui, si elle a un intérêt amoindri en plaisance s'y voit appliquée indifféremment les mêmes règles. Mais paradoxalement, alors qu'il s'agit d'un régime de droit dont on ne doute cette fois aucunement de l'application aux plaisanciers, il n'est pas pourtant pas le plus adapté à ce type de navigation. C'est d'autant plus flagrant quand on le compare à d'autres droits dont l'application à la plaisance est pourtant bien plus critiquée telle que la limitation de responsabilité. En effet, l'assistance maritime vise à encourager l'entraide entre les navigants en récompensant les efforts d'un assistant pour contrebalancer le risque qu'il entreprend. Si le péril de mer est le fondement de l'assistance, la rémunération de l'assistant en est le pivot. La gratuité du sauvetage fait perdre au mécanisme de l'assistance maritime ce pivot et retire à cette institution son adéquation. L'équilibre que tend à créer l'institution de l'assistance maritime entre le péril de l'assisté et le risque que subit l'assistant est rompu par la pratique de la plaisance qui est désormais la cible de l'essentiel des opérations de sauvetage en mer et qui n'offre pas de rémunération au sauveteur. Au regard de la pratique de la plaisance le principe de gratuité du sauvetage des personnes s'avère critiquable et critiqué. Ce qui permet d'espérer une évolution de ce principe surannée.

¹⁰⁴⁵ M. Ndende, « La mutation des entreprises du secteur des transports maritimes », DMF n° 519, 1er septembre 1992.

Cette évolution pourrait avoir pour conséquence naturelle de permettre une extension du régime des avaries communes à la navigation de plaisance en ce que la rémunération du sauveteur pourrait être encadrée par ce régime jusque-là réservée aux expéditions lucratives. Une telle évolution pourrait avoir une des conséquences sur l'une des institutions de droit maritime les plus inadaptées, du moins dans son régime actuel à la navigation de plaisance.

De ces constats nous remarquons que la raison de l'inadaptation des institutions de l'assistance, du sauvetage et des avaries communes se révèle être une divergence sur les conséquences du péril de mer. L'assistance et l'avarie commune visent en plus du navire, à protéger la marchandise contre le péril de mer. Ce risque n'est normalement pas ressenti par le plaisancier qui ne transporte pas de marchandise. C'est tout l'inverse d'autres institutions de droit maritime comme l'abordage et la limitation de responsabilité qui ne visent que de manière résiduelle à encadrer des dommages à des marchandises pour s'intéresser avant tout pour les plaisanciers comme pour les commerçants à des dommages matériels et la responsabilité qu'elle entraîne pour l'armateur. Il serait inapproprié d'associer le plaisancier à une marchandise, mais donner une valeur au sauvetage des personnes permettrait juridiquement d'appliquer de manière fluide et adéquate les institutions du l'assistance, du sauvetage et des avaries communes dans le droit de la plaisance.

CONCLUSION DE LA PARTIE

277. – Diverses institutions du droit maritime protègent les personnes engagées dans l'aventure maritime contre le péril de mer qui met en danger tous les navires. Elles protègent des parties à un contrat contre un régime impératif inadapté. Mais, la navigation de plaisance ajoute à ces dangers communs des risques particuliers. Celui pour les plaisanciers qui ne disposent pas d'un pouvoir de négociation, de se voir imposer des conventions défavorables et, au regard de leur présence à bord, un risque tout particulier pour leur propre personne. Les institutions du droit maritime qui s'intéressent davantage aux risques qui touchent le navire et les marchandises plutôt qu'à celui des personnes engagées dans la navigation ne parviennent pas pleinement à adresser les risques particuliers subis par la personne du plaisancier. Risques que le plaisancier encourt, non pas car il ne

poursuit pas un but lucratif, mais bien parce qu'il se distingue des autres personnes engagées dans une aventure maritime.

Pour faire face aux risques particuliers, la seule réponse qui a été trouvée, quelque peu paresseuse, est d'en revenir au droit terrestre dans l'éphémère espoir que celui-ci parvienne à protéger le plaisancier là où le droit maritime l'ignore. Mais, le risque que subit le plaisancier, s'il n'est pas maritime, n'est pas non plus nécessairement terrestre. Le risque auquel fait face le plaisancier est unique. Si le droit de la consommation le protège contre des clauses inéquitables, le droit de l'assurance terrestre ou du louage ne parvient pas à remplir l'objectif de protection du plaisancier qu'on leur a fixé, en intégrant le plaisancier dans leur giron juridique.

Ni l'inclusion complète au droit terrestre, ni l'exclusion pure et simple du droit maritime n'apparaissent être des réponses satisfaisantes. L'élaboration d'un régime spécifique du droit de la plaisance dans les domaines où un risque particulier se présente au plaisancier apparaît ainsi être l'une des réponses la plus directe, à défaut d'être la plus simple à ces difficultés

Pour autant, certains ajustements mineurs seraient à même de parvenir à ce résultat. L'un de ces ajustements tiendrait notamment à une meilleure délimitation de certains concepts, comme la notion de navigation de plaisance en matière d'assurance ou la distinction entre le contrat de louage et d'affrètement de navire.

C'est encore la suppression de la règle de la gratuité du sauvetage des personnes en mer qui pourrait être un premier pas vers la création d'un véritable régime juridique spécial de la navigation de plaisance.

Effectivement, certaines règles de droit maritime ne sont pas adéquates à la navigation de plaisance au regard de la personne du plaisancier et de sa pratique. Ce constat est partiellement différent en matière de haute plaisance où nous pouvons estimer que le plaisancier bénéficie du même pouvoir de navigation que tout autre armateur et où il est entouré d'un équipage professionnel, ce qui fait qu'il n'a pas une navigation aussi imprudente que les plaisanciers du nautisme. Certains systèmes juridiques, comme celui italien, ont choisi de créer une distinction de régime légal entre la plaisance et la haute plaisance (en assimilant les unités de plus de 24 mètres de longueur à des navires de commerce). Si nous

pouvons regretter cette justice à deux temps, presque de classe, il est certain que le plaisancier en nautisme est exposé à des risques que ne connaît pas celui de haute plaisance. Mais il est certain que le droit terrestre n'est pleinement adéquat à aucune forme de navigation de plaisance. La France qui peut s'enorgueillir d'une place prépondérante dans le secteur de la plaisance et de la haute plaisance aurait tout intérêt à s'ériger comme un modèle en la matière, également juridiquement par la création d'un régime spécial de la navigation de plaisance en matière d'assurance, de location, de construction et de prouver que la gratuité du sauvetage n'est pas un principe immuable. Sans ces évolutions, il n'est pas possible de soutenir que le droit de la plaisance est pleinement adapté à cette forme de navigation.

CONCLUSION GENERALE

278. – Le droit maritime est un phare pour le navire de plaisance qui le guide dans la nuit. Mais, la capitainerie jugea l'équipage de ce frêle esquif incapable d'approcher seul les plus dangereux récifs. Le pilote du droit terrestre dut alors le ramener à quai. En retirant au plaisancier la maîtrise de son embarcation, on a voulu le protéger. S'il a peut-être ainsi évité le naufrage, il n'est pas non pour autant arrivé à bon port...

Tel un serpent qui se mord la queue, c'est en voulant protéger le plaisancier contre un danger potentiel qu'on l'a affaibli. Car même si tous les aspects du droit maritime ne sont pas adaptés à la navigation de plaisance, son remplacement par le droit terrestre n'a pas abouti à un résultat satisfaisant. 50 ans après les réflexions de Pierre Lureau¹⁰⁴⁶, le droit de la plaisance est toujours une chauve-souris, oscillant entre les droits maritime et terrestre au gré des inquiétudes de la jurisprudence et du législateur. Pour autant, si notre droit français de la plaisance pourrait faire l'objet de nombreuses améliorations, le régime hybride auquel nous avons abouti a su résister à l'explosion de l'activité de plaisance, preuve de son efficacité.

Le droit maritime s'est construit autour de deux impératifs, la protection contre le péril de mer et la liberté contractuelle des parties. Ces deux impératifs ont eu pour finalité de favoriser l'essor du commerce maritime, essentiel aux échanges de marchandises.

La navigation de haute plaisance a hérité de ces deux impératifs, mais en dehors de cette branche particulière il a été considéré que la liberté contractuelle était dangereuse pour le plaisancier qui, à l'image d'un consommateur, ne serait pas en mesure de négocier sur un pied d'égalité un accord avec d'autres acteurs plus expérimentés ou des professionnels du secteur. Il s'agit d'une image réductrice de la personne du plaisancier qui est une catégorie regroupant des individus aux compétences et aux objectifs bien trop variés pour tous les assimiler irréfragablement à une partie faible, incapable de prendre en main les aspects

¹⁰⁴⁶ P. Lureau, « Faut-il une loi sur la navigation de plaisance » ; DMF 1970. 323 ; P. Lureau, « C.com. 17 octobre 1972, Yacht « T. » », DMF 1973, p.153.

contractuels de leur navigation. Le droit de la plaisance s'est ainsi divisé en deux. D'une part la navigation de plaisance relève du droit maritime dans tous ses aspects visant à offrir une protection contre le péril de mer. Tous les navires, quel que soit le but de leur navigation et les personnes à leur bord, sont menacés par ce danger qui est un frein aux activités maritimes. Ces règles, qui sont en tête l'institution de l'abordage, l'assistance maritime et de la limitation de responsabilité s'avèrent alors pleinement adaptées à la navigation de plaisance et de haute plaisance. Cependant, la frontière des engins de plaisance exclus ou inclus du domaine du droit maritime n'est pas encore définitivement établie. Elle ne le sera d'ailleurs peut-être jamais totalement, au regard de l'inventivité dont fait preuve la pratique dans la conception de nouveaux engins flottants dont le choix de qualification entre engin de plaisance ou de plage est difficile.

D'autre part, la grande liberté contractuelle accordée par le droit maritime a été vue avec suspicion dans le cadre de la plaisance et on y a préféré, par dépit, l'application du droit terrestre. C'est tout particulièrement vrai du contrat d'assurance maritime que le législateur a relégué pour la plaisance à l'assurance terrestre et le contrat d'affrètement que la jurisprudence a analysé dernièrement en un contrat de louage de chose de droit commun, censé être plus protecteur car moins soumis à la discrétion des parties. L'application directe du droit de la consommation dans le contrat de construction et de vente en est une autre illustration. Mais, ce qui a amené le législateur ou le juge à estimer que ces aspects du droit maritime n'étaient pas adaptés à la navigation de plaisance ne tenait pas tant à la substance de ces règles mais au fait que celles-ci sont supplétives de volonté¹⁰⁴⁷. Pour autant, si le droit terrestre présente plus de règles impératives, celles-ci ne sont pas dans leur substance, mieux adaptées que leur équivalent maritime, bien au contraire. C'est cette tension qui crée le malaise actuel du droit de la plaisance et rend notre chauve-souris incomplète et veule.

Mais cela ne l'empêche pas de vouloir voler de ses propres ailes, au point que le développement de la plaisance en vient aujourd'hui à menacer les fondements de

¹⁰⁴⁷ Ce constat doit néanmoins être nuancé au début du XXe siècle où les jurisprudences affichaient encore une certaine gêne à appliquer à la plaisance des règles pensées pour une navigation commerciale et qui figuraient alors dans le Code de commerce pour l'essentiel.

l'un des principes ancestraux du droit maritime qui est la gratuité du sauvetage des personnes en mer.

Au début de cette étude¹⁰⁴⁸ nous avons annoncé que l'adéquation ou l'inadéquation du droit maritime ne pouvait dans tous les cas n'aboutir qu'à quatre potentielles propositions : l'intégration complète du droit maritime à la plaisance (I), l'intégration complète du droit de la plaisance au droit terrestre (II), le maintien du mélange du droit maritime et terrestre (III) ou le développement d'un régime unique à la plaisance (IV). Il convient d'aborder chacune de ces solutions à la lumière de cette étude puis de réfléchir à l'avenir du droit de la plaisance (V).

I. Intégration complète au droit maritime.

279. – La première proposition consistant à intégrer complètement la plaisance dans le droit maritime est envisageable. C'est déjà le cas pour certaines institutions et contrats du droit maritime comme l'abordage et la limitation de responsabilité ou encore l'assistance, dont seul le rôle du droit de la consommation peut potentiellement introduire une distinction entre le droit maritime et le droit de la plaisance. Le droit maritime est naturellement et indubitablement le régime le plus adapté pour régir les relations naissant de la navigation en mer au sein de notre système juridique actuel.

Mais pour autant nous ne pouvons pas nier que certains aspects du droit maritime, tout particulièrement ceux qui impliquent un engagement contractuel, peuvent pénaliser certains plaisanciers qui ne sont pas en mesure de résister à un accord défavorable. Ce risque se présente tout particulièrement dans le cas des contrats d'assurance et d'affrètement. Le droit maritime connaît d'ailleurs le risque que présente la négociation d'un contrat par une partie mise dans une position de faiblesse, puisque ce risque est à l'origine de l'institution de l'assistance maritime. On pourrait admettre que le simple fait de naviguer implique un danger certain, qu'il ne s'agit pas ainsi d'une activité prise à la légère, que c'est ainsi avec une certaine détermination que le plaisancier qui accepte de s'éloigner de l'espace sécurisé que constitue la terre devrait aussi accepter de se détacher de la protection

¹⁰⁴⁸ v. *infra* n° 12.

que lui offre le droit terrestre. C'est une solution pleinement envisageable et réalisable. La crainte de l'abus d'une position contractuelle dominante pourrait d'ailleurs être modulée par l'intervention du juge sans nécessairement avoir à associer le droit de la consommation. Notre droit contractuel offre divers outils d'interprétation des contrats ou de rejet de clauses qui rompent l'équilibre de la convention. Mais, cette solution n'est guère satisfaisante, pas plus pour le plaisancier que pour le juriste.

Elle n'est pas satisfaisante pour les plaisanciers bien sûr car une telle solution serait bien inégale à leurs égards sans qu'il n'y ait particulièrement de raison de vouloir maintenir un tel état de déséquilibre entre les parties engagées dans une navigation de plaisance. Les fréquentes critiques faites en matière de plaisance contre certaines institutions du droit maritime, comme celle de la limitation de responsabilité, montrent par ailleurs la méfiance que suscite l'application du droit maritime à la plaisance.

Elle n'est pas non plus satisfaisante pour le juriste, en raison du manque de sécurité juridique et de prévisibilité qu'elle induit. Les hésitations de la jurisprudence sur l'application du régime de l'abordage à des engins de plage ou des pneumatiques ou les solutions *extra legem* sur le délai de prescription en matière de garantie des vices cachés pour la construction de navires, l'illustrent bien.

Mais malgré ces difficultés, intégrer le droit de la plaisance au droit maritime reste une meilleure option que la deuxième qui consisterait à exclure la plaisance du droit maritime.

II. Intégration complète au droit terrestre

280. – Exclure le droit de la plaisance du droit maritime pour le réintégrer pleinement dans le droit terrestre n'est pas impossible. Cette solution serait d'ailleurs relativement simple à mettre en place car il suffirait de modifier la définition du navire donné par le Code des transports pour en exclure les navires effectuant une navigation de plaisance¹⁰⁴⁹. Ce simple ajustement aurait pour

¹⁰⁴⁹ Si tant est que cette notion soit précisément définie.

conséquence d'enlever à la plaisance la majeure partie des institutions du droit maritime, de l'abordage à la limitation de responsabilité, de l'affrètement à la construction du navire ou encore de l'assistance.

Si le régime de l'abordage remplace en matière maritime la responsabilité de droit commun du fait des choses, ce second régime est pleinement transposable à la navigation. C'est d'ailleurs ce régime qui retrouve une application pour les engins de plage quand ils ne sont pas soumis aux règles sur l'abordage. Il serait néanmoins nécessaire d'accepter en contrepartie, les importants conflits de qualifications qui naîtraient lors d'un abordage, car il deviendrait un enjeu majeur de déterminer le but de la navigation des navires impliqués, afin de faire valoir le régime de responsabilité le plus intéressant pour la partie qui l'invoque.

La limitation de responsabilité, privilège exorbitant accordé aux armateurs n'a que récemment obtenu une assise solide dans la plaisance en France, mais tel n'est pas le cas dans d'autres pays. Supprimer le bénéfice de la limitation de responsabilité pour les navires de plaisance ne causerait pas de difficultés majeures, au-delà du frein au développement de cette activité que cela entraînerait et aussi une augmentation des primes d'assurance.

Le droit des assurances des navires de plaisance est d'ores et déjà essentiellement soumis au droit terrestre. Enlever aux plaisanciers le bénéfice de la limitation de responsabilité permettrait d'ancrer définitivement le droit de l'assurance plaisance dans le droit terrestre.

L'affrètement peut être remplacé en matière de plaisance par le contrat de louage de chose et le contrat de construction par celui d'entreprise, tandis que le contrat de vente de navires n'a pour principale spécificité que l'obligation de l'écrit et une prescription abrégée pour la garantie des vices cachés. Pour ces conventions, le droit terrestre pourrait ainsi aisément supplanter le droit maritime.

Pour ce qui est enfin de l'institution de l'assistance maritime, si nous mettons de côté l'injustice qu'il y aurait à en refuser son bénéfice au plaisancier portant assistance à un navire ou au navire de commerce assistant un navire de plaisance, rien n'empêcherait les parties de se lier par une convention soumise au droit des contrats terrestres. En l'absence de convention, nos juges peuvent utiliser les

ressorts des quasi-contrats pour ne pas priver l'assistant du remboursement de ses frais.

La plaisance n'a donc pas fondamentalement besoin du droit maritime pour subsister. Notre droit terrestre est suffisamment élaboré pour permettre avec des concepts généraux de s'adapter avec plus ou moins de facilités aux problèmes juridiques que rencontrent les navigants. Nous en concluons que la mer n'est pas un espace suffisamment étranger pour rendre inapplicable les raisonnements adoptés dans l'un ou l'autre de ces terrains. Mais si chaque institution de droit maritime perdure, malgré son ancienneté, ce n'est pas simplement par tradition. Nombre d'entre elles sont la traduction juridique des spécificités matérielles qu'impose la navigation ou de la volonté d'encourager le développement des activités maritimes. Au-delà du simple poids de la tradition c'est parce que le droit maritime est adapté à la navigation que celui-ci conserve des règles exorbitantes du droit commun.

Car, même si nous devons admettre que le droit maritime n'est pas adéquat à la navigation de la plaisance cela ne signifierait pas pour autant que le droit terrestre y serait adapté.

III. Maintien du mélange des droits maritime et terrestre.

281. – N'ayant opté ni pour une inclusion, ni pour un rejet complet du droit maritime, la solution intermédiaire du mariage des deux régimes pour tenter d'en compenser les défauts respectifs a été adoptée et constitue notre droit positif. Ce schéma est certes né par défaut plutôt que par dessein, alors que la majorité des textes de droit maritime n'envisageait pas l'essor considérable qu'a connu la navigation de plaisance ni celui de la navigation commerciale au cours du XX^e siècle. Le second de ces deux essors fut à l'origine de l'harmonisation internationale de nombreuses institutions de droit maritime, comme l'abordage, la limitation de responsabilité, l'assistance etc. C'est ensuite la jurisprudence qui dut déterminer si les termes généraux de ces textes permettaient ou pas de les étendre aux navires de plaisance. C'est ainsi que la jurisprudence en France modula l'application du régime de l'abordage, de la limitation de responsabilité, ou plus récemment du contrat de construction ou de l'affrètement en présence d'un

plaisancier. A cela s'ajoute le cas particulier de l'assurance plaisance que le législateur a, malgré lui, intégré à l'assurance terrestre, mais avec une application partielle du régime maritime.

Ce mélange impromptu qui forme notre droit positif de la plaisance est imparfait, notamment à cause de cette tension qui existe entre l'imprécision des textes et l'imprévisibilité de la jurisprudence qui vient s'y suppléer. Les conflits jurisprudentiels de qualifications actuels sur le contrat d'affrètement du navire de plaisance et la notion de navigation de plaisance en matière d'assurance en sont les principaux exemples.

Mais, c'est aussi la jurisprudence qui a permis de clarifier les hésitations qui persistaient depuis bien des années sur l'application de la limitation de responsabilité aux plaisanciers. Nous sommes alors en droit d'espérer que les hésitations restantes sont elles aussi dans une phase de transition, jusqu'à leur clarification par la Cour de cassation.

Il est cependant intéressant de remarquer que ces deux domaines qui sont l'affrètement et l'assurance où demeurent les plus grosses difficultés de qualifications sont ceux où se dégage le plus évidemment la dichotomie entre la navigation de plaisance et de haute plaisance. Ce sont en effet deux contrats où s'opposent la liberté contractuelle du droit maritime et la protection de la partie faible du droit terrestre. Ce sont aussi deux domaines pour lesquels il est suggéré de créer un régime juridique pour les navires de plaisance qui serait rattaché au droit terrestre ou à un régime spécial (comme c'est le cas notamment dans le droit italien) et les navires de haute plaisance assimilés à des navires de commerce, et donc soumis au droit maritime. En effet, le droit de plaisance actuel, qui justifie essentiellement les incartades du droit terrestre dans le droit maritime pour protéger le plaisancier, apparaît inadapté à la haute plaisance.

Pour l'assurance plaisance, censée protéger la partie faible, il n'existe aucune justification de priver les armateurs de navires de grande plaisance du bénéfice du régime maritime de l'assurance, ces derniers étant en position de négocier avec des conseils avisés la garantie de leurs navires. Il en va de même en matière d'affrètement, les plaisanciers de haute plaisance sont à même de négocier sur un pied d'égalité les accords de mise à disposition du navire. Nous comprenons ainsi, les critiques que font les transporteurs, comme les passagers aux règles

impératives du droit du transport, quand elles sont appliquées à la haute plaisance. Mais il serait, plus encore qu'en matière d'assurance, trop radical de distinguer une navigation de plaisance soumise uniquement au louage et une navigation de haute plaisance soumise uniquement à l'affrètement. A cet égard, une meilleure délimitation des critères de qualification des régimes applicables, ou la possibilité pour les parties de choisir le régime qu'ils désirent, à l'image des assurés en matière d'assurance aérienne serait probablement une solution préférable.

Quoi qu'il en soit, la relative stabilité du régime actuel du droit de la plaisance est un indice fort de son adéquation.

Il reste néanmoins possible d'envisager la formation d'un régime spécial de la plaisance.

IV. Création d'un régime spécial de la plaisance

282. – La dernière possibilité d'évolution du droit de la plaisance serait la mise en place d'un régime juridique dédié à cette navigation ou à ce type de navire. Le législateur n'était pas loin de s'engager dans cette voie en matière d'assurance plaisance, puisque le projet initial prévoyait l'institution d'un régime autonome au lieu du compromis actuel qui était censé être transitoire.

Pour autant, il serait à la fois illusoire et inutile d'attendre la création d'un régime parallèle destiné à la seule navigation de plaisance. Inutile, car un grand nombre des institutions du droit maritime accomplissent pleinement leurs fonctions aussi bien dans le domaine commercial que dans celui de la plaisance. Illusoire, car le législateur s'est sans doute depuis trop longtemps détourné de la plaisance pour s'en emparer maintenant.

La création d'un régime spécial de la plaisance pourrait toutefois se limiter à un droit maritime contractuel (notamment des contrats d'assurance, de location et éventuellement du règlement d'avaries communes). Pour le cas de la limitation de responsabilité, il est également possible d'envisager, avec plus de réticences, des plafonds différents à l'égard des navires de plaisance. Ce qui est déjà presque le cas en droit français avec les limitations plus importantes prévues pour les navires de moins de 300 unités de jauge. Ce qui concerne l'essentiel des unités de plaisance.

Cette limitation à la sphère contractuelle est nécessaire dans un but de prévisibilité juridique. Il serait assez injuste et difficile de faire coexister deux régimes juridiques – commercial et plaisance – hors de la sphère contractuelle comme pour l'institution de l'abordage ou de l'assistance maritime, où la nature de la navigation des navires impliqués n'est pas nécessairement connue lors de l'événement de mer.

A l'inverse, c'est justement pour le louage et l'assurance du navire qu'un véritable régime spécial serait appréciable. Car ni le droit terrestre ni le droit maritime n'apparaissent véritablement adéquats en la matière, en raison de la qualité spécifique du plaisancier.

Une solution intermédiaire, relativement aisée à mettre en place aussi bien dans le domaine de l'affrètement que de l'assurance, serait de rendre impératives diverses règles de droit maritime qui resteraient supplétives pour d'autres formes de navigation.

C'est enfin la navigation de plaisance qui justifierait, plutôt qu'un régime autonome, une évolution du droit maritime, si, comme nous l'espérons, le principe de la gratuité du sauvetage des personnes devait être supprimé afin de prendre en compte l'incidence de la navigation de plaisance.

V. L'avenir du droit de la plaisance

283. – Bien que le droit maritime soit d'origine commerciale, ce n'est pas la recherche du profit qui a fondé la plupart des institutions de cette branche du droit. Sa particularité relève de la spécificité du milieu dans lequel évoluent les navires : la mer. Le droit maritime n'est pas le droit des embarcations qui font du commerce mais le droit des Hommes qui affrontent un péril maritime. Le fondement du droit maritime n'est pas la recherche du profit, qui n'est qu'un résultat. Son fondement est la gestion du péril de mer, son objectif le développement des activités maritimes quelles qu'elles soient, du moins en France. Aussi longtemps que le droit de la plaisance partagera ce fondement et cet objectif, le droit de la plaisance ne sera jamais totalement étranger au droit maritime.

Si à l'avenir d'autres juristes sont amenés à s'interroger sur la transposition d'un régime d'origine commerciale pour une activité ludique, nous pouvons leur

recommander de regarder d'abord si ces deux activités partagent les mêmes fondements. À titre de comparaison, nous pouvons nous amuser à imaginer le jour où les activités spatiales seront suffisamment développées pour permettre à des particuliers de s'y aventurer individuellement pour leur seul loisir. Mireille Couston signale déjà le besoin d'un encadrement juridique du tourisme spatial pour le grand public¹⁰⁵⁰. Les juristes auront alors probablement à se demander si leurs activités devront être encadrées par un droit spatial d'origine public, international, commercial ou militaire, ou soumises aux ressorts généraux du droit terrestre, ou encore offrir aux astronautes en herbe un droit dédié.

Le droit de la plaisance spatiale de la collision aura-t-il à cœur de responsabiliser ses usagers face au vide intersidéral en lui imposant une responsabilité pour faute¹⁰⁵¹ ? Au contraire, préféra-t-il mutualiser le risque avec une responsabilité sans faute doublée d'une assurance obligatoire¹⁰⁵² ?

Ne faudra-t-il pas, pour eux aussi, accorder une limitation de responsabilité ou leur étendre les exceptions de responsabilités déjà mises en place¹⁰⁵³, au risque de briser toute velléité de s'engager dans l'espace ? Cela pourrait également relancer un débat sur l'innassurabilité du risque. Il est douteux que l'Etat accepterait de garantir des dommages liés à une opération spatiale de plaisance, ce qu'il fait pourtant actuellement pour des opérations commerciales¹⁰⁵⁴, mais la Cour de cassation aura peut-être encore à juger que le développement des activités spatiales de plaisance est d'intérêt général ?

¹⁰⁵⁰ M. Couston, Fasc. 1600 : *Droit spatial. – Cadre juridique . – Lancement spatial et transport spatial*, LexisNexis, Jurisclasseur Transport, n°170, 2017 : « *L'idée d'un tourisme suborbital grand public a fait prendre conscience non seulement des potentialités en termes de marché à développer et de subsides à retirer, mais encore du besoin d'un encadrement juridique susceptible de sécuriser ledit nouveau marché* ».

¹⁰⁵¹ Le régime actuel est déjà original en ce qu'il distingue une responsabilité de plein droit pour les dommages survenus au sol et dans l'espace aérien et une responsabilité pour faute pour les dommages dans l'espace (article 13 de la loi n° 2008-518 du 3 juin 2008 relative aux opérations spatiales).

¹⁰⁵² L'hypothèse d'un vaisseau spatial en percutant un autre est un cas qui peut paraître marginal, mais au regard du risque majeur que présentent les débris en orbite et le scénario catastrophe cristallisé par le syndrome de Kessler, cette crainte est réelle (ce syndrome est une hypothèse dans laquelle la collision d'un engin spatial avec un débris, qui circulent à de très grandes vitesses dans l'espace, produirait de nouveaux débris, provoquant une réaction en chaîne augmentant le nombre de débris de manière exponentielle jusqu'à rendre l'exploitation de certaines orbites impraticable. Scénario élaboré par Donald J. Kessler de la NASA). On peut songer que les dommages liés à des collisions entraîneront une responsabilité lourde pour nos imaginaires plaisanciers.

¹⁰⁵³ v. par exemple l'article 19 et 20 de la loi n° 2008-518 du 3 juin 2008 relative aux opérations spatiales.

¹⁰⁵⁴ Article 15 de la loi n° 2008-518 du 3 juin 2008 relative aux opérations spatiales.

On peut déjà prédire le conflit qui pourrait survenir autour du régime de l'assurance du vaisseau spatial de plaisance alors que la loi française prévoit d'ores et déjà un régime spécial pour la garantie de la responsabilité civile des opérations spatiales¹⁰⁵⁵. Or ce régime ne distingue pas selon que l'opération ait un but lucratif ou non¹⁰⁵⁶.

L'assistance apportée à un vaisseau en danger devra-t-il ouvrir un droit à rémunération pour l'assistant ou le seul remboursement de ses frais ¹⁰⁵⁷?

Nous ne pouvons qu'espérer que les quelques réflexions de cette étude aideront sous une forme ou une autre nos futurs juristes à éviter les erreurs passées lorsqu'ils seront confrontés à des problématiques similaires au droit de la plaisance.

284. – Mais avant de s'inquiéter du futur lointain d'une hypothétique plaisance spatiale, le futur proche de la plaisance maritime soulève plus d'inquiétudes.

Le droit maritime est un majestueux et vénérable vaisseau qui vogua sur toutes les mers du monde. Insubmersible bâtiment que ni les affres du temps, ni la tempête de critiques de son exubérance, ni même les mesquines rivalités internationales n'ont mis à mal. Plus encore, c'est une arche nourricière dont l'équipage alimenta le juriste de tant de réflexions que le terrien s'inspira humblement de son raffinement.

¹⁰⁵⁵ Article L176-1 et suivants du Code des assurances.

¹⁰⁵⁶ Ce régime serait alors par défaut applicable à l'assurance du plaisancier des étoiles. Le législateur n'aura-t-il pas encore l'idée saugrenue de réintégrer cette assurance dans le droit terrestre en considérant que les règles de l'assurance spatiale sur les sanctions du défaut de paiement de la prime (article L176-4 du Code des assurances) ne protègent pas suffisamment l'assuré ?

¹⁰⁵⁷ Nul doute que la commercialité de l'aventure engagée n'aura pas plus d'intérêt en maritime qu'en spatial, mais sa dangerosité sera peut-être l'élément déterminant de cette équation. Nous savons déjà que divers Etats et leurs astronautes se voient imposés une obligation mutuelle d'assistance et de sauvetage des astronautes en détresse (article V du Traité sur les principes régissant les activités des Etats en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, y compris la lune et les autres corps célestes du 27 Janvier 1967). Mais pourra-t-on encore qualifier un plaisancier de l'espace « d'envoyé de l'humanité » comme le fait le traité de 1967... ?

Dans le sillage de ce navire ondule un serpent, silencieux et indolent, qui dévore goulument, de la recette le fretin.

En France, ce reptile obèse se lova, repu autour de la nef avant d'assaillir, hydre furibonde, effrayée par son reflet, sa queue goguenarde.

Dans cette étreinte stérile, l'Ouroboros hagard accoucha amer d'une chauve-souris chimérique.

Poisson dans les flots, rat pour quitter le navire, maladroit manchot qui bat suffocant, *de grands ailerons blancs qui trainent piteusement* sur le plancher du grand pont.

Car la chauve-souris de la plaisance est comme l'Albatros de Baudelaire :

« Qui hante la tempête et se rit de l'archer ;

Exilé sur le sol au milieu des huées,

*Ses ailes de géant l'empêchent de marcher »*¹⁰⁵⁸...

Mais ce monstre sacré n'a pas fini sa mue. Il a peut-être encore en lui la possibilité de devenir le mythique *Jörmungandr*¹⁰⁵⁹, serpent-monde qui un jour dévorera les océans !

¹⁰⁵⁸ Charles Baudelaire, *L'Albatros*, dans *Les fleurs du mal*, 1859.

¹⁰⁵⁹ Issu de la mythologie nordique.

BIBLIOGRAPHIE

I. Traités et manuels

BEK (M.), *Yachting and the Maritime Labour Convention 2006*, Lavelle, J. (ed). (2014)

BEURIER (Jean-Pierre), sous la direction de, *Droit maritime*, Dalloz Action, 3° (2015-2016)

BONASSIES (Pierre), SCAPEL (Christian), *Traité de droit maritime*, LGDJ, 3^e édition (2016)

COGHLIN (T.); BAKER (A.) ; KENNY (J.) ; KIMBALL (J.) ; BELKNAP (Jr.), *T.H. Time charters*. 7th ed. Informa Law (2015)

COOKE (J.) ; YOUNG (T.) ; QC. KIMBALL (J.) ; LAMBERT (L.) ; TAYLOR (A.) : MARTOWSKI (D.), *Voyage Charters*. 4th ed. Informa law, (2014)

CORDIER (Isabelle), « *Le statut juridique d'armateur* », PUF (1999)

DANJON (Daniel), *Manuel de droit maritime*, LGDJ, 2° (1929)

DUBOST (Sabine), *Le Lamy Fiscal*, Wolters Kluwer (2018)

EDER (B.) ; FOXTON (D.) ; QC. BERRY (S.) ; QC. SMITH (C.) ; BENNETT (H.), *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*. 23rd ed. Thomson Reuters (2015)

LORENZON (F.) ; COLES (R.), *The Law of Yachts and yachtings*. Informa law, (2012)

LUREAU (Pierre) ; OLIVE (Pierre) ; *Commentaires des polices françaises d'assurances maritimes sur corps de navires*, LGDJ (1974)

MONTAS (Arnaud), *Droit maritime*, Vuibert, Dyna'sup Droit, 1° (2012)

PIETTE (Gaël), *Droit maritime*, A. Pedone (2017)

PIETTE (Gaël), *Les ardeurs de la limitation de responsabilité en droit maritime*, LexisNexis, Jurisclasseur Transport (2019)

REMOND-GOUILLOUD (*Martine*), *Droit Maritime*, A. Pedone, 2° (1988)

RIPERT (*George*), *Droit maritime*, Rousseau, 4° (1950)

RODIERE (René) ; DU PONTAVICE (*Emmanuel*), *Droit Maritime*, Dalloz, Précis Dalloz, 12° (1997)

VALIN (*René-Josué*), *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine, du mois d'août 1681*, ed. Jérôme Légier, imprimeur du Roi (1760)

II. Encyclopédies

ACHARD (René) ; DELEBECQUE (Philippe), *Fasc. 1215 : Exploitation du navire. – Affrètement. – Règles communes : nature, formation et rupture du contrat*, JurisClasseur Transport, LexisNexis, (2014)

BERR (Claude J.), *Assurance aérienne*, répertoire de droit commercial Dalloz, (2006-2018)

BONNAUD (Jacques), *Fasc. 1264 : ACTES DE COMMERCE MARITIME*, LexisNexis, Jurisclasseur transport (2009)

CAILLE (Catherine), *Assurance automobile — Répertoire de droit civil*, Dalloz (2015-2020)

COUSTON (Mireille), *Fasc. 1600 : Droit spatial. – Cadre juridique. – Lancement spatial et transport spatial*, LexisNexis, Jurisclasseur transport (2017)

CRESCENZO-D'AURIAC (M.B), *Fasc. 465-40 : Transport maritime. – Contrat d'affrètement*, JurisClasseur Responsabilité civile et Assurances, LexisNexis, 2007

DE CET BERTIN (Cécile), *Fasc. 1232 : Abordage. – Problèmes juridiques. Notion*, LexisNexis, Jurisclasseur Transport (2014)

DE LAPPARENT (Claude G) ; JAMBU-MERLIN (Olivier) ; VIEL (Guillaume), *Fasc. 1053 : Navigation de plaisance. – Navire de plaisance. – Utilisation du navire*, LexisNexis, Jurisclasseur transport (2006)

DE LAPPARENT (Claude G.), *Fasc. 1052 : Navigation de plaisance. – Navire de plaisance. – Notion. Réglementation. Contrats*, LexisNexis, Jurisclasseur transport (2009)

DELEBECQUE (Philippe), *Navire*, Dalloz, Répertoire de droit commercial Navigation maritime (2012)

DELEBECQUE (Philippe), *Fasc. 1130 : Navire et autres bâtiments de mer. – Vente volontaire de navire. – Conditions*, LexisNexis, Jurisclasseur transport (2017)

GIBIRILA (Deen), *Synthèse 1190 - Louage d'ouvrage et d'industrie : contrat de travail et contrat de transport*, LexisNexis, Jurisclasseur Civil Code (2018)

HA NGOC (*Julie*), *Fasc. 1155 : Capitaine*, LexisNexis, Jurisclasseur transport (2011)

HOUTCIEFF (*Dimitri*), *Actes de commerce*, Dalloz, Répertoire de droit commercial (2016)

KULLMAN (*Jérôme*) ; GOLOSOV (*Evgeny*) ; sous la direction de, *Le Lamy Assurances*, Wolters Kluwer (2019)

LEGREGEOIS LOQUEN (*Anne*), *Fasc. 1022 : Marine marchande. – Secours en mer*, LexisNexis, Jurisclasseur Transport (2020)

LUQUIAU (*Antoine*) ; PEREZ (*Sandrine*), *Fasc. 1060 : Navire et autres bâtiments de mer. – Contrat de construction navale. – Formalités. – Nature du contrat*, LexisNexis, Jurisclasseur transport (2018)

MONTAS (*Arnaud*), *Répertoire de droit commercial Navigation maritime*, Dalloz (2015)

MONTAS (*Arnaud*), *Événements de mer – Abordage maritime –*, Dalloz, Répertoire de droit commercial (2017)

PROUTIERE-MAULION (*Gwenaële*) ; LEBOEUF (*Cédric*), *Synthèse - Transport maritime. Navires et autres bâtiments de mer*, LexisNexis, Jurisclasseur transport (2017)

TASSEL (*Yves*), MONTAS (*Arnaud*), *Fasc. 1245 : Avaries Communes* ; LexisNexis, Jurisclasseur Transport (2015)

TURGNE (*Franck*), *Fasc. 590 : Assurances maritimes et transports. – Panorama*, LexisNexis, Jurisclasseur Responsabilité civile et assurance (2013)

VEAUX (*Daniel*) ; VEAUX-FOURNERIE (*Paulette*), DELEBECEQUE (*Philippe*), *Fasc. 1131 : Navire et autres bâtiments de mer*, LexisNexis, Jurisclasseur transport (2016)

VEAUX-FOURNERIE (*Paulette*) ; MONTAS (*Arnaud*), *Fasc. 1233 : Abordage. – Responsabilité de l'abordage*, LexisNexis, Jurisclasseur Transport (2014)

VEAUX-FOURNERIE (*Paulette*), PIETTE (*Gaël*), *Fasc. 1236 : Assistance maritime. – Conditions*, LexisNexis, Jurisclasseur transport (2017)

III. Thèses et mémoires

HORNBOSTEL (*Nicolas*), *De la Loi Aquilia et plus spécialement du délit d'abordage. De l'Abordage, en droit moderne*, Remondet-Aubin (1889)

JEAN-BAPTISTE (*Thierry*), *Le contrat de charter des navires de grande plaisance*, CDMT (2017)

LE JOLIFF (*Nisha*), *Contribution à l'étude du droit de la plaisance*, Centre de droit maritime et océanique, Nantes, (2002)

MICHON (*Louis*), *Droit romain : Du Louage d'ouvrage ; "locatio conductio operis faciendi"*, Thèse, A. Rousseau, Paris, (1890)

PIERRONNET (*François-Xavier*), *Responsabilité civile et passagers maritimes*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille (2004)

REVAH (*Olivier*), *Le régime juridique de la grande plaisance*, CDMT, (2007)

IV. Articles

Auteur non identifié, « *Association française de droit maritime, séance du 12 mars 1999* », DMF, p.381, 1969

Auteur non identifié, « *La location des bateaux de plaisance* », DMF.576, 1997

Auteur non identifié, « *Association Française du Droit Maritime Assemblée Générale de la Commission Plaisance* », DMF.581, 1998

Auteur non identifié, « *Navires Francisation Conditions* », DMF.5, supplément, 2001

Auteur non identifié, « *Instr. 24 janv. 2005, BOI 3 A-1-05. Instr. 22 oct. 2003, BOI C-4-03 Déc. Adm. No 04-048, 24 juin 2004, BO douanes no 6603* », Les Nouvelles Fiscales, 937, 2004

Auteur non identifié, « *Assurance corps Navire de plaisance Clause de valeur agréée Validité* », DMF.9, supplément, 2005

Auteur non identifié, « *Navire Vente (et/ou construction) Garantie de conformité Navires de plaisance* », DMF.9, supplément, 2005

Auteur non identifié, « *Armateur Créanciers de l'armateur Saisie conservatoire Convention de 1952 Créance maritime Notion* », DMF.10 – Supplément, 2006

Auteur non identifié, « *Transporteur Responsabilité Cas excepté Faute nautique* », DMF. supplément n°11, 2007

Auteur non identifié, « *Assurance Plaisance Police tous risques Exclusion de garantie Interprétation* », DMF.10 – Supplément, 2010

Auteur non identifié, « *Port. Régime. Responsabilité du port. Responsabilité civile extra contractuelle. Sources.* », DMF.16, supplément, 2012

Auteur non identifié, « *La navigation de plaisance : une liberté fondamentale conciliable avec la protection de l'environnement* », DMF.736, 2012

Auteur non identifié, « *Supplément. Navire. Navire de plaisance. Vices cachés. Action en garantie.* », DMF.17, supplément, 2013

Auteur non identifié, « *BOI-TVA-CHAMP-30-30-30-10-20130625. TVA : taxation de la location de yachts de luxe* », Les Nouvelles Fiscales, 1116, Lamy fiscal 2013, § 2722, Juillet 2013

Auteur non identifié, « *Charges générées par un bateau de plaisance : conditions de déductibilité* », Les Nouvelles Fiscales, 1128, Lamy fiscal 2013, § 676, Février 2014

Auteur non identifié, « *Territorialité : location de moyens de transport de longue durée et de bateaux de plaisance, BOI-TVA-CHAMP-20-50-30-20141016 ; BOI-TVA-CHAMP-20-50-40-20141016* », Les Nouvelles Fiscales, 1145, Lamy fiscal 2014, § 2677, 2685 et 2687, Décembre 2014

Auteur non identifié, « *Navires de commerce maritime : nouveaux critères d'exonération* », Les Nouvelles Fiscales, 1159, Juillet 2015

Auteur non identifié, « *Assurance. Plaisance. Solutions diverses.* », DMF.19, supplément, 2015

Auteur non identifié, « *Assurances corps. Plaisance. Frais de remorquage. Recouvrement. Garantie des recours de tiers. Action directe* », DMF.19, supplément, 2017

Auteur non identifié, « *Navire. Navire de plaisance. Construction. Mise sur le marché.* », DMF.21, supplément, 2017

Auteur non identifié, « *Navire de plaisance. Construction. Recyclage et traitement des déchets.* », DMF.21, supplément, 2017

BANNIER (Mathieu) ; ANNE (Cécile), « *Yachting – Le registre international français, un concurrent timide des pavillons offshore au yachting* », RDT.4. dossier 9, Octobre 2013

BERLINGIERI (Georgio), « *Chronique de droit maritime italien* », DMF.653, 2004

BEURIER (Jean-Pierre) ; BOISSON (Philippe), « *La plaisance et la sécurité maritime* », DMF.259, 1987

BEURIER (Jean-Pierre) ; CHAUMETTE (Patrick) ; HELIN (Jean-Claude) ; HESSE (Philippe-Jean) ; HOSTIOU (René) ; LE GALL (René) ; LE PICHON (Yvon) ; LORVELLEC (Louis) ; MESNARD (André-Hubert) ; MONDIELLI (Eric) ; ROMI (Raphaël) ; SUPLOT (Alain) ; TANGUY (Yann) ; TASSEL (Yves) ; DE VILLIERS (Michel), *La norme, la ville, la mer. , Mélanges pour le doyen Yves Prats*, La maison des sciences de l'Homme (2000)

BOKALLI (V,E), « *L'avarie commune : réflexion critique sur une institution traditionnelle du droit maritime* », DMF n°559, 1er avril 1996.

BONASSIES (Pierre), « *Chronique de jurisprudence maritime américaine (1985 – 1991* », DMF.521, 1992

BONASSIES (Pierre), « *Le droit positif en 1992* », DMF.523, 1992

BONASSIES (Pierre) « *Chronique de jurisprudence maritime américaine (1992 – 1993)* », DMF.544, 1994

BONASSIES (Pierre), « *Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité* », DMF.524, 1993

BONASSIES (Pierre), « *La responsabilité du plaisancier en croisière* », Gaz.pal.4, p.1308, 1997

BREDEAU, « *Droit de la plaisance droit terrestre ou droit maritime* », Gaz.pal.4, p.1094, 1997

CACHARD (Olivier), « *"Droit maritime" par Gaël PIETTE* », DMF.798, 2018

CHAUVEAU (Paul), « *Rétrospective d'actualités* », DMF.9, 1968

CHAUVEAU (Paul), « *Rétrospective d'actualité* », DMF. p. 6 et 7, 1973

CLERIN, (Denis), « *Les dispositions relatives à la navigation de plaisance de la loi pour l'économie bleue* », DMF.793, 2017

CROIX (Mathieu) ; SOYER (Laura), « *Yacht – La saisie conservatoire des yachts* », RDT.4, dossier 14, Octobre 2013

CROIX (Mathieu) ; RAYNAUD (Marie-Noëlle) ; LEMARIE (Alexis), « *Navire de plaisance – Actualité jurisprudentielle de la limitation de responsabilité du propriétaire de navire de plaisance* », RDT.4, dossier 13, Octobre 2013

- DE JUGLART, « *La navigation de plaisance en mer* », DMF, p.387, 1981
- DE LAPPARENT (Claude G.), « *La responsabilité en matière de courses et régates (ports, clubs et participants)* », DMF.581, 1998
- DE LAPPARENT (Claude G.), « *La responsabilité du chef de bord et du locataire-affrèteur non chef de bord* », DMF.614, 2001
- DELEBECQUE (Philippe), « *Infrastructures, transport et logistique – Pourquoi s'en prendre à la filière marine ?* », Énergie – Environnement – Infrastructures 12, repère 11, Décembre 2017
- DELPECH (Xavier), « *Fiscalité – Impôt sur les sociétés – Non-déductibilité des frais de location d'un navire de plaisance* », Juris Tourisme, 162, 2014
- DELPECH (Xavier), « *Responsabilité du transporteur maritime de passagers* », D. Actu, 23 novembre 2017
- DUPUY (Caroline), « *Fiscalité des navires : le monde du yachting dans la tempête* », Droit et patrimoine n°264, Décembre 2016
- FEDI (Laurent), « *Le transport maritime international face à la pollution atmosphérique : enjeux stratégiques du 21e siècle* », DMF.737, 2012
- FISCHER (A.), « *TVA – Location de navires – La location de navires de plaisance sans équipage n'est pas une affaire d'agence de voyages, mais une location de moyens de transport* », Tourisme et Droit, 16, 2000
- FISHER (J.C.), « *Rearticulating the rule against penalty clauses* ». L.M.C.L.Q. 169. 1, 2016
- GAY (R.), « *Damages in addition to demurrage* », L.M.C.L.Q. 72, 1, février 2004
- GINTER (Eric), « *Ce qu'il convient d'entendre par "navigation de plaisance"* », DMF.687, 2007
- HÜBNER (Christian), « *L'assureur peut-il invoquer la limitation de responsabilité ?* », DMF.632, 2002
- JEANNIN (Henri), « *Les mécomptes de la clause de valeur agréée en plaisance* », DMF.799, 2018

JAMBU-MERLIN (Olivier), « *A l'abordage ! Pour une unicité du régime de l'abordage* », DMF.702, 2009

JAMBU-MERLIN (Roger), « *Le droit de la plaisance en 1985* », DMF, p.323, 1985

KATZ (Charles D.), « *Recognizing The Need For International Exclusion of Pleasure Craft From Limitation of Liability Statutes* », Fordham International Law Journal. Volume 6, Issue 3, 1982

LAMI SOURZAC (Ariane), « *Contrat d'assurance plaisance : Un éclairage sur la clause de valeur agréée* », Gaz.pal.4, p.1537, 1997

LANGAVANT (Emmanuel), « *Responsabilité en navigation de plaisance – L'accident de la rochelle* », DMF.259, 1982

LATRON (Pierre), « *Le principe de limitation de responsabilité est applicable aux navires de plaisance* », DMF.562, 1996

LE BIHAN GUENOLE (Martine), « *Bateaux de plaisance et économie circulaire* », DMF.793, 2007

LE BRUN (Roger), « *En fait de yacht possession peut-elle valoir titre ?* », DMF, p.365, 1949

LUREAU (Pierre), « *La nouvelle législation des assurances maritimes* », DMF.259, 1968

LUREAU (Pierre), « *Faut-il une loi sur la navigation de plaisance ?* », DMF, p.323, 1970

METIVIER (Jean-Charles), « *Les responsabilités encourues par les plaisanciers du fait de dommages dont seraient victimes les personnes embarquées* », Petites affiches n°93, 1995

MIRIBEL (Stéphane), « *Ports de plaisance : Stratégies de développement* », DMF.645, 2004

MIRIBEL (Stéphane), « *"Info-droit", Institut méditerranéen des transports maritimes (IMTM) – Marseille Aix-en-Provence le 22 juin 2009* », DMF.705, 2009

MIRIBEL (Stéphane), « *Editorial* », DMF.741, 2012

MIRIBEL (Stéphane), « *Plaisance et limitation de responsabilité* », DMF.766, 2015

MIRIBEL (Stéphane), « *Sur l'exclusivité et autres particularités du régime de l'abordage* », DMF.823, 1er avril 2020

MONTAS (Arnaud), « *Les ardeurs de la limitation de responsabilité en droit maritime* », La Semaine Juridique Entreprise et Affaires n° 14, 4 Avril 2019, 1163, 4 avril 2019

MIRIBEL (Stéphane), « *Résumé de l'intervention du député Arnaud Leroy sur la loi pour l'économie bleue du 20 juin 2016 dite "Loi Leroy"* », DMF.784, 2016

NICOLAS (Pierre-Yves), « *Le droit français des assurances maritimes de 1949 à nos jours* », DMF.591, 1999

NICOLAS (Pierre-Yves), « *Des valeurs assurées sur corps de navires de plaisance en droit français* », DMF.763, 2014

ORRÙ (Elena), « *Contracts used for the charter or lease of pleasure vessels in pleasure navigation: an italian perspective* », PPP god. 57, 172, str. 75–95, 2018,

PIERRONNET (François-Xavier), « *"Responsabilité civile et passagers maritimes"* », DMF.661, 2005

PIETTE (Gaël), « *Le Droit Maritime Français, N° 806, 1^{er} octobre 2018* », DMF.806, 1^{er} Octobre 2018

RAISON (Olivier) ; MARGUET (Bernard), « *Le skipper ou chef de bord, notion, fonction et responsabilité* », DMF.746, 2013

RAYNAUD (Marie-Noëlle) ; KALIL (Carole), « *La valeur agréée en matière d'assurance plaisance* », RDT.4, dossier 12, Octobre 2013

REBUFAT (Denis), « *Le droit de la plaisance existe* », Gaz.pal.4, p.1093, 1997

REARDON (D.), « *Taxing times for the super yacht industry* », Maritime risk international, juillet 2013

REMERY (Jean-Pierre), « *Pour une insaisissabilité temporaire des navires invités à une manifestation nautique* », DMF.611, 2001

REMERY (Jean-Pierre), « *La réparation navale : des rapprochements sont-ils possibles, en jurisprudence, avec le droit de la consommation* », DMF.820, 1^{er} Janvier 2020

REMOND-GOUILLOUD (Martin), « *Le navire : aventure juridique contemporaine* », DMF.591, 1999

REMOND-GOUILLOUD (Martine), « *Navires et engins de plages* », DMF.387, 1984

REVAH (Olivier), « *L'environnement économique et juridique de la grande plaisance* », Tourisme et Droit. 111, 2009

REZENTHEL (Robert), « *Le régime de la responsabilité des activités de plaisance* », DMF.575, 1997

REZENTHEL (Robert), « *Le régime de la responsabilité des activités de plaisance (en particulier dans les ports et dans leurs abords)* », DMF.575, 1997

REZENTHEL (Robert), « *La navigation de plaisance : une conciliation de la liberté et de l'intérêt général* », DMF.684, 2007

REZENTHEL (Robert), « *L'accueil de la grande plaisance dans les ports* », DMF.700, 2009

REZENTHEL (Robert), « *Les plaisanciers, usagers des ports* », DMF.778, 2016

TANTIN (Jean-François), « *Le Code général des impôts ne fixe le tarif de la taxe spéciale au taux de 19 % que pour les risques de navigation maritime ou fluviale des bateaux de sport ou de plaisance* », DMF.571, 1997

TASSEL (Yves), « *La plaisance et le droit en 1991* », DMF.508, 1991

TASSEL (Yves), « *ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME Première journée Georges Ripert, Actualité du droit maritime en 1994 13 juin 1994* », DMF.540, 1994

TASSEL (Yves), « *Plaisance* », DMF.573, 1997

TASSEL (Yves), « *Plaisance (suite et fin)* », DMF.574, 1997

TASSEL (Yves), « *Le développement du droit applicable à la plaisance* », DMF.699, 2009

THEPOT (Jean-paul), « *Paquebots – Historique : De la ligne à l'industrie des croisières* », Annales de l'IMTM 1998, Dossier : La croisière maritime, 1998

TORET (Matthieu), « *Régime TVA des navires de commerce : difficultés persistantes relatives au yachting Aperçu rapide* », Revue de Droit fiscal, 17, act 265, Avril 2016

TOUSSAINT (Lisa), « *Maritime : place au futur* », BTL n° 3652, 10 juillet 2017

TURGNE (Franck), « *Étude comparative des dispositions terrestres et maritimes du Code des assurances* », RDT.10, étude 11, Octobre 2010

VIALARD (Antoine), « *La gratuité du sauvetage maritime des personnes, étude critique d'un tabou* », Annuaire du droit maritime et aéro-spatial, tome X, 1989

VIALARD (Antoine), « *Les applications du droit maritime dans le cadre des ports de plaisance* », DMF.556, 1996

VIALARD (Antoine), « *Sale temps sur un sale agreement* », DMF.695, 2008

VIALARD (Antoine), « *La limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du 21e siècle* » ; DMF.699, 2009

VOISARD (Alain), « *L'expertise plaisance* », DMF.743, 2013

VOISARD (Alain) ; ROYER-FLEURY (Agnès), « *Utilisation commerciale des navires de plaisance : Aspects concurrentiels induits par la dichotomie réglementaire* », DMF.755, 2014

VROOM (Fred), PATTARD (Estelle), « *Yacht d'occasion - Essai de droit comparé concernant l'acquisition d'un yacht d'occasion selon le contrat-type élaboré par la MYBA* », RDT.4. dossier 7, Octobre 2013

V. Commentaires de jurisprudence

Auteur non identifié, « *Abordage. Notion. Collision entre un kite surf et une planche à voile (oui)* », DMF. Supplément, (2014) ; CA Montpellier 15 janvier 2013

Auteur non identifié, « *Navire. Plaisance. Location par une société à des fins commerciales. Fiscalité. Charges déductibles (non).* », DMF.19, supplément, 2015 ; CE 20 novembre 2013

Auteur non identifié, « *Navire. Navire de plaisance. Contrat de gestion. Consignation (non). Agence commerciale (non).* », DMF.20, supplément, 2016 ; T. com. Marseille 11 novembre 2014

Auteur non identifié, « *Sentence arbitrale 1230 du 02 juin 2016* », DMF.801, 2018

Auteur non identifié, « *Limitation de responsabilité. Plaisance. Faute inexcusable (non). Protocole de 1996. Entrée en vigueur. Date à considérer. Date où les dommages ont été constatés.* », DMF. Supplément n°22, 1^{er} juin 2018

Auteur non identifié, « *Le sous-acquéreur d'un navire de plaisance peut-il rechercher la responsabilité du chantier naval co-contractant du vendeur initial en raison d'un vice affectant le navire et imputable au chantier ?* », DMF.816, 1^{er} septembre 2019 ; CA Aix-en-Provence, 2 mai 2019, n° 2019/164

BONASSIES (Pierre), « *Assistance à un plaisancier par un plaisancier* », DMF.588, 1998 ; CA Paris, 21 octobre 1998

BONASSIES (Pierre), « *Calcul de l'indemnité d'assistance due à un plaisancier* », DMF.619,2001 ; Cass.com, 29 mai 2001

BONASSIES (Pierre) ; DELEBECQUE (Philippe), « *L'abordage chasserait-il le contrat ?* », DMF.694, 2008 ; Cass.com, 18 mars 2008, n° 06-20.558

BONASSIES (Pierre), « *Émergence du contractuel dans les activités de plaisance* », DMF.750, 2013 ; Cass.civ2, 18 octobre 2012, n° 11-14.155

BONASSIES (Pierre), « *Application de la responsabilité civile du droit commun aux opérations de réparation d'un navire* », DMF.802, 2018 ; CA Aix-en-Provence, 21 décembre 2017, n° 15/11019, Navire « *Dolce Vita* »

BRIAND (Luc), « *L'intérêt général qui s'attache au développement de la plaisance justifie les limitations de responsabilité civile* », DMF.764, 2014 ; Cass.com, 9 octobre 2014, n° 14.40.036, Navire « Pti Jules »

BUGADA (Alexis), « *Yachting et manning internationaux : à la recherche du véritable employeur* », DMF.816, 1^{er} septembre 2019 ; CA Aix-en-Provence, 4 avril 2019, n° 16/12423, Navire « M/Y Mi-Al »

CACHARD (Olivier), « *Sur les difficultés de fond et de procédure que peut provoquer la vente d'un yacht par un chantier naval* », DMF.762, 2014 ; CA Aix-En-Provence, 17 juillet 2014, n° 12.16401

COSTE (Bernard), « *Procédure d'ordre de l'adjudication du navire "Stainless Lord"* », DMF.584, 1998

COSTE (Bernard), « *Abordage de navires au mouillage : Notion de navire "faisant route" et portée de l'obligation de veille* », DMF.806, 1^{er} Octobre 2018 ; CA Aix-en-Provence, 9 mai 2018, n° 17/01024

COURCELLE-LABROUSSE, « *Le droit de visite d'un navire de plaisance par les douanes dispensé d'une autorisation préalable* », DMF.752, 2013 ; Cass.com, 19 mars 2013, n° 11.19076, Navire « See Adler »

DE LAPPARENT (Claude. G.), « *Résiliation d'un contrat de location d'un navire de plaisance pour non-délivrance de l'acte de francisation à son locataire* », DMF.565, 1996 ; CA Rouen, 21 mars 1996

DE LAPPARENT, (Claude G.), « *Charge de la preuve en matière de garantie des vices cachés* », DMF.576, 1997 ; TGI La Rochelle, 23 avril 1996

DE LAPPARENT (Claude G.), « *Annulation de la vente d'un navire de plaisance atteint d'osmose* », DMF.613, 2001 ; CA Montpellier, 10 février 1999

DE LAPPARENT (Claude G.), « *Interprétation d'une police d'assurance navigation de plaisance : le convoyage du navire doit être couvert par une police spéciale* », DMF.675, 2006 : Cass.civ2, 13 juillet 2006, n° 05-11.242, Navire « Creter IV »

DE LAPPARENT (Claude. G), « Responsabilité du chantier naval et du mandataire de gestion-loueur d'un navire de plaisance », DMF.680, 2007 ; CA Anvers, 9 janvier 2007, n° 05/02647, Navire « Key Largo »

DE LAPPARENT (Claude G.), « Nullité de la vente d'une unité de plaisance pour erreur sur la substance et dol en l'absence de marquage CE sur le navire », DMF.691, 2008 ; CA Rennes, 28 juin 2007, n° 06-00917, Navire « Alpha Marine »

DELEBECQUE (Philippe), « Le contrat de crédit-bail ayant pour objet un navire : un contrat solennel », DMF.588, 1998 ; CA Paris, 12 juin 1998

DELEBECQUE (Philippe), « Crédit-bail de navire : à qui appartiennent les accessoires incorporés au navire en cours de contrat ? », DMF.664, 2005 ; Cass.com, 8 mars 2005

DELEBECQUE (Philippe), « Assistance, remorquage et abordage : quel est le régime applicable ? », DMF.676, 2006 ; Cass.com, 21 mars 2006, n° 03-20.817, Navire « Le Noroît »

DELEBECQUE (Philippe), « Construction navale : le changement du pavillon comme bouleversement de l'économie du contrat », DMF.719, 2010, CA Aix-en-Provence, 12 février 2009, n° 08/00910

DELEBECQUE (Philippe), « Opération de crédit-bail et fourniture faites pour l'exploitation du navire : qui est débiteur ? », DMF.739, 2012 ; Cass.com, 5 juin 2012, n° 09.14.501 et n° 09.66.318, Navire « The One »

DELEBECQUE (Philippe), « Première application de la Convention de Vienne à la vente d'une pièce de moteur de navire », DMF.767, 2015 ; CA Aix-en-Provence, 27 novembre 2014, n° 14/05990, Navire « Billy Budd »

DELEBECQUE (Philippe), « Où sont passées les clauses d'arbitrage manifestement inapplicables ? », DMF.776, 2016 ; Cass.civ1, 21 octobre 2015, n°14-17.056 ; Cass.civ1, 23 septembre 2015, n° 14-22.149

DELEBECQUE (Philippe), « Réparation navale : la Cour de cassation définit la "réception" du navire au sens de l'article L. 110-4 II du Code de commerce », DMF.808, 1^{er} décembre 2018 ; Cass.com, 19 3 2018, n° 17-17.748

DELEBECQUE (Philippe), « *A défaut d'un lieu convenu, le lieu de livraison d'un navire de plaisance est celui où il se trouvait au moment de la conclusion de la vente* », DMF.811, 1^{er} mars 2019 ; CA Aix-en-Provence, 4 décembre 2018, n° 17/10453

DESPLANQUES (Freddy), « *La lettre de pavillon commerciale belge ne dispense pas de s'acquitter du droit de passeport mais peut permettre de bénéficier du régime fiscal privilégié sur le carburant avitaillé* », DMF.741, 2012 ; Cass.crim, 25 janvier 2012, n° 10-85.888, Navire « Phylliroe »

DESPLANQUES (Freddy), « *Navires – Le régime d'exonération de TVA des navires assurant un trafic rémunéré de voyageurs ou exerçant une activité commerciale : l'impact de l'arrêt de la CJUE du 21 mars 2013 sur le yachting* », RDT.4, dossier 11, Octobre 2013 ; CJUE, 21 mars 2013, aff. C-197/12

GAUDEMET-TALLON (Hélène), « *De la validité d'une clause attributive de juridiction insérée dans un contrat d'assurance maritime rédigé en anglais* », Rev.crit.dip. 537, 1997 ; Cass.com, 11 mars 1997, Voilier « Khalifa »

GINTER (Eric), « *Une entreprise peut-elle déduire les charges qu'elle expose pour la location d'un navire de plaisance à des fins de promotion commerciale ?* », DMF.763, 2014 ; CE 20 novembre 2013, n° 338170

L. (P.), « *C.Com 2 décembre 1965 "Commandant Dupuis"* », DMF, p.139, 1966 ; 02/12/1965 ; Cass.com, 02 décembre 1965, Navire « Commandant Dupuis »

LAPPARENT (Claude G.), « *Responsabilité d'un chantier naval pour vol d'un bateau entreposé sur un terre plein* », DMF.563, 1996 ; CA Rennes, 22 novembre 1995

LAROQUE (Hervé), « *Sur la SNSM jugée partiellement responsable de la perte d'un navire de plaisance qu'elle a tenté de déséchouer lors d'une opération d'assistance maritime* », DMF.790, 2017 ; CA Paris, 3 Novembre 2016, n° 15/07715, Navire « Cristina »

LASSEZ PORTS (Jacques-Max), « *La "visite" des "lieux privés" d'un navire de plaisance nécessite une autorisation préalable* », DMF.626, 2002 ; Cass.com, 12 février 2002

LATRON (Pierre), « *Navigation de plaisance : l'ultime décision de l'affaire de l'Airel* », DMF.555, 1995 ; Cass.Civ.2, 8 mars 1995, n° 91-14.895, Navire « Airel »

LOOTGIETER (Sébastien), « *En application de la Convention de 1952, une saisie conservatoire peut être fondée sur une allégation de créance* », DMF.766, 2015 CA Aix-en-Provence, 16 octobre 2014, n° 13/23344, Navire « Martha Ann »

LUQUIAU (Antoine), « *Les assureurs plaisance dans l'œil du cyclone* », DMF.814, 1^{er} juin 2019 ; CA Basse-Terre, 25 février 2019, n° 16/01927, Voilier « Kshanna »

LUREAU (Pierre), « *Yacht "T."* », DMF.153, 1973 ; C.com, 17 octobre 1972

MANDIN (François), « *La responsabilité contractuelle de l'organisateur d'un stage de voile* », DMF.763, 2014 ; Cass.civ, 4 juin 2014, n° 12.28.368, Navire « Fastoche »

MESTRE (Anna), « *Débat sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navire de plaisance en Espagne* », DMF.774, 2015 ; Tribunal suprême (Espagne), 6 mai 2015, n° 241/2015, Navire « Olympia ».

MIRIBEL (Stéphane), « *Laisser son navire sous tension à la borne du quai pendant son absence ne constitue pas une faute inexcusable/faute de témérité* », DMF.763, 2014 ; Cass.com, 29 avril 2014, n° 12.25.901, Navires « Caliente » et « Makira »

MIRIBEL (Stéphane), « *"Assimilée" à un navire, une planche à voile est soumise aux règles de l'abordage* », DMF.779, 2016 ; Cass.crim, 2 février 2016, n° 15-80.927

NDENDE (Martin), « *La mention, signée, « fret prépayé » : une présomption simple de paiement* », DMF.594, 1999 ; Cass.com, 13 octobre 1998

NDENDE (Martin), « *Conditions de la saisie conservatoire d'un navire pour créances relatives à sa location* », DMF.656, 2005 ; CA Rouen, 8 avril 2004

NICOLAS (Pierre-Yves), « *La preuve de la valeur vénale incombe à l'assuré* », DMF.763, 2014 ; CA Aix-en-Provence, 10 avril 2014, n° 2014.181, Navire « Lugdiline II »

NICOLAS (Pierre-Yves), « *Le défaut d'entretien peut-il être exclu lorsqu'il provoque l'innavigabilité du navire ?* », DMF.774, 2015 ; Cass.civ2, 5 février 2015, n° 14-10.507, Vedette « Babathur »

NICOLAS (Pierre-Yves), « *Remorquage impayé sur la Route du Rhum* », DMF.780, 2016 ; CA Rennes, 23 septembre 2015, n° 14-00815, Voilier « Bye Bye ».

NICOLAS (Pierre-Yves), « *Navigation et stationnement permanent* », DMF.784, 2016 ; Cass.com, 5 avril 2016, n° 14-24.571, Bateau « Kiosque 1 »

NICOLAS (Pierre-Yves), « *Perte totale, vol ou détournement* », DMF.806, 1^{er} Octobre 2018 ; CA Aix-en-Provence, 8 février 2018, n° 15/01993, Navire « Linda »

NICOLAS (Pierre-Yves), « *Le fonds de limitation peut être constitué après l'assignation en paiement* », DMF.810, 1^{er} février 2019 ; Cass.com, 19 septembre 2018, n° 17-16.679

NICOLAS (Pierre-Yves), « *Renonciation de l'assureur à la prescription* », DMF.818, 1^{er} novembre 2019 ; CA Versailles, 28 MAI 2019, n° 18/01446, Navire « Sarkocharles »

PEIGNON (Charlotte), « *Limitation de responsabilité : portée du plafond de garantie du contrat d'assurance et règle du cumul des plafonds légaux* », DMF.830, 2020 ; Cass.com, 26 juin 2019, n° 18-12249 et 18-12450, Navire « Accroch'cœur »

PIETTE (Gaël), « *La vente d'un navire de plaisance à un particulier est un acte mixte ; réflexions sur la place du droit de la consommation dans la plaisance* », DMF.826, 1^{er} Juillet 2020 ; CA Paris, 13 février 2020, n° 19/18094

PIETTE (Gaël), « *Quand la plaisance n'est plus plaisante : Le partage de responsabilité consécutif à un abordage* », DMF.829, 2020 ; CA Aix-en-Provence, 7 novembre 2019, n° 18/11277, Navires « Coco » et « Sea of Stars »

RAISON (Olivier), « *Nature du contrat de location d'un navire de plaisance avec skipper* », DMF.763, 2014 ; CA Papeete, 12 avril 2012, n° 222.10

REMOND-GOUILLOUD (Martine), « *Droit applicable à une opération d'assistance en mer suivie d'un abordage du navire assisté alors qu'il était remorqué au port* », DMF.642, 2003 ; CA Aix-en-Provence, 16 septembre 2003

REYNOLDS (F.M.B), « *The notions of waiver. The Kanchenjunga* », L.M.C.L.Q. 453, 4, novembre 1990 ; H.L, Motor oil Hellas (corinth) Refineries S.A. v. Shipping Corporation of India (the "kanchenjunga") [1990]

ROYER-FLEURY (Agnès), « *Vente d'un navire de plaisance neuf : conditions de mise en œuvre de la garantie de conformité tirée de l'article L. 211-7 du Code de la consommation* », DMF.769, 2015 ; CA Poitiers, 27 février 2015, n° 12.03634

SANA-CHAILLÉ DE NÉRÉ (Sandrine), « *En droit français, l'assureur ne bénéficie de la "limitation" que s'il existe "un fonds"* », DMF.744, 2013 ; Cass.com, 11 décembre 2012, n° 11.24703, Navire « Dizzy »

SANA-CHAILLE DE NERE (Sandrine), « *Le droit de propriété, créance maritime autorisant la saisie conservatoire d'un navire* », DMF.700, 2009 ; CA Aix-en-Provence, 12 juin 2008, n° 08/04358, Navire « Ocean Breeze »

SANA-CHAILLE DE NERE (Sandrine), « *Vente de navire : droit de la consommation et compétence juridictionnelle* », DMF.2017, 1^{er} octobre 2019 ; CA Montpellier, 23 mai 2019, n° 18/03497

SIMON (Patrick), « *Détermination de la valeur vénale d'un navire de plaisance volé* », DMF.806, 1^{er} Octobre 2018 ; CA Paris, 29 mai 2018, n° 17/05333

TASSEL (Yves) ; LE BRUN (Roger), « *Navigation de plaisance : du droit applicable au heurt de deux véliplanchistes* », DMF.515, 1992

TASSEL (Yves), « *L'application de l'assurance du voilier lorsque le dommage résulte de la faute du skipper par ailleurs assuré par une compagnie différente pour sa responsabilité civile.* », DMF.560, 1996 ; Cass.com, 3 octobre 1995, n° 94-10.547

TINAYRE (A.), « *Evènement de mer : De la loi applicable à l'événement survenu en Espagne, mettant en cause un zodiac et un baigneur* », DMF.523, 1993 ; CA Rennes, 7 mai 1992

TURGNE (Franck), « Cassation pour dénaturation des termes clairs et précis d'une clause d'exclusion de garantie », DMF.702, 2009 ; Cass.civ2, 10 juillet 2008, n° 07-15.211, Navire « Neba »

TURGNE (Franck), « Responsabilité du skipper et assurance plaisance (exclusion de garantie, limitation de responsabilité, obligation des groupements sportifs) », DMF.741, 2012 ; Cass.civ2, 12 avril 2012, n° 10-20.831 et 10-21.094, Voilier « Pti Jules »

VIALARD (Antoine), « Yacht "Collinga-II" », DMF.659, 1981 ; CA Aix-en-Provence, 09/05/1980

VI. Table des jurisprudences (par ordre chronologique)

Cour de cassation, chambre criminelle, 17 Janvier 1850, D.P. 1850. 1. 74

Stanton v Richardson (1873-74) L.R. 9 C.P. 390.

Cour de cassation, chambre des requêtes, 30/07/1884, DP. 1885.1.193

Comp. Transatlantique c/. Sénéchal de la Grange

Cour de cassation, chambre des requêtes, 23/01/1888, DP. 1888, 1, 405, Société de Maas c/. Gordon Benneti

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 29/06/1899, DP 1899. 2. 438, Dor c/. Choppy

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 25/07/1908, D. 1909.2. p.137, note Ripert, Navire « Malgré-tout »

Dunlop Pneumatic Tyre Co Ltd v New Garage & Motor Co Ltd [1915] A.C. 79

Italian State Railways v Mavrogordatos [1919] 2 KB 305

Aktieselskabet Reidar v Arcos Ltd [1927] 1 K.B. 352.

Cour d'Appel de Rabat, 22/02/1949, DMF, 1950, p. 405, Navire « Seaflower »

Cour de cassation, chambre commerciale, 18/06/1951, Navire « Lamoricière »

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 07/12/1961, DMF 1962, p. 284, note E. du Pontavice

Cour d'Appel de Caen, 3ème chambre, 25/02/1963, Doyen c/ Veuve Régis

Cour de cassation, chambre commerciale, 02/12/1965, Bulletin civil 1965 n° 622, D. 1966. 501, Navire « Commandant Dupuis »

Tribunal de commerce de La Rochelle, 30/04/1965, DMF, 1965, p.632, Navire « Esquirol-II »

Cour de cassation, chambre commerciale, 10/03/1966, DMF.1966.335, Yacht « Esquirol-II »

Cheikh Boutros Selim El-Khoury v Ceylon Shipping Lines (The Madeleine) [1967] 2 Lloyd's Rep. 224

Cour de cassation, chambre mixte, 20/12/1968, *Le Continent c/Schroeter*, GAJC, t. Bull.civ. II, 13e éd., 2015, n°213 ; D. 1969. 37

Cour de cassation, deuxième chambre civile, 05/03/1969, n°65-11.725, Bull.civ. 1969 n°68.

Cour d'appel de Rennes, 4ème chambre, 18/06/1970, DMF.1971.277, Yves Gallot-Lavalée et Cie d'Assurances La Nationale C. Girerd

QB (Angleterre), 1971, 2 Lloyd's Rep. 200, « *The Evaggelos Th* »

Tribunal de Grande instance de Saint-Brieux, 13/07/1971, *Cayeux c/ Jouan* obs. E. Langavant, « Responsabilité en navigation de plaisance, l'accident de la rochelle », DMF.259.1982

Cour de cassation, Chambre commerciale, 27/11/1972, n° 70-12.596, *Navire « Gipsy II »*

Skibsaktieselskapet Snefonn v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (The Berge Tasta) [1975] 1 Lloyd's Rep. 422

Alma Shipping Corp of Monrovia v Mantovani (The Dione) [1975] 1 Lloyd's Rep. 115

Tribunal de Grande instance Marseille, 01/06/1977, *veuve Laniep*, DMF.1978, note Rodière

Photo Production Ltd v Securicor Transport Ltd [1980] A.C. 827

Santa Martha Baay Scheepvaart and Handelsmaatschappij NV v Scanbulk A/S (The Rijn) 1981] 2 Lloyd's Rep. 267

Malaysian International Shipping Corp v Empresa Cubana de Fletes (The Bunga Kenanga) [1981] 1 Lloyd's Rep. 518

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 09/05/1980, DMF.659, 1981, *Yacht « Collinga-II »*

Cour de cassation, assemblée plénière, 19/06/1981, n° 78-91.827, Bulletin des arrêts Cour de Cassation Assemblée plénière n°4

Cour de cassation, chambre mixte, 04/12/1981, n° 79-14.207, Bulletin des arrêts Cour de Cassation Chambre mixte n°8

Cour de cassation, chambre commerciale, 07/12/1982, n° 81-10.205, Bull. civ. IV, n° 400, Navire « Jep »

Cour d'appel de Rennes, 04/05/1982, DMF, n° 409 de 1983, p. 40 et les obs. de Y. Tassel et Y.-M. Le Jean

Athens Cape Naviera SA v Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa AG (The Barenbels) [1984] 2 Lloyd's Rep. 388

Cour de cassation, 1^{ère} chambre civile, 15/05/1984, n° 82-11.405, Bull. civ. I, n° 157, Navire « La Désirade », DMF 846.2020, Obs. P.Y. Nicolas

Cour de cassation, deuxième chambre civile, 16/05/1984, n°82-16.872, Bull.civ. 1984 II n° 86.

Cour d'appel de Pau, 18/12/1986, n°3583/06, Juris.Data : 1986-048020, Abadie C./ Resseguet

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 21/07/1988, DMF 1990, 20, obs. P. Bonassies ;

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 2^{ème} chambre civile, 03/05/1988, 86/5644, Cour de Justice de l'Union Européenne, 2^{ème} chambre, 15/03/1989, n° 51/88

Cour d'appel de Montpellier, 9 novembre 1989, n° 86/3381

Motor Oil Hellas (Corinth) Refineries SA v Shipping Corp of India (The Kanchenjunga), [1990] 1 Lloyd's Rep. 391

Cour de cassation, chambre commerciale, 09/05/1990, n° 88-17.537,

Cour de cassation, deuxième chambre civile, 09/05/1990, n° 89-11.428, Bull.civ. 1990 II n° 93 p. 49

Cour de cassation, 3^{ème} chambre civile, 21/11/1990, n° 89-15.922, Bull.civ. 1990 III n° 236 p. 134

Cour d'appel de Rennes, 07/05/1991 obs. Y. Tassel, R. Le Brun, « Navigation de plaisance : du droit applicable au heurt de deux véliplanchistes », DMF n° 515, 1^{er} avril 1992

Cour d'appel de Lyon, 13 mai 1991, DMF 1992, p. 27, obs. Y. Tassel ;

Cour administrative d'appel de Nantes, 25/03/1992, n° 91NT00645, Voilier « *Jean Stalaven* »

Cour d'appel de Dijon, 3 Novembre 1992, n°000978/92

Pearl Carriers Inc v Japan Line Ltd (The Chemical Venture) [1993] 1 Lloyd's Rep. 508

Federal court of appeal (Canada), 08/02/1993, 151 N.R. 199, Casden v. Cooper Ent. Ltd.,

Cour de cassation, 1^{ère} chambre civile, 24/03/1993, n° 82-11.405, Compagnie d'assurance la mer c./ Girard

Cour d'appel de Paris 25/01/1995, D. 1997, Somm. 191, obs. F. Lagarde.

Tribunal de grande instance, Cherbourg, 21/02/1995, n° 95/269500028

Cour de cassation, deuxième chambre civile, 08/03/1995, n° 91-14.895 ; Bull.civ. 1995 II n° 83 p. 47

Cour de cassation, chambre criminelle, 10/04/1995, n° 94-81.138, Bull.crim. 1995, n°152, p.425

Cour de cassation, deuxième chambre civile, 28/02/1996, n°93-17.457 ; 93-18.012 ; 93-18.356, Bull.civ. 1996 II n° 37 p. 24

CJCE, 07/03/1996, C-334/94

Cour d'appel de Rouen, 2^{ème} chambre civile, 21/03/1996, DMF.565, 1996, CREDIT DE L'EST C. / SOGEMA M. PAYELLE

Cour de cassation, chambre commerciale, 26/03/1996, n° 94-14.320, DMF.562, 1996, Voilier « *Zeus-Oléanis* »

Cour de cassation, 3^{ème} chambre civile, 12/06/1996, n° 94-19.052, Bull.civ. 1996 III n° 137 p. 89

Tribunal de Grande instance de Toulon 15/06/1996, n°92/05849 obs. P. Bonassies, « *La responsabilité de l'armateur de croisière* », Revue Scapel 1998, p.84 et suivant.

Cour de cassation, chambre sociale, 13/11/1996, n° 94-13.187, Bull. civ. V, no 386

Cour de cassation, chambre commerciale, 04/03/1997, n° 95-12.455, DMF.571, 1997, MAAF c./ M. LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES IMPÔTS

Cour de cassation, chambre commerciale, 11/03/1997, n° 95-13.926, Bull.civ. 1997 IV N° 66 p. 59, « Navire Jet Ruban Bleu », DMF, 1997, p.364

Cour de cassation, chambre criminelle, 14/05/1998, 96-84.622

Cour de cassation, première chambre civile, 21/05/1997, n° 95-11.427, Bull.civ. 1997 I n° 159 p. 107, Navire « Jaguar »

Cour d'appel de Paris, 5ème chambre section C, 12/06/1998, DMF.588, 1998

Cour de Cassation, chambre commerciale, 13/10/1998, 96-14.656, DMF.594, 1999

Cour d'appel de Montpellier, 1ère chambre D, 10/02/1999, DMF.613, 2001, Navire « *Kookan* »

Cour de cassation, chambre commerciale, 02/03/1999, n° 97-12.505, Bull.civ.1999 IV n° 51 p. 42

Tribunal de commerce d'Ajaccio, 19/10/1999, Sté CRUISE HOLDING LTD et plusieurs a. c./ Sté SOUTHERN CROSS CRUISES

Cour de cassation, chambre commerciale, 26/10/1999, DMF.601.2000, Navire « Fatima »

Cour de Cassation, Assemblée plénière, 25/02/2000, n° 97-17.378, 97-20.152, Bull.civ. 2000 A. P. n° 2 p. 3, Costedoat

Whistler International Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (The Hill Harmony) [2001] 1 Lloyd's Rep. 147

BS&N Ltd (BVI) v Micado Shipping Ltd (Malta) (The Seaflower) (No.1) [2001] 1 Lloyd's Rep. 341

Cour de cassation, chambre commerciale, 20/02/2001, n° 98-18.617, Bull.civ. 2001 IV n° 39 p. 36, Navire « Moheli »

Cour de cassation, chambre commerciale, 29/05/2001, n° 96-18.118, DMF.588.1998, Navire « Fauchon » et « Amour »

Cour de Cassation, Assemblée plénière. 14/12/2001, n° 00-82.066, Bull.civ. 2001 A. P. n° 17 p. 35, Cousin

Cour de cassation, chambre commerciale, 12/02/2002, n° 99-15.899, Bull.civ. 2002 IV n° 31 p. 31

Cour de cassation, chambre commerciale, 03/04/2002, n° 00-11.344, Inédit, Navire « Stella Prima »

High court, [2003] 1 Lloyd's Rep 203, The Jacques II

Cour de cassation, 2^{ème} chambre civile, 06/02/2003, n° 00-18.501, Bull.civ.2003 II n° 26 p. 23

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 16/09/2003, S.N.S.M. c/ M. Prost et a., navire « Le Noroît »

Cour d'appel de Rennes, chambre 1, 20/11/2003, 02/06897

Cour de cassation, 1^{ère} chambre civile, 24/02/2004, n° 02-14.005, Bull.civ. 2004 I, n° 58 p.45, Revue Scapel 2004, 18

CJCE, 01/04/2004, C-389/02

Cour d'appel de Rouen, 2^{ème} chambre civile, 08/04/2004, DMF.656, 2005, Navire « Spirit of race »

Cour de cassation, deuxième chambre civile, 08/07/2004, n° 03-14.523, Inédit

Cour de cassation, 1^{ère} chambre civile, 07/12/2004, Société Croisières loisirs et communication international c/ Francis Lefebvre

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 15/03/2005, 04/09085, Navire *Le Baron*

Cour administrative d'appel de Nantes, 28/09/2005, n° 01NT02172, Navire « Eric II »

Ullises Shipping Corp v Fal Shipping Co Ltd (The Greek Fighter) [2006] EWHC 1729 (Comm)

Cour de cassation, chambre commerciale, 24/01/2006, n° 03-21.153, Bull.civ.2006 IV n° 14 p. 13, Voilier « Aura », DMF 676, 1er décembre 2006

Cour de cassation, chambre commerciale, 07/03/2006, 04-13.099, Bull.civ.2006 IV n° 56 p. 57, *DMF.746.2013*, Voilier « Zeus Oléanis »

Cour de cassation, chambre commerciale, 21/03/2006, n° 03-20.817, Bull.civ.2006 IV n° 73 p. 72

Cour d'appel de Paris, 25ème chambre, 28/04/2006, n° 05/23739

Cour de cassation, chambre commerciale, 07/06/2006, n° 04-10.921, Bull.civ. 2006 IV n° 137 p. 143, *DMF.687*, 2007

Cour de cassation, 2ème chambre civile, 13/07/2006, n° 05-11 242, Inédit, *DMF.675*, 2006, Navire « Creter IV »

Cour de cassation, assemblée plénière, 06/10/2006, n° 05-13.255, Bull.civ.2006, Ass. plén, n° 9, p. 23, Boot shop

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 05/04/2007, n° 05/20948

Cour d'appel de Rennes, 1ère chambre B, 28/06/2007, n° 06/00917, *DMF.691*, 2008, Navire « Alpha Marine »

Cour de cassation, deuxième chambre civile, 13/09/2007, no 06-15.159, Inédit, Revue générale du droit des assurances 2008, 71, obs. J. Kullmann

Cour de cassation, chambre commerciale, 18/09/2007, n° 06-12.082

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 2ème chambre, 06/12/2007, n° 06/03124

Cour de cassation, deuxième chambre civile, 20/12/2007, n° 07-13.403, Bull.Civ. 2007, II, n° 274

Mediterranean Salvage & Towage Ltd v Seamar Trading & Commerce Inc (The Reborn) [2008] EWHC 1875 (Comm)

Transfield Shipping Inc v Mercator Shipping Inc (The Achilleas) [2008] 2 Lloyd's Rep

Cour de cassation, chambre commerciale., 18/03/2008, n° 06-20.558, Bull.civ. 2008, IV, n° 63

Cour d'appel de Poitiers, 1ère chambre civile, 23/04/2008, n° 06/00968, Voilier « Khalifa »

Cour d'Appel d'Aix-en-Provence, 8ème chambre A, 12/06/2008, n° 08/04358, DMF.700, 2009, Navire « Ocean Breeze »

Cour d'appel de Douai 03/07/2008, n° 07/04185, Remorqueur « Abeille Risban »

Cour de Cassation, deuxième chambre civile, 10/07/2008, n° 07-15.211, navire « Neba »

Cour d'appel de Nîmes, 18/11/2008, n° 06/02513, Navire « Final 6 »

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 2ème chambre, 12/02/2009, n° 08/00910, DMF.719, 2010

Chartbrook Ltd v Persimmon Homes Ltd [2009] UKHL 38

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 22/05/2009, n° 08/14268

Cour d'appel de Montpellier, 3ème chambre correctionnelle, 02/07/2009, n° 08/01768

Cour de cassation, 2^{ème} chambre civile, 17/09/2009, n° 08-17.726, Inédit, Voilier *Khalifa*

Cour de Justice de l'Union européenne, 06/10/2009, C-133/08 – ICF, Intercontainer Interfrigo

Cour de cassation, deuxième chambre civile, 04/11/2010, n° 09-65.947, Bull.civ. 2010, II, n° 176

Cosco Bulk Carrier Co Ltd v. m/v Saldanha [2011] 1 Lloyd's Rep. 187

Masefield AG v Amlin Corporate Member Ltd (The Bunga Melati Dua) [2011] EWCA Civ 24

Tribunal de commerce de Marseille, 03/12/2010, n° 20096F02056, Rev.Scapel, 88e année n°1 – 1er trimestre 2011

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 2ème chambre, 16/02/2011, n° 09/15846,

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 1er Juin 2011, n° 09/20533, Remorqueur « Aventureux »

Cour administrative d'appel de Marseille, 4^{ème} chambre, 29/03/2011, n° 08MA00550

Cour d'appel de Rennes, 09/09/2011, n° 09/07855

Cour de cassation, chambre commerciale, 11 octobre 2011, n° 10-19.643, Bull.civ. 2011, IV, n° 154, navire « Austral »

CJCE, 21/12/2011, C-250/10

Polestar Maritime Ltd v YHM Shipping Co Ltd (The Rewa) [2012] 1 Lloyd's Rep. 510

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 2^{ème} chambre, 22/02/2012, n° 10/20768, Rev. Scapel 89^e année n°4, 4^{ème} trimestre 2012.

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 2^{ème} chambre, 07/03/2012, n° 11/01488

Cour de cassation, 2^{ème} chambre civile, n° 12/04/2012, n° 10-20-831 et 10-21-094, Inédit, DMF.741, 2012, Voilier « Pti Jules »

Cour d'appel de Papeete, chambre civile, 12/04/2012, n° 222.10, DMF.763, 2014, SARL TAHITI YACHT CHARTER c/ Mme A. C. F. et a.

Cour de cassation, chambre commerciale, 05/06/2012, n° 09-14.501

Cour de cassation, chambre commerciale, 03/07/2012, n° 11-22.429, Bull.civ. 2012, IV, n° 144, DMF HS 17, n° 61

Cour de cassation, chambre commerciale, 01/09/2012, n° 09.14501 et 09.66318, DMF.739, 2012, Navire « The One »

Cour de cassation, 2^{ème} chambre civile, 18/10/2012, n° 11-14-155, DMF.750, 2013

Cour de cassation, chambre criminelle, 24/10/2012, n° 11-86.961

Cour d'appel d'Angers, chambre commerciale, 30/10/2012, n° 11/01334

Cour de cassation, chambre commerciale, 11/12/2012, n° 11.24-703, DMF.744, 2013, Navire « Dizzy »

Cour de cassation, chambre commerciale, 11/12/2012, n° 10-28.728, Inédit, *DMF.744*, 2013, Navire « Chrisflo »

Cour d'appel de Papeete, 12/12/2012, n° 222/CIV/10, *DMF. 763*, 2014, obs. O. Raison

Cour de cassation, chambre commerciale, 13/12/2012, n° 1260 *FS-D*, *Rev. Scapel* 90e année n°1, 1er trimestre 2013, Navire « Chrisflo »

Cour de cassation, première chambre civile, 13/12/2012, n° 11-27.347, *Bull.civ.* 2012, I, n° 261, navire « Dizzy »

Cour de cassation, chambre commerciale, 19/03/2013, n° 11.19-076, *DMF.752*, 2013, Navire « See Adler »

CA Montpellier 15/01/2013, obs. *RD transp.* 2013, no 46, obs. M. Ndendé

Cour de Justice de l'Union Européenne, 10ème chambre, 21/03/2013, C-197/12

Cour d'appel de Rouen, chambre civile et commerciale, 26/03/2013, n° 12/02044

Cour d'appel de Rouen, 16/10/2013, n° 12/05427

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 10/04/2014, n° 2014.181, *DMF.763*, 2014, Navire « Lugdiline II »

Cour de cassation, chambre commerciale, 29/04/2014, n° 12.25-901, Inédit, *DMF.763*, 2014, Navires « Caliente » et « Makira »

Cour de cassation, chambre civile, 04/06/2014, n° 12.28-368, *DMF.763*, 2014, Navire « Fastoche »

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 26/06/2014, n° 13/06475, *DMF. n° 19*, 1er juin 2015

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 17/07/2014, n° 12/16401, *DMF.762*, 2014

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 03/10/2014, n° 12/16294

Cour de cassation, chambre commerciale, 09/10/2014, n° 14.40.036, Inédit, *DMF.764*, 2014, Navire « Pti Jules »

Tribunal de commerce de Marseille, 11/11/2014, n° 2013F00740, *Rev. Scapel* 91e année n°4, 4ème trimestre 2014, Navire « Lady Tahiti »

Cour d'appel de Versailles, 3ème chambre, 04/12/2014, n° 12/05868, Peniche « *Falsaff* »

H TV Ltd (formerly Can Associates TV Ltd) v ITV2 Ltd [2015] EWHC 2840 (Comm)

Cour de cassation, 2ème chambre civile, 05/02/2015, n° 14-10507, DMF.774, 2015, Inédit, Navire « Babathur »

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 12/02/2015, n° 14/03741

Cour d'appel de Poitiers, 1^{ère} chambre civile B, 27/02/2015, n° 12/03634, DMF.769, 2015

Tribunal suprême (espagnol), 06/05/2015, n° 241/2015, Navire « Olympia » ; A. Mestre, « Débat sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navire de plaisance en Espagne », DMF n° 774, 12 novembre 2015

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 2ème chambre, 25/06/2015, n° 12/10405, DMF.767, 2015, Navire « Billy Budd »

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 8ème chambre A, 02/07/2015, n° 11/494

Cour de cassation, chambre commerciale, 22/09/2015, n°13-25.584 et 13-27.489, Inédit, Navire « Heidberg »

Cour d'appel de Rennes, 5ème chambre, 23/09/2015, n° 14/00815, DMF.780, 2016, Voilier « Bye Bye »

Cour d'appel de Colmar, 2ème chambre civile, section A, 04/12/2015, n° 14/00540

Cour de cassation, première chambre civile, 09/12/2015, n°14-20-533, publié au bulletin

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 2ème chambre, 24/03/2016, n° 15/09825

Cour d'appel de Paris, 24/05/2016, n° 13/14519, Yacht « *Lys d'o* »

Cour de cassation, chambre commerciale, 05/04/2016, n° 14-24.571, DMF.784, 2016, Bateau « Kiosque 1 »

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 2ème chambre, 19/05/2016, n° 13/11086

Cour de cassation, chambre commerciale, 24/05/2016, n° 13-10.214, DMF.782.2016, Navire « Mustique »

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 2ème chambre, 15/09/2016, n° 13/19137

Cour d'appel de Paris, 03/11/2016, n° 15/07715, navire « Christina »

Cour d'appel de Paris, pôle 1, 1ère chambre, 15/11/2016, n° 16/03808

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 2ème chambre, 02/03/2017, n° 16/05961

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 1ère chambre A, 21/03/2017, n° 15/14223

Cour de cassation, 2ème chambre civile, 18/05/2017, n° 16-18.421, Publié au bulletin

Cour de cassation, chambre commerciale, 14/06/2017, n° 15-29.288

Cour de cassation, chambre commerciale, 14/06/2017, n° 15-29.288

Chambre Arbitrale Maritime de Paris, 18/07/2017, Sentence n° 1233, DMF.801.2018

Cour de cassation, 1ère chambre civile, 08/11/2017, n° 16-24.656, publié au bulletin

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 09/05/2018, n°17/01024.

Cour de cassation, première chambre civile, 06/06/2018, n° 17-16.519, Bull.civ.2018, I, n° 101

Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 13/06/2018, n° 16/20753, DMF.806.2018, Sarl Blue Touch c/. X

Cour de cassation, chambre commerciale, 19/09/2018, n° 17-17.748

Cour de cassation, chambre commerciale, 19/09/2018, n°17-16.679, Publié au bulletin

Cour d'appel de Montpellier, 23/05/2019, n° 18/03497

Cour d'appel de Versailles, 12ème chambre, 25/06/2019, n° 18/03341

Cour d'appel de Paris, Pôle 2, chambre 3, 28/09/2019, n° 16/22792, Navire « Love Love »

Cour d'appel de Poitiers, 1^{ère} chambre, 15/10/2019, n° 17/03407

Cour d'appel de Basse-Terre, 2^{ème} chambre, 27/04/2020, n° 17/00731

VII. Sites internet

Michael Buckley, « heorigins of Lloyd's Form », International Salvage Union, <https://www.marine-salvage.com/overview/the-origins-of-lloyds-form/> , consulté le 30 octobre 2020

E. Vibart, « Sauvetage en mer, quelques chiffres éloquents ! », publié le 7 mars 2009, <https://voilesetvoiliers.ouest-france.fr/securite-en-mer/snsn/sauvetage-en-mer-quelques-chiffres-eloquents-9a44429e-973f-3a49-ad88-b6519b85dac2> ; consulté le 31 octobre 2020

Harding (N.) : Off-hire and delay under the MYBA form. Shipowners' club. Available from : <http://www.shipownersclub.com/media/2016/03/Off-Hire-and-Delay-Under-the-MYBA-Form1.pdf>, publié en 2016, consulté en 2017.

<https://www.usinenouvelle.com/article/la-cote-provencale-terre-d-accueil-pour-les-yachts-xxl.N848030> La côte provençale, terre d'accueil pour les yachts XXL

XANTHOPOULOS (J.), « Yachting - The end of the Greek Charter Licences », Rosemont International.: <http://www.rosemont-int.com/news/01-05-2014-yachting-the-end-of-the-greek-charter-licences/>, publié en 2014, consulté en 2017

Chiffres de la CCI Nice côte d'azur : <https://www.cote-azur.cci.fr/wp-content/uploads/2019/10/etude-plaisance-nov-2017.pdf>, publiés en novembre 2017, consulté en avril 2019.

Article personnel « La France, c'est aussi le pays du yachting », <https://theconversation.com/la-france-cest-aussi-le-pays-du-yachting-118855>, publié en juin 2019

Chiffres 2020 de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer : <https://www.mer.gouv.fr/sites/default/files/2020-11/Statistiques%20plaisance%202020.pdf>, consulté le 23 janvier 2021.

VIII. Autres

Du Pontavice (Emmanuel), *La navigation de plaisance et le droit*, Colloque AFDM, ed. Litec, 1987

Question écrite avec réponse n° 14999, 26 juin 1989 – Tourisme et loisirs – Navigation de plaisance – Fauteurs d'accidents. Responsabilité civile. – M. Raoult Éric – Ministère délégué à la mer

Actes du colloque de la JURIS'CUP 1994, *La responsabilité du plaisancier en croisière*, Marseille

Actes du colloque de la JURIS'CUP 1997, *La location des bateaux de plaisance*, Marseille

Déclaration de Mme Michèle Demessine, secrétaire d'Etat au tourisme, sur la politique de sécurité des loisirs nautiques, Paris le 28 juin 2001

Question écrite avec réponse n° 44853, 3 août 2004 – Assurances – Assurance responsabilité civile – Propriétaires de bateaux. – M. Mourrut Étienne – Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

Règlement Technique applicable aux navires de croisières commerciaux ou privés de plus de 24 mètres Rapport élaboré et présenté par Denis BURY Expert auprès du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques adopté à l'Assemblée Plénière du 19 octobre 2006

Autorité de la concurrence, décision n° 14-D-17 du 20 novembre 2014 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur de la réparation navale de grande plaisance en Méditerranée

Assemblée Nationale. Question n° 84681, du 07 juillet 2015. TVA (Taux. Navigation de plaisance. Harmonisation... JO 20 Septembre 2016

J.P. Thomas, « L'assurance maritime dans le Code des assurances », Présentation pour un conférence du CESAM du 10 décembre 2018, p. 11. Consultable à : https://www.cesam.org/fr/conference/20181210/presentation/JEAN_PAUL_THOMAS_FFA.pdf

Bilan annuel des interventions de la SNSM (2019), consultable à :
<https://www.snsm.org/bilan-annuel-des-interventions>

Bilan de la saison estivale 2019 par le Système national d'observation de la sécurité dans les activités nautiques, consultable à :
<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Bilan%20saison%20estivale%202019%20du%20SNOSAN.pdf>

BEA mer Bureau d'enquêtes sur les événements de mer Rapport d'activité 2019
http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/beamers-fr_rapport-activite_2019.pdf

TABLE DES ANNEXES

Annexe I : Tableau récapitulatif des limitations de responsabilité	449
Annexe II : MYBA Charter Agreement 2016 et ADDENDUM COVID (en anglais)	452
Annexe III : MYBA Charter Agreement 2002 (en français)	463
Annexe IV : HYBA Memorendum of agreement.....	481
Annexe V : Charte-Partie BALTIME 1939 (révisée en 2001).....	491
Annexe VI : Charte-Partie BIMCHEMTIME 2005	499
Annexe VII : Charte-Partie NYPE 1993 (révisée en 2015)	515
Annexe VIII : Contrat de transport ECPY 2018 et notice explicative avril 2017	541
Annexe IX : Contrat de transport (conditions générales et particulières) FIN 2018.....	565
Annexe X : Exemple d'un contrat de location.....	582
Annexe XI : MYBA MEMORENDUM OF AGREEMENT 2005 et ADDENDUM 1 (en anglais)	583
Annexe XII : MYBA MEMORENDUM OF AGREEMENT 2005 (en français)	594
Annexe XIII : Norwegian Saleform 2012.....	606

Annexe I : Tableau récapitulatif des limitations de responsabilité

Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer du 25 août 1924	
Tous dommages	8 Livres Sterling par tonneau de jauge ou abandon du navire

Convention internationale de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.	
Lésions corporelles (En anciens francs)	3.100 par tonneau de jauge
Dommages matériels (En anciens francs)	1.000 par tonneau de jauge
Lésions corporelles et dommages matériels (En anciens francs)	3.100 par tonneau de jauge dont 2.100 réservés aux lésions corporelles.

Convention de Londres de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes							
UMS ¹⁰⁶⁰	0 à 300 ¹⁰⁶¹	301 à 500	501 à 3.000	3.001 à 30.000	31.000 à 70.000	Plus de 70.000	Autres
Lésions corporelles (en DTS ¹⁰⁶²)	166.500	333.000	333.000 +500/ UMS	333.000 +333/ UMS	333.000 +250/ UMS	333.000 +167/ UMS	
Autres (En DTS)	83.500	167.000	501 à 30.000		167.000 +125/Tonneaux	167.000 +83/Tonneaux	
			167.000 +167/ UMS				
Transports de passagers (En DTS)							46.666 x le nombre de

¹⁰⁶⁰ L'UMS, pour *Universal Measure System*, désigne l'unité de mesure de la jauge brute des navires qui, depuis la Convention de Londres de 1969, est venue remplacer l'ancienne unité de mesure de la jauge des navires exprimée en tonneau.

¹⁰⁶¹ Pour les navires dont la jauge est inférieure à 300 UMS, l'art. 16 de la LLMC offre aux États la faculté de déroger à la limite de base prévue par la Convention. Usant comme beaucoup d'autres de cette faculté, la France a choisi de réduire de moitié la limite de base de la Convention pour ces navires de petites dimension (L. n° 67-5, 3 janv. 1967, art. 61, al. 2, devenu article. L5121-5, al. 2 du Code des transports).

¹⁰⁶² Le DTS, pour droits de tirages spéciaux (SDR en anglais), est un instrument monétaire international créé par le FMI et constitué par un panier des cinq monnaies considérées comme majeures (dollar, euro, livre sterling, yen et yuan, selon des proportions révisées tous les cinq ans). La valeur du DTS, exprimée en dollars, est déterminée chaque jour par le FMI, en fonction du cours en dollars des devises composant le panier.

		passagers dans la limite de 25 millions
--	--	---

Protocole de Londres modifiant la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes du 2 mai 1996 ¹⁰⁶³						
Tonneaux	0 à 300	301 à 2.000	2.001 à 30.000	30.001 à 70.000	Plus de 70.000	Autres
Lésions corporelles (en DTS)	1.000.000	2.000.000	2.000.000 +800/UMS	2.000.000 +600/UMS	2.000.000 +400/ UMS	
Autres (En DTS)	500.000	1.000.000	1.000.000 +400/ UMS	1.000.000 +300/ UMS	1.000.000 +200/ UMS	
Transports de passagers (En DTS)						175.000 x le nombre de passagers

Décret n° 2018-545 du 28 juin 2018 portant publication des amendements aux montants de limitation prévus à l'article 3 du protocole de 1996 modifiant la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes ¹⁰⁶⁴						
Unités de jauges	0 à 300	301 à 2.000	2.001 à 30.000	30.000 à 70.000	Plus de 70.000	Autres
Lésions corporelles (en DTS)	1.600.000	3.200.000	3.200.000 +1.208/ UMS	3.200.000 +906/ UMS	3.200.000 +604/ UMS	
Autres (En DTS)	755.000	1.510.000	1.510.000 +604/	1.510.000 +453/ UMS	1.510.000 +302/	

¹⁰⁶³ Le protocole de 1996 est entré en vigueur au plan international en 2004 et en France le 23 juillet 2007.

¹⁰⁶⁴ Le protocole de 2012 est entré en vigueur au plan international en 2015. La question se pose de savoir si son entrée en vigueur dans les États ayant ratifié le protocole de 1996 intervient automatiquement en même temps que son entrée en vigueur internationale (2015) ou si elle nécessite une publication du texte en droit interne (le cas échéant son entrée en vigueur serait reportée au 30 juin 2018, date de publication du protocole par le décret n° 2018-545 du 28 juin 2018).

			UMS		UMS	
Transports de passagers (En DTS)						175.00 0 x le nombre de passagers

Annexe II : MYBA Charter Agreement 2016 et ADDENDUM COVID (en anglais)

MYBA CHARTER AGREEMENT - PAGE ONE
OF EIGHT
E-contract N°001xxxxxxxxx11



NAME OF VESSEL: _____ Type: _____
Port of Registry: _____ Flag: _____ Length: _____
This Date: _____ and Place: _____
Between the Undersigned Parties it has been Agreed as Follows :
OWNER: _____
ADDRESS: _____
CHARTERER: _____
ADDRESS: _____
Broker: _____ MYBA ID: _____
Stakeholder: _____ MYBA ID: _____

CHARTER PARTICULARS
CHARTER PERIOD : From _____ Hrs on the _____
To _____ Hrs on the _____
PLACE OF DELIVERY : _____ PLACE OF RE-DELIVERY : _____
Cruising Area : _____
Maximum Number of Guests Sleeping () and Cruising () on Board _____
Crew Consisting of : _____
CHARTER FEE : _____
VAT: _____

Plus : Advance Provisioning Allowance (A.P.A.) (see Clause 8) : _____
Delivery/Re-delivery Fees : _____
Security Deposit (see Clauses 16 & 17) : _____

To be paid as follows :

FIRST INSTALMENT / FIRST DEPOSIT:
Due date: _____

SECOND INSTALMENT / SECOND DEPOSIT:
Due date: _____

THIRD INSTALMENT / THIRD DEPOSIT:
Due date: _____

To the following Broker's Clients Account and it shall be deemed paid only when cleared :

SIGNATURES

The OWNER and CHARTERER accept that Clauses 1-25 inclusive form part of this Agreement which consists of eight pages plus any Conditions on the following page or Addenda attached. Signed and legible facsimile copies of this Agreement shall be binding. This Agreement may be executed in two or more counterparts each of which together shall be deemed an original but all of which together shall constitute one and the same instrument. In the event that any signature is delivered by facsimile transmission or by email delivery of a pdf format data file such signature shall create a valid and binding obligation upon the party executing (or on whose behalf such signature is executed) with the same force and effect as if such facsimile or pdf signature page were an original thereof regardless of the jurisdiction in which the Agreement originates.

OWNER _____ DATE _____ CHARTERER _____ DATE _____
FOR AND ON BEHALF OF _____ FOR AND ON BEHALF OF _____

FULL NAME OF SIGNATORY _____ FULL NAME OF SIGNATORY _____

STAKEHOLDER _____ DATE _____ BROKER _____ DATE _____
FOR AND ON BEHALF OF _____ FOR AND ON BEHALF OF _____

© Copyright MYBA - Produced by MYBA and adopted by the American Yacht Charter Association.
Charter Agreement Revised 2014 - MYBA will not be responsible for any abuse or misinterpretation of this Agreement.

SPECIAL CONDITIONS

CLAUSE 18 c) Additional Definition VAT

In this Agreement VAT means Value Added Tax levied by a member state of the European Union.

Text presenting the special conditions: Sed ut perspiciatis unde omnis iste natus error sit voluptatem accusantium doloremque laudantium, totam rem aperiam, eaque ipsa quae ab illo inventore veritatis et quasi architecto beatae vitae dicta sunt explicabo. Nemo enim ipsam voluptatem quia voluptas sit aspernatur aut odit aut fugit, sed quia consequuntur magni dolores eos qui ratione voluptatem sequi nesciunt. Neque porro quisquam est, qui dolorem ipsum quia dolor sit amet, consectetur, adipisci velit, sed quia non numquam eius modi tempora incidunt ut labore et dolore magnam aliquam quaerat voluptatem.

Ut enim ad minima veniam, quis nostrum exercitationem ullam corporis suscipit laboriosam, nisi ut aliquid ex ea commodi consequatur? Quis autem vel eum iure reprehenderit qui in ea voluptate velit esse quam nihil molestiae consequatur, vel illum qui dolorem eum fugiat quo voluptas nulla pariatur? Nemo enim ipsam voluptatem quia voluptas sit aspernatur aut odit aut fugit, sed quia consequuntur magni dolores eos qui ratione voluptatem sequi nesciunt. Neque porro quisquam est, qui dolorem ipsum quia dolor sit amet, consectetur, adipisci velit, sed quia non numquam eius modi tempora incidunt ut labore et dolore magnam aliquam quaerat voluptatem. Ut enim ad minima veniam, quis nostrum exercitationem ullam corporis suscipit laboriosam, nisi ut aliquid ex ea commodi consequatur? Quis autem vel eum iure reprehenderit qui in ea voluptate velit esse quam nihil molestiae consequatur, vel illum qui dolorem eum fugiat quo voluptas nulla pariatur? Nemo enim ipsam voluptatem quia voluptas sit aspernatur aut odit aut fugit, sed quia consequuntur magni dolores eos qui ratione voluptatem sequi nesciunt. Neque porro quisquam est, qui dolorem ipsum quia dolor sit amet, consectetur, adipisci velit, sed quia non numquam eius modi tempora incidunt ut labore et dolore magnam aliquam quaerat voluptatem. Ut enim ad minima veniam, quis nostrum exercitationem ullam corporis suscipit laboriosam, nisi ut aliquid ex ea commodi consequatur? Quis autem vel eum iure reprehenderit qui in ea voluptate velit esse quam nihil molestiae consequatur, vel illum qui dolorem eum fugiat quo voluptas nulla pariatur?

© Copyright MYBA - Protected by MYBA and adopted by the American Yacht Charter Association.
Charter Agreement Revised 2014 - MYBA will not be responsible for any abuse or misrepresentation of this Agreement.

The OWNER and CHARTERER accept that Clauses 1-25 inclusive form part of this Agreement which consists of eight pages plus any Conditions shown above or Addenda attached. Signed and legible facsimile copies of this Agreement shall be binding.

PLEASE INITIAL:- OWNER:

CHARTERER:

MYBA CHARTER AGREEMENT - PAGE THREE OF EIGHT



CLAUSE 1 AGREEMENT TO LET AND HIRE

The OWNER agrees to let the Vessel to the CHARTERER and not to enter into any other Agreement for the Charter of the Vessel for the same period.

The CHARTERER agrees to hire the Vessel and shall pay the Charter Fee, the Advance Provisioning Allowance, the Delivery/Re-delivery Fee, the Security Deposit and any other agreed charges, in cleared funds, no later than the dates and to the Account specified in this Agreement.

CLAUSE 2 DELIVERY

The OWNER, shall at the beginning of the Charter Period deliver the Vessel free of encumbrance to the Place of Delivery in compliance with its flag state requirements and the CHARTERER shall take delivery in full commission and working order. The Vessel shall be insured, seaworthy, clean, in good condition throughout and ready for service, with full equipment, including up-to-date safety and life-saving equipment (including life-jackets for children if any are carried in the CHARTERER's Party), as required by the Vessel's registration authority and fitted out as appropriate for a Vessel of her size and type and enabling the CHARTERER to use the Vessel as set out in Clause 13. The OWNER does not warrant her use and comfort in bad weather conditions for all cruises or passages within the Cruising Area.

CLAUSE 3 RE-DELIVERY

The CHARTERER shall re-deliver the Vessel to the OWNER at the Place of Re-Delivery free of any debts incurred for the CHARTERER's account during the Charter Period and in as good a condition as when delivery was taken, except for fair wear and tear arising from ordinary use. The CHARTERER may, if he wishes, re-deliver the Vessel to the Place of Re-Delivery and disembark prior to the end of the Charter Period but such early re-delivery shall not entitle the CHARTERER to any refund of the Charter Fee.

CLAUSE 4 CRUISING AREA

- a) The CHARTERER shall restrict the cruising of the Vessel to within the Cruising Area and to within regions in the Cruising Area in which the Vessel is legally permitted to cruise. The CHARTERER shall also restrict time under way to an average of six (6) hours per day, unless the Captain, at his sole discretion, agrees to exceed this time.
- b) While the Captain and/or Broker will make all reasonable efforts to accommodate the CHARTERER's request for a berth; it is understood that the Captain and/or Owner and/or Broker and/or Stakeholder (if applicable) cannot be held liable for the non-allocation of the berth.

CLAUSE 5 MAXIMUM NUMBER OF PERSONS - RESPONSIBILITY FOR CHILDREN - HEALTH OF THE CHARTERER'S PARTY

- a) The CHARTERER shall not at any time during the Charter Period permit more than the Maximum Number of Guests Sleeping or Cruising on Board plus, at the sole discretion of the Captain, a reasonable number of visitors whilst the Vessel is securely moored in port or at anchor, or as permitted by the appropriate authority.
- b) If children are taken on board, the CHARTERER shall be fully responsible for their conduct and entertainment and no member of the crew shall be held responsible for their conduct or entertainment.
- c) The nature of a charter may render it uncomfortable or unsuitable for anybody with physical disability or undergoing medical treatment. By signature of this Agreement the CHARTERER warrants the medical fitness of all members of the CHARTERER's Party for the voyage contemplated by this Agreement. The CHARTERER and his party undertake to have all necessary visas and vaccinations for the countries to be visited.

CLAUSE 6 CREW

- a) The OWNER shall provide a Captain qualified in accordance with the Vessel's flag state requirements and acceptable to the insurers of the Vessel. He shall also provide a suitably qualified and properly trained Crew. No member of the Crew shall carry or use any illegal drugs on board the Vessel or keep any firearms on board (other than those declared on the manifest) and the Captain and Crew shall comply with the laws and regulations of any country into whose waters the Vessel shall enter during the course of this Agreement.
- b) It is understood that the Crew are entitled to a minimum amount of rest in accordance with the Vessels Code of Practice, which includes the Maritime Labour Convention (MLC) 2006.
- c) The Captain and Crew are bound at all times to keep all information related to this Charter, the OWNER, the CHARTERER, and all Guests as confidential and no information is to be disclosed to any third party without prior permission in writing.

CLAUSE 7 CAPTAIN'S AUTHORITY AND RESPONSIBILITIES

- a) The OWNER shall ensure that the Captain shows the CHARTERER the same attention as if the CHARTERER were the OWNER. The Captain shall comply with all reasonable orders given to him by the CHARTERER regarding the management, operation and movement of the Vessel, wind, weather and other circumstances permitting. The Captain shall not, however, be bound to comply with any order which might result in the Vessel moving to any port or place that is not safe and proper, or might result in the CHARTERER failing to re-deliver the Vessel upon the expiration of the Charter Period, or would, in the reasonable opinion of the Captain, cause a breach of Clause 13 and/or any other clause of this Agreement. Further, without prejudice to any other remedy of the OWNER, if, in the reasonable opinion of the Captain, the CHARTERER or any of his Guests fail to observe any of the provisions in Clause 13 and if such failure continues after the Captain has given due and specific warning to the CHARTERER in writing in respect of the same, the Captain shall inform the OWNER, the Broker and the Stakeholder, and the OWNER may terminate the Charter forthwith or instruct the Captain to return the Vessel to the Place of Re-Delivery and upon such return the Charter Period shall be terminated. The CHARTERER and his Guests shall disembark, the CHARTERER having settled all outstanding expenses with the Captain beforehand and the CHARTERER shall not be entitled to any refund of the Charter Fee.
- b) With particular regard to the use of watersports equipment, the Captain shall have the authority to exclude the CHARTERER or any or all of his Guests from use of any particular watersports equipment if they are unsafe, or behaving in an irresponsible manner, or are under the influence of alcohol, or are failing to show due concern for other persons or property when operating this equipment.

NOTIFICATIONS BY THE CAPTAIN

The Captain shall immediately notify the Broker and Stakeholder of any breakdowns, disablements, crew changes, accidents, or other significant incidents that occur during the Charter Period.

PLEASE INITIAL:- OWNER:

CHARTERER:

Charter Agreement Revised 2014 - MYBA will not be responsible for any abuse or misrepresentation of this Agreement.

MYBA CHARTER AGREEMENT - PAGE FOUR OF EIGHT



CLAUSE 8 OPERATING COSTS

The Charter Fee includes the charter of the Vessel with all its equipment in working order; tools; stores; cleaning materials and basic consumable stores for engine room, deck, galley and cabins; laundry of ship's linen; the crew's wages, uniforms and food; the insurance of the Vessel and crew as per Clause 16. The CHARTERER will pay, at cost, for all other expenses. These include, but are not limited to, shoreside transport; fuel for the main engines and generators; fuel for tenders and water sports equipment; food and all beverages for the Charter Party; berthing dues and other harbour charges including pilots' fees, local taxes, divers' fees, customs formalities and any charges for waste disposal, charges for water and electricity taken from shore; ships' agents' fees where applicable; personal laundry; Charter Party communications and internet use; and hire or purchase costs of any special equipment placed on board at the CHARTERER's request.

Payment for extraordinary expenses such as special requirements or equipment, shoreside transport or excursions or any other expenses not customarily considered part of the Vessel's operating costs may be required to be paid, via the Broker's account in advance or to the Captain on boarding, in addition to the APA.

Having paid the Advance Provisioning Allowance (APA) via the Broker's Account, the CHARTERER shall be advised by the Captain, at intervals, as to the disbursement of the APA and shall, if the balance remaining becomes insufficient in the light of current expenditure, pay to the Captain a sufficient sum to maintain an adequate credit balance. The OWNER shall ensure the Captain will exercise due diligence in the expenditure of the APA. Any charges or fees related to the transfer of the APA to the Vessel are for the CHARTERER's account. Exchange rates, if applicable, cannot be guaranteed.

Prior to disembarkation at the end of the Charter Period, the Captain shall present to the CHARTERER a detailed account of expenditure, with as many supporting receipts as possible, and the CHARTERER shall pay to the Captain the balance of the expenses or the Captain shall repay to the CHARTERER any balance overpaid, as the case may be.

Payment by cheque, credit card or other negotiable instrument is not normally acceptable due to the itinerant nature of the Vessel's seasonal schedule and the CHARTERER should therefore ensure that he has sufficient funds available to cover all foreseeable expenses or arrange to deposit additional funds with the Broker.

CLAUSE 9 DELAY IN DELIVERY

- a) If, by reason of *force majeure* (as defined in Clause 18 (a)), the OWNER fails to deliver the Vessel to the CHARTERER at the Place of Delivery at the commencement of the Charter Period and delivery is made within forty-eight (48) hours of the scheduled commencement date, or within one tenth (1/10th) of the Charter Period, whichever period is the shorter, the OWNER shall pay to the CHARTERER a refund of the Charter Fee at a pro rata daily rate or if it be mutually agreed the OWNER shall allow a pro rata extension of the Charter Period.

FAILURE TO DELIVER

- b) If by reason of *force majeure* the OWNER fails to deliver the Vessel within forty-eight (48) hours or a period equivalent to one-tenth (1/10th) of the Charter Period, to the Place of Delivery, whichever period is the shorter from the due time of delivery, the CHARTERER shall be entitled to treat this Agreement as terminated. The CHARTERER's exclusive remedy will be to receive immediate repayment without interest of the full amount of all payments made by him under the terms of this Agreement. Alternatively, if the parties mutually agree, the Charter Period shall be extended by a time equivalent to the delay or postponed to a mutually agreed time.
- c) If the OWNER fails to deliver the Vessel at the Place of Delivery at the commencement of the Charter Period other than by reason of *force majeure*, the CHARTERER shall be entitled to treat this Agreement as repudiated by the OWNER. The CHARTERER will be entitled to immediate repayment without interest of the full amount of all payments made by him under the terms of this Agreement and shall in addition be paid by the OWNER liquidated damages of an amount equivalent to fifty percent (50%) of the Charter Fee.

CANCELLATION BY OWNER

- d) If prior to the commencement of the Charter Period as set out in Page One of this Agreement, the OWNER tenders notice of cancellation via the Broker and if the cancellation is by reason of *force majeure*, the remedy in (b) above shall apply.
- e) If the cancellation is for any reason, other than *force majeure*, the CHARTERER shall be entitled to immediate repayment without interest of the full amount of all payments made by him under the terms of this Agreement and shall in addition be entitled to liquidated damages from the OWNER to be calculated and paid forthwith on the following scale:
- thirty (30) days or more before commencement of the Charter Period, an amount equivalent to twenty five percent (25%) of the Charter Fee,
 - more than fourteen (14) days but less than thirty (30) days before commencement of the Charter Period, an amount equivalent to thirty five percent (35%) of the Charter Fee,
 - fourteen (14) days or less before commencement of the Charter Period, an amount equivalent to fifty percent (50%) of the Charter Fee.

CLAUSE 10 DELAY IN RE-DELIVERY

- a) If re-delivery of the Vessel is delayed by reason of *force majeure*, re-delivery shall be effected as soon as possible thereafter and in the meantime the conditions of this Agreement shall remain in force but without penalty or additional charge against the CHARTERER.
- b) If the CHARTERER fails to re-deliver the Vessel to the OWNER at the Place of Re-Delivery due to intentional delay or change of itinerary against the Captain's advice, then the CHARTERER shall pay forthwith to the OWNER via the Broker/Stakeholder's Account demurrage at the daily rate plus fifty percent (50%) of the daily rate. The CHARTERER shall be liable for all operating costs as per Clause 8 and indemnify the OWNER for any loss or damage which the OWNER shall suffer by reason of deprivation of use of the Vessel or cancellation of, or delay in delivery under any subsequent Charter of the Vessel.

PLEASE INITIAL:- OWNER:

CHARTERER:

Charter Agreement Revised 2014 - MYBA will not be responsible for any abuse or misrepresentation of this Agreement.

MYBA CHARTER AGREEMENT - PAGE FIVE OF EIGHT



CLAUSE 11 CANCELLATION BY CHARTERER & CONSEQUENCES OF NON-PAYMENT

- a) i) Should the CHARTERER give notice of cancellation of this Agreement on or at any time before the commencement of the Charter Period, some or all of the Charter Fee may be retained by the OWNER determined as follows:
- After this Agreement is signed but before the final instalment is due to be paid, the OWNER shall be entitled to retain the first instalment.
 - After any subsequent instalments are due to be paid, the OWNER shall be entitled to retain the first instalment and any subsequent instalments due.
- If any of the instalments are due to be paid but have not been paid then the OWNER shall have a claim against the CHARTERER for the amount so due.
- ii) **DEFAULT OF PAYMENT OR FAILURE TO PAY**
- Should the CHARTERER fail to pay, after having been given written notice by the OWNER, any amount due under this Agreement, the OWNER reserves the right to treat this Agreement as having been repudiated by the CHARTERER and to retain the full amount of all payments and to recover all sums unpaid and due up to the date of the repudiation.
- iii) Notwithstanding the OWNER's right to receive or retain all payments referred to above, the OWNER shall be under a duty to mitigate the CHARTERER's loss and in the event that the OWNER is able to re-let the Vessel for all or part of the Charter Period under this Agreement, the OWNER will give credit for the net amount of charter hire arising from such re-letting after deduction of all commissions and other consequential expenses arising from such re-letting. The intention is that the OWNER shall receive the same in net proceeds from any re-letting as would have been received under this Agreement had it not been cancelled or repudiated, so that the OWNER shall reimburse or forgive payments received or due from the CHARTERER only to the extent that the net proceeds from any re-letting which correspond to part or all of the Charter Period exceed the amounts which would have been received under this Agreement. The OWNER shall use his best endeavours to re-let the Vessel and shall not unreasonably withhold his agreement to re-let, although charters which may reasonably be considered detrimental to the Vessel, its reputation, its Crew or its schedule may be refused.
- iv) If, prior to the date of cancellation, the Vessel has taken on provisions for the Charter, or has utilised the Delivery/Re-delivery Fee as set out on Page One of this Agreement, then the CHARTERER shall pay for these expenses unless all or part can be either refunded by the supplier or transferred to the next Charter, in which case they shall be adjusted accordingly. The Captain and OWNER shall be under a duty to mitigate these expenses where possible.
- b) If, after signature of this Agreement, the OWNER is adjudged bankrupt or, in the case of a company, a liquidator, receiver or administrator is appointed over all or part of the OWNER's assets, the CHARTERER shall be entitled to cancel the Charter and all monies paid to the OWNER, his agent or the Stakeholder pursuant to this Agreement shall be refunded without further deduction.

CLAUSE 12 BREAKDOWN OR DISABLEMENT

If after delivery the Vessel shall at any time be disabled by breakdown of machinery, grounding, collision or other cause so as to prevent reasonable use of the Vessel by the CHARTERER for a period between twelve (12) and forty-eight (48) consecutive hours or one tenth (1/10th) of the Charter Period, whichever is the shorter (and the disablement has not been brought about by any act or default of the CHARTERER) the OWNER shall make a pro rata refund of the Charter Fee for the period of the disablement or, if mutually agreed, allow a pro rata extension of the Charter Period corresponding with the period of disablement. If the CHARTERER wishes to invoke this clause he shall give immediate notice to the Captain directly, (or via the Broker). The CHARTERER shall not be liable for extra costs relating to the immobilisation of the Vessel but will remain liable for normal expenses during the period of disablement.

In the event of the actual or constructive total loss of the Vessel or if the Vessel is disabled as aforesaid for a consecutive period of more than forty-eight (48) hours or one tenth (1/10th) of the Charter Period, whichever is shorter, the CHARTERER may terminate this Agreement by notice in writing to the OWNER via the Brokers or to the Captain if no means of communication is available. Within two (2) working days after such termination, the Charter Fee shall be repaid by the OWNER pro rata without interest for that proportion of the Charter Period outstanding after the date and time on which the loss or disablement occurred. In the event of such termination the CHARTERER may effect re-delivery by giving up possession of the Vessel where she lies. The CHARTERER shall be entitled to recover from the OWNER the reasonable cost of returning the CHARTERER and his Guests to the Place of Re-Delivery together with reasonable accommodation expenses incurred.

Alternatively, after a consecutive period of disablement of more than forty-eight (48) hours or one tenth (1/10th) of the Charter Period, whichever is the shorter, and dependent on the nature and seriousness of the disablement, by mutual agreement the CHARTERER may elect to remain on board for the duration of the Charter Period and the CHARTERER will then have no further or additional claim against the OWNER.

CLAUSE 13 USE OF THE VESSEL

The CHARTERER shall comply, and shall ensure that the Guests comply, with the laws and regulations of any country into whose waters the Vessel shall enter during the course of this Agreement.

The CHARTERER shall ensure that no pets or other animals are brought on board the Vessel without the consent in writing of the OWNER. The CHARTERER shall ensure that the behaviour of the CHARTERER and his Guests shall not cause a nuisance to any person or bring the Vessel into disrepute. The Vessel is not to be used for commercial photo or film shoots of any nature, unless by written permission from the OWNER.

The CHARTERER and Guests shall afford the Crew due respect at all times. No Crew member shall be subjected to any type of harassment, sexual or otherwise, by the CHARTERER or Guests at any time during the Charter Period.

Unless otherwise agreed, smoking shall be restricted to the exterior areas of the Vessel designated by the Captain.

Rendezvous diving only unless otherwise noted under Special Conditions.

The Captain shall promptly draw the CHARTERER's attention to any infringement of these terms by himself or his Guests, and if such behaviour continues after this warning, the Captain shall inform the OWNER or Stakeholder, and the OWNER may, by notice in writing given to the CHARTERER, terminate this Agreement in accordance with Clause 7.

If the CHARTERER or any of the Guests shall commit any offence contrary to the laws and regulations of any country which results in any member of the Crew of the Vessel being detained, fined or imprisoned, or the Vessel being detained, arrested, seized or fined, the CHARTERER shall indemnify the OWNER against all loss, damage and expense incurred by the OWNER as a result, and the OWNER may, by notice to the CHARTERER, terminate this Agreement forthwith.

The Vessel operates a zero tolerance policy and the possession or use of any illegal drugs or any weapons (including firearms) is strictly prohibited on board the Vessel. Failure to comply shall be sufficient reason for the OWNER to terminate the Charter forthwith without refund or recourse against the OWNER, Stakeholder or Broker.

PLEASE INITIAL:- OWNER:

CHARTERER:

Charter Agreement Revised 2014 - MYBA will not be responsible for any abuse or misrepresentation of this Agreement.

MYBA CHARTER AGREEMENT - PAGE SIX OF EIGHT



CLAUSE 14 NON-ASSIGNMENT

The CHARTERER shall not assign this Agreement, sub-let the Vessel or part with control of the Vessel without the consent in writing of the OWNER, which consent may be on such terms as the OWNER thinks fit.

CLAUSE 15 SALE OF THE VESSEL

- a) The OWNER agrees not to sell the Vessel during the Charter Period as set out on Page One of this Agreement.
- b) Should the OWNER agree to sell the Vessel after the signing of this Charter Agreement, but before delivery to the CHARTERER, the OWNER shall immediately, upon entering into an agreement for the sale of the Vessel, give notice of such sale in writing to the CHARTERER via the Broker. This information shall be kept in strict confidence by all parties to the Agreements.
- c) Should the Vessel be sold one of the following provisions will apply:
 - i) The OWNER shall arrange for the Buyer to perform the Charter on the same terms and conditions by signature of a tri-partite Novation Agreement.

Where the Charter is taken over by the Buyer on the same terms and conditions there shall be no penalty against the OWNER and no additional commission due to the Broker.
 - ii) If the Buyer is unwilling or unable to fulfil the Charter Agreement then this Charter Agreement shall be considered as having been cancelled by the OWNER in accordance with Clause 9. All payments made by the CHARTERER shall be promptly repaid in full to him without deduction, and in addition liquidated damages calculated in accordance with Clause 9 (e), i, ii or iii, as appropriate, shall be paid. The Broker and Stakeholder shall be paid by the OWNER the full commission due on this original Agreement no later than seventy-two (72) hours after formal cancellation.

CLAUSE 16 INSURANCE

- a) Throughout the period of this Agreement the OWNER shall insure the Vessel with first-class insurers against all customary risks for a Vessel of her size, value, and type on cover no less than is provided under Institute Yacht Clauses 1.11.85 or other recognised terms extended to provide Permission to Charter and to cover Third Party liability. Water Skiers liabilities together with liabilities arising from the use by the CHARTERER and other competent person(s) authorized by him of personal water craft, including jet skis, wave runners and other similar powered craft as well as windsurfers, dinghies, catamarans or other water-sports equipment carried by the Vessel. The insurance shall also cover War, Strikes, Pollution and include insurance of Crew against injuries and/or Third Party liabilities incurred during the course of their employment. The CHARTERER shall remain liable for any loss, damage or liabilities arising from any act or negligence of the CHARTERER or his Guests and not recoverable by the OWNER under his insurance.
- b) All such insurances shall be on such terms and subject to such excess (deductible) as are customary for a vessel of this size, value, and type. Copies of all relevant insurance documentation shall be available on request for inspection by the CHARTERER prior to the Charter on reasonable notice to the OWNER, and shall be carried on board the Vessel.
- c) The CHARTERER should carry independent insurance for Personal Effects whilst on board or ashore and for any Medical or Accident expenses (including emergency transport evacuation) incurred.
- d) The CHARTERER should be aware that neither Charterer's Liability Insurance nor Cancellation and Curtailment Insurance are included in this Agreement.

CLAUSE 17 SECURITY DEPOSIT

Unless otherwise provided on Page One of this Agreement, the Security Deposit shall be held by the Stakeholder on the OWNER's behalf and may be used in, or towards, discharging any damage or liability that the CHARTERER may incur under any of the provisions of this Agreement. If not required, as confirmed by the Captain in writing to the Stakeholder, the Security Deposit shall be refunded without interest to the CHARTERER on the first working day after the end of the Charter Period, or after settlement of all outstanding questions, whichever is the later.

CLAUSE 18 DEFINITIONS

a) FORCE MAJEURE

In this Agreement 'force majeure' means any cause directly attributable to acts, events, non-happenings, omissions, accidents or Acts of God beyond the reasonable control of the OWNER, the Crew, or the CHARTERER (including, but not limited to, strikes, lock-outs or other labour disputes, civil commotion, riots, acts of terrorism, blockade, invasion, war, fire, explosion, sabotage, storm, collision, grounding, fog, governmental act or regulation, contaminated fuel, major mechanical or electrical breakdown beyond the Crew's control and not caused by lack of maintenance and/or OWNER's or Crew's negligence). Crew changes and shipyard delays not attributable to the aforementioned causes, do not constitute force majeure.

b) OWNER, CHARTERER, BROKER AND STAKEHOLDER

Throughout this Agreement, the terms OWNER, CHARTERER, Broker, and Stakeholder and corresponding pronouns shall be construed to apply whether the OWNER, CHARTERER, Broker or Stakeholder is male, female, corporate, singular or plural, as the case may be.

CLAUSE 19 SALVAGE

During the period of the Charter, the benefits, if any, from all derelicts, salvages and towages, after paying the Crew's proportion, hire for the relevant period and expenses, shall be shared equally between the OWNER and the CHARTERER.

CLAUSE 20 PAYMENT OF CHARTER FEES AND OTHER MONIES TO THE OWNERS

All funds received by the Broker against this Agreement shall be transferred immediately upon receipt to the Stakeholder (if the Broker is not the Stakeholder) and then held by the Stakeholder in a designated Account in the currency of this Agreement. Fifty percent (50%) of the Charter Fee shall be paid to the OWNER by the Stakeholder after deduction of the full commission by Bank Transfer on the date of commencement of the Charter Period or on the first working day thereafter. The Advance Provisioning Allowance (A.P.A.) shall be paid by the Stakeholder, to the Captain, or to the OWNER for onward transmission to the Captain prior to embarkation, by Bank Transfer. The Delivery and/or Re-delivery fees (if applicable) and any extraordinary expenses shall either be paid with the first payment to the OWNER or directly to the Captain. The balance of the Charter Fee shall be paid to the OWNER on the first working day following completion of the Charter Period.

PLEASE INITIAL:- OWNER:

CHARTERER:

Charter Agreement Revised 2014 - MYBA will not be responsible for any abuse or misrepresentation of this Agreement.

MYBA CHARTER AGREEMENT - PAGE SEVEN OF EIGHT



CLAUSE 21 COMPLAINTS

The CHARTERER shall give notice of any complaint in the first instance to the Captain on board and note shall be taken of the time, date and nature of the complaint. The Captain shall inform the Broker and Stakeholder as soon as practicable.

If, however, this complaint cannot be resolved on board the Vessel then the CHARTERER shall give notice to the OWNER or to the Broker within twenty-four (24) hours of the event or occurrence unless it is impracticable due to failure or non-availability of communications equipment. The complaint may be made verbally in the first instance, but shall be confirmed as soon as possible in writing specifying the precise nature of the complaint.

CLAUSE 22 FORCE MAJEURE

When force majeure is invoked in relation to breakdown or disablement, the Owner will instruct the Captain or Owner's representative to submit a detailed technical report, a copy of the vessel's maintenance log, if applicable, and all relevant supporting documentation to the Charterer or Charterer's representative.

CLAUSE 23 ARBITRATION & LAW

a) This Agreement shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof.

The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of 50,000 EURO or currency equivalent (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

In cases where the claim or any counterclaim exceeds the sum agreed for the LMAA Small Claims Procedure and neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of 400,000.00 EURO or currency equivalent (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Intermediate Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

Where the reference is to three arbitrators the procedure for making appointments shall be in accordance with the procedure for full arbitration stated above.

b) Notwithstanding the above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Agreement.

The award rendered by the Arbitration shall be final and binding upon both parties and may if necessary be enforced by the Court or any other competent authority in the same manner as a judgement in High Court.

If notice of arbitration proceedings is given by either party, the Stakeholder, after receiving notification of such proceedings, shall not deal with those monies held by them without the agreement of both parties or in accordance with the order of the Arbitrators or their final award. The monies should be held in a designated client account. This account should be interest bearing where national banking rules permit. The Stakeholder may, with the agreement of both parties, pay the monies into an Escrow Account jointly controlled by the accredited legal representatives of both parties pending the result of the Arbitration.

CLAUSE 24 BROKERS

a) The commission shall be deemed to be earned by the Broker and the Stakeholder upon the signature of this Agreement by the OWNER and CHARTERER and payment of deposit funds by CHARTERER and be payable by the OWNER on the full Charter Fee plus the Delivery/Re-delivery Fee, if applicable, but excluding running expenses, according to Clause 20 of this Agreement, whether or not he defaults for any reason including force majeure. In the event of Cancellation by the CHARTERER, the commission shall be deducted as an expense from the deposit.

b) If the CHARTERER should extend this Charter, the OWNER shall pay commission on the gross Charter Fee for the extension, on the same basis as provided in 24a.

c) If the CHARTERER should Re-Charter the Vessel from the OWNER, his Agent or the Stakeholder, within two (2) years from the date of completion of this Charter, whether or not on the same terms, then the Broker shall be entitled to, and shall be paid by the OWNER, commission on the gross Charter Fee paid for that further Charter upon the same basis as provided herein.

However, if the CHARTERER should choose to re-charter the Vessel within this two-year period via another Broker to whom the commission is being paid, the OWNER shall pay a commission once only on the first Charter within that period of one-third (1/3rd) of the full rate to the original Broker and two-thirds (2/3rds) to the new Broker.

d) If any Agreement should be reached directly between the CHARTERER and the OWNER for the purchase of the Vessel within two (2) years from the date of commencement of this Charter, then the Broker shall be entitled to and be paid by the OWNER a sales commission. However, should the CHARTERER purchase the Vessel from the OWNER via a Sales Broker to whom the commission is being paid, then the OWNER shall pay, or shall ensure that the Sales Broker shall pay, a sum equivalent to not less than fifteen (15%) percent of the gross sales commission. It is the responsibility of the OWNER to advise any future Sales Broker of this liability. This only applies following the free choice of the CHARTERER and is not relevant if the change of Broker is suggested or solicited by the OWNER, his agent, Captain or representative. Any dispute under this Clause may be separately arbitrated.

PLEASE INITIAL:- OWNER:

CHARTERER:

Charter Agreement Revised 2014 - MYBA will not be responsible for any abuse or misrepresentation of this Agreement.



- e) The Broker and Stakeholder in this Agreement shall have no responsibility for any loss, damage or injury to the person or property of the OWNER or CHARTERER or any of their Guests, servants or agents, and further, the Broker and Stakeholder shall be under no liability for any errors of judgement or description or otherwise, of whatsoever nature and howsoever arising, and shall be under no further obligation, duty or responsibility to the OWNER or the CHARTERER save as set out herein. The OWNER and the CHARTERER shall jointly and severally indemnify and hold harmless the Broker and Stakeholder for any loss or damage sustained by them as a result of any liability by the Broker and Stakeholder to any Third Party (person, firm, company or authority) arising from promoting or introducing this Charter, assisting in the performance of this Agreement or performing the duty of Stakeholder.
- f) For the purposes of this Clause, the terms OWNER and CHARTERER shall be understood to mean the named company or individual, or any company owned or controlled by them including companies owned indirectly or via Trustees, any Director of such a company, Beneficial Owner, Nominee, Agent or Charterer's Guest.

CLAUSE 25 NOTICES

Any notice given or required to be given by either Party to this Agreement shall be communicated in any form of writing and shall be deemed to have been properly given if proved to have been dispatched pre-paid and properly addressed by mail or courier service or email or by facsimile in the case of the OWNER, to him or to the Broker at their addresses as per this Agreement or, in the case of the CHARTERER, to his address as per this Agreement or, where appropriate, to him on board the Vessel.

PLEASE INITIAL:- OWNER:

CHARTERER:

Charter Agreement Revised 2014 - MYBA will not be responsible for any abuse or misrepresentation of this Agreement.

ADDENDUM TO THE MYBA CHARTER AGREEMENT (the "Charter Agreement")

E-Contract N°: _____

For the charter of [name of the Yacht]

DATED _____

Between the Undersigned Parties

OWNER: _____

and

CHARTERER: _____

and

The BROKER: _____

and

The STAKEHOLDER: _____

(referred to herein individually as a Party and collectively as the Parties)

IT IS AGREED AS FOLLOWS

1. For the purpose of this Addendum, the definitions of below terms set forth in this Article 1 will apply to the Addendum:

"Covid 19 Disease" shall mean the new type of coronavirus, known as "COVID 19".

"Governmental Entity" shall mean the competent authorities of the flag state of the Vessel, country/countries of embarkation and disembarkation and country/countries in which the Vessel is navigating during the Charter Period.

2. The Parties agree that the Covid 19 Disease and any direct consequences (such as quarantine, travel ban, entry/exit restrictions from local or national authorities), shall be considered as a cause of *force majeure* under clause 18a. of the Charter Agreement.
3. In the event before the beginning of the Charter Period any of the Charterer or the Owner is directly prevented from performing its material obligations under the Charter Agreement by reason of the Covid 19 Disease (an "**Affected Party**"), or it is reasonably expected that the performance of the Charter Agreement and/or enjoyment of the Vessel during the Charter Period could be materially affected by the Covid 19 Disease, which shall include without limitation failure by the Owner to deliver or failure by the Charterer to take delivery of the Vessel within forty-eight (48) hours of the scheduled commencement date or within one tenth (1/10th) of the Charter Period, whichever period is shorter, the Affected Party shall notify the other Parties of the relevant circumstances and on the effect on its performance of the Charter Agreement, and the Parties shall discuss in good faith for a period of maximum ten (10) days, or if earlier, until the beginning of the Charter Period, to mitigate the effects of such occurrence on the performance of the Charter Agreement, including without limitation, if applicable, by way of changing the port of Delivery or Redelivery, changing the Cruising Area and/or changing the Charter Period (to a date not longer than 12 months after the first day of the initial Charter Period) with Charterer booking the Charter through the Broker. Failing to reach an agreement, the Charterer or the Owner shall be entitled to cancel the Charter Agreement by

©Copyright MYBA The Worldwide Yachting Association – Produced by MYBA The Worldwide Yachting Association.
Addendum to the MYBA Charter Agreement March 2020 – MYBA will not be responsible for any abuse or misrepresentation of this Addendum.

notice in writing to the other Parties. Upon such termination, all payments made by the Charterer under the terms of the Agreement shall be immediately repaid to it without interest, and without deduction or penalty, except as may be the case under Article 6 below.

4. In case of outbreak of the Covid 19 Disease on board the Vessel, or in the event the Captain reasonably suspects the outbreak of the Covid 19 Disease on board, during the cruising, Parties undertake to discuss in good faith solutions enabling first the protection of the life of the Charterer, guests and Crew, and secondly mitigating the effects on the Charter Agreement, to enable the Parties to perform their rights and obligations under the Charter Agreement, such possible solutions to include, without limitation taking protective measures on board and continuing the Charter, or deviating to a port to disembark any relevant person(s), and/or terminating by anticipation the Charter Agreement.
5. In case of termination of the Charter Agreement during the Charter Period under Article 4 above:
 - a. If the Charter termination is due as a result of the Charterer and/or a guest being infected by the Covid 19 Disease or because the Captain reasonably considers that there is a risk of the Charterer and/or a guest being infected by the Covid 19 Disease (as evidenced by customary symptom(s) identified by the World Health Organisation), the Charter Fee shall remain due and payable in full.
 - b. If the Charter termination is due as a result of a crew member being infected by the Covid 19 Disease or because the Captain reasonably considers that there is a risk of the crew being infected by the Covid 19 Disease (as evidenced by customary symptom(s) identified by the World Health Organisation), the Charter fees shall be reimbursed to the Charterer on a pro rata basis according to the Charterer's use of the Vessel, if the Charter Agreement is partly performed.
6. Provisions purchases or expenses incurred during the time the Charterer is on board or paid in advance by the Owner for the Charterer's account shall be deducted from the APA, and in any case at the cost of the Charterer.
7. In case of cancellation or termination of the Charter Agreement, in whole or in part of the Charter Period, in relation to the Covid 19 Disease as contemplated by this Addendum,
 - [3 options:
 - a. the Broker and/or Stakeholder will retain any commission already paid which shall be deemed fully earned;
 - b. the Broker and/or Stakeholder agree not to take any commission and will reimburse any commission already received;
 - c. the Broker and/or Stakeholder will retain the percentage of the commission corresponding to the pro rata period of the Charterer's use of the Vessel, if the Charter Agreement is partly performed.]
8. The Captain shall always be entitled:
 - a. not to follow any instructions from the Charterer if and to the extent that the Captain reasonably considers that it may expose the Charterer, the guests, the crew and/or the Vessel to a risk of exposure to the Covid 19 Disease which cannot be avoided by protective measures and/or which could prevent the Vessel and/or the crew from performing the Charter Agreement or any successive charter commitments;
 - b. to follow any instructions, regulations, laws, recommendations, good practices issued by any Governmental Entity or the World Health Organisation in connection with the Covid 19

Disease, so as to protect the life and health of persons on board the Vessel, whether or not it may impact the performance of the Charter Agreement and/or the enjoyment of the Vessel by the Charterer.

9. Each Party shall be entitled to send reasonable requests to obtain useful information from the other Party in relation to the Covid 19 Disease, including but not limited to any country where the Charterer or a guest or a crew member or the Vessel has travelled within the 14 days before the beginning of the Charter Period, and the other Party(ies) shall promptly reply to such request(s).
10. Each Party shall promptly notify the other if it is aware of any information in relation to the Covid 19 Disease that may affect the performance of the Charter Agreement and/or enjoyment of the Vessel during the Charter Period, including but not limited to the Charterer and/or a guest and/or a crew member being infected or suspected of being infected by the Covid 19 Disease.
11. All other terms and conditions remain unaltered.
12. In the event that any signature is delivered by facsimile transmission or by email delivery of a pdf format data file such signature shall create a valid and binding obligation upon the party executing (or on whose behalf such signature is executed) with the same force and effect as if such facsimile or pdf signature were an original thereof regardless of the jurisdiction in which the Addendum originates.

For and on behalf of **the OWNER**

Date:

Name:

Title:

For and on behalf of **the CHARTERER**

Date:

Name:

Title:

For and on behalf of **the STAKEHOLDER**

Date:

Name:

Title:

For and on behalf of **the BROKER**

Date:

Name:

Title:

©Copyright MYBA The Worldwide Yachting Association – Produced by MYBA The Worldwide Yachting Association.
Addendum to the MYBA Charter Agreement March 2020 – MYBA will not be responsible for any abuse or misrepresentation of this Addendum.

Annexe III : MYBA Charter Agreement 2002 (en français)

CONTRAT D’AFFRETEMENT M.Y.B.A.- PAGE UN DE CINQ

NOM DU BATEAU

Type:

Port d’immatriculation:

Pavillon:

Longueur:

Date:

et Lieu:

Il a été convenu entre les Parties soussignées ce qui suit:

PROPRIETAIRE:

ADRESSE:

AFFRETEUR:

ADRESSE:

Courtier:

Courtier (Séquestre)

PRECISIONS

SUR

L’AFFRETEMENT

PERIODE D’AFFRETEMENT: Du:

Heures le:

Au:

Heures le:

PORT DE LIVRAISON

PORT DE RESTITUTION:

Zone de navigation:

Nombre Maximum de Passagers logés à bord () et en navigation ()

Composition de l’équipage:

FRAIS D’AFFRETEMENT :

Plus : Caisse de Bord (C.d.B.) (voir Article 8) :

Frais de livraison / restitution :

Dépôt de garantie (voir Articles 16 & 17) :

A payer comme suit :

PREMIER VERSEMENT :
SECOND VERSEMENT :

Sur le compte Client suivant du Courtier, le paiement n'étant réputé effectif qu'après le crédit en valeur de ce compte.

CONTRAT D'AFFRETEMENT M.Y.B.A.- PAGE UN DE CINQ (Suite)

CONDITIONS

L'AFFRETEUR devra payer outre les frais d'affrètement et, au prix coûtant, tous les frais de carburant pour le bateau, ses annexes et tous les équipements de sport nautique, tous les frais portuaires, de pilotage et de plongeur, formalités douanières, l'eau, l'électricité et les taxes nationales et/ou locales applicables, la nourriture et les boissons pour les membres de son groupe, sa blanchisserie personnelle ainsi que toutes leurs communications pour lui-même et les membres de son groupe.

SIGNATURES

Le PROPRIETAIRE et l'AFFRETEUR acceptent que les Articles 1 à 24 inclus font partie intégrante de ce contrat qui est composé de cinq pages plus toutes Conditions énoncées ci-dessus ou additifs ci-annexés. Des copies signées télécopiées de ce Contrat engageront définitivement les parties contractantes.

PROPRIETAIRE : DATE : AFFRETEUR : DATE :
.....

.....
.....

TEMOIN :
.....

TEMOIN :

NOM ET ADRESSE DU TEMOIN
EN MAJUSCULES
.....

NOM ET ADRESSE DU TEMOIN
EN MAJUSCULES

.....
.....

COURTIER (SÉQUESTRE)
.....

COURTIER :

TEMOIN :
.....

TEMOIN :

CONTRAT D’AFFRETEMENT M.Y.B.A.- *PAGE DEUX DE CINQ*

ARTICLE 1 ACCORD DE LOCATION

Le Propriétaire accepte de louer le bateau à l’Affrèteur et de ne pas signer d’autre contrat pour l’affrètement du bateau pour la même période.

L’Affrèteur accepte de louer le bateau et de payer les frais d’affrètement, la caisse de bord, les frais de livraison/restitution, le dépôt de garantie ainsi que tous autres frais convenus, sous forme de fonds compensés, aux ou avant les dates d’échéance et sur le compte spécifié dans ce contrat.

ARTICLE 2 LIVRAISON

Le Propriétaire devra, au début de la période d’affrètement, livrer le bateau au port de livraison et l’Affrèteur en prendra livraison en parfait état de service et de marche, état de navigabilité, propre, prêt pour le service, avec tout l’équipement nécessaire, y compris le matériel de sécurité et de sauvetage à jour de contrôle (y compris des gilets de sauvetage pour les enfants s’il y en a parmi le groupe de l’Affrèteur), selon les prescriptions des autorités d’immatriculation du bateau et équipé comme il convient pour un bateau de ses dimensions et de son type et permettant à l’Affrèteur d’utiliser le bateau comme spécifié à l’Article 13. Le Propriétaire ne garantit pas son utilisation et son confort en cas d’intempéries pour toutes les croisières ou les passages à l’intérieur de la zone de navigation.

ARTICLE 3 RESTITUTION

L’Affrèteur devra restituer le bateau au Propriétaire au port de restitution après s’être acquitté de toutes dettes encourues pour son compte pendant la période d’affrètement et en aussi bon état que celui dans lequel il était quand il en a pris livraison, en dehors de l’usure normale découlant d’une utilisation courante. L’Affrèteur peut, s’il le souhaite, restituer le bateau au port de restitution et débarquer avant la fin de la période d’affrètement mais cette restitution anticipée ne lui donnera pas droit à un remboursement quelconque des frais d’affrètement.

ARTICLE 4 ZONE DE NAVIGATION

L’Affrèteur devra limiter la navigation du bateau à la zone de navigation et aux régions situées dans la zone de navigation dans lesquelles le bateau est légalement autorisé à naviguer. L’Affrèteur devra également limiter le temps de navigation à une moyenne de six (6) heures par jour à moins que le Capitaine, à sa seule discrétion, n’accepte de dépasser le temps en question.

CONTRAT D’AFFRETEMENT M.Y.B.A.- PAGE DEUX DE CINQ (Suite 1)

ARTICLE 5 NOMBRE MAXIMUM DE PERSONNES – RESPONSABILITE RELATIVE AUX ENFANTS - SANTE DES MEMBRES DU GROUPE DE L’AFFRÉTEUR

- a) L’Affrèteur ne devra, à aucun moment pendant la période d’affrètement, autoriser un nombre supérieur au nombre maximum de personnes logées ou naviguant à bord plus, à la seule discrétion du Capitaine, un nombre raisonnable de visiteurs pendant que le bateau est solidement amarré au port.
- b) Si des enfants sont pris à bord, l’Affrèteur sera entièrement responsable de leur conduite et de leurs distractions et aucun membre de l’équipage ne sera tenu responsable de leur conduite ou de leurs distractions.
- c) La nature d’un affrètement peut le rendre impropre pour toute personne souffrant d’une incapacité physique ou sous traitement médical. En signant ce contrat, l’Affrèteur garantit que tous les membres de son groupe sont médicalement aptes à entreprendre le voyage prévu par ce contrat. L’Affrèteur et son groupe s’engagent à être en possession de tous les visas et vaccinations nécessaires pour les pays à visiter.

ARTICLE 6 EQUIPAGE

Le Propriétaire devra fournir un Capitaine ayant les qualifications nécessaires et agréé par les assureurs du bateau et un équipage suffisamment expérimenté, vêtu d’uniformes, convenablement nourri et assuré. Le Propriétaire devra s’assurer qu’aucun membre de l’équipage ne transporte ou utilise des drogues illicites à bord du bateau ou ne garde des armes à feu à bord (en dehors de celles qui auront été déclarées sur le manifeste) et s’assurer que le Capitaine et l’équipage respectent les lois et réglementations de tout pays dans les eaux territoriales desquelles le bateau entrera pendant la validité de ce contrat.

ARTICLE 7 AUTORITE DU CAPITAINE

Le Propriétaire devra s’assurer que le Capitaine manifeste à l’égard de l’Affrèteur la même attention que si l’Affrèteur était le Propriétaire. Le Capitaine devra respecter

tous les ordres raisonnables que l’Affrèteur lui aura donné concernant la gestion, le fonctionnement et le mouvement du bateau, compte tenu du vent, du temps et d’autres circonstances. Le Capitaine ne sera pas, cependant, tenu de respecter un ordre qui, à son avis raisonnable, est susceptible d’amener le bateau à un port ou lieu qui n’est pas sûr ou adéquat ou qui pourrait entraîner le fait que l’Affrèteur ne puisse pas restituer le bateau à l’expiration de la période d’affrètement ou qui, selon l’avis raisonnable du Capitaine, causerait une violation de l’Article 13

CONTRAT D’AFFRETEMENT M.Y.B.A.- PAGE DEUX DE CINQ (Suite 2)

et/ou de tout autre article de ce contrat. De plus, sans préjudice de tout autre recours du Propriétaire, si, selon l’avis raisonnable du Capitaine, l’Affrèteur ou une des personnes de son groupe n’observe pas une des stipulations de l’Article 13 et si cette inobservation persiste après que le Capitaine en ait donné bonne et valable mise en demeure par écrit à l’Affrèteur, le Capitaine devra en informer le Propriétaire et le ou les Courtiers et le Propriétaire pourra résilier l’Affrètement immédiatement ou ordonner au Capitaine de ramener le bateau au port de restitution ce qui marquera la fin de la période d’affrètement. L’Affrèteur et les membres de son groupe débarqueront, après que l’Affrèteur ait réglé avec le Capitaine tous les frais impayés et l’Affrèteur n’aura droit au remboursement d’aucuns des frais d’affrètement.

En ce qui concerne l’utilisation des équipements de sport nautique, tels que définis sous l’ Article 16, le Capitaine aura le droit de refuser que l’Affrèteur ou un ou l’ensemble des membres de son groupe utilisent un équipement de sport nautique particulier s’il estime raisonnablement qu’ils ne sont pas compétents, courent un risque, se comportent d’une manière irresponsable ou ne prennent pas les précautions nécessaires vis-à-vis des autres personnes lorsqu’elles utilisent l’équipement en question.

ARTICLE 8 FRAIS DE FONCTIONNEMENT

L’Affrèteur sera responsable des frais de fonctionnement tels qu’ils sont définis avec précision sous les “CONDITIONS” à la page un de ce contrat, pour la totalité de la période d’affrètement pour lui-même et les membres de son groupe. Après avoir payé la caisse de bord (C.d.B.) sur le compte du Courtier, comme l’exige ce contrat, l’Affrèteur sera informé par le Capitaine, par intervalles, des paiements de la C.d.B. et il devra, si le solde restant devient insuffisant, à la lumière des dépenses en cours, payer au Capitaine une somme suffisante pour maintenir un solde créditeur adéquat. Le Propriétaire devra s’assurer que le Capitaine fera preuve de diligence dans les dépenses de la C.d.B.

Avant le débarquement à la fin de la période d’affrètement, le Capitaine devra présenter à l’Affrèteur un compte détaillé des dépenses avec autant de reçus à l’appui

que possible et l’Affréteur devra payer au Capitaine le solde des dépenses ou le Capitaine devra rembourser à l’Affréteur tout solde trop-perçu, selon le cas.

Le paiement d’avance pour les besoins ou l’équipement particuliers, les transports à terre ou les excursions ou tous autres frais qui ne sont pas habituellement considérés comme faisant partie des frais de fonctionnement du bateau peut être exigé sur le compte du Courtier ou au Capitaine au moment de l’embarquement en supplément de la C.d.B.

CONTRAT D’AFFRETEMENT M.Y.B.A.- PAGE DEUX DE CINQ (Suite 3)

A moins que des arrangements alternatifs précis n’aient été pris par écrit à l’avance, tous les paiements concernant les frais de fonctionnement etc. seront payables dans la même monnaie que les frais d’affrètement. Les paiements par chèque, carte de crédit ou tout autre moyen négociable ne sont pas normalement acceptables en raison de la nature itinérante du bateau en cours de saison et l’Affréteur doit, par conséquent, s’assurer qu’il a suffisamment de fonds disponibles pour couvrir toutes les dépenses raisonnablement prévisibles ou s’arranger pour déposer des fonds supplémentaires auprès du Courtier.

ARTICLE 9 RETARD DANS LA LIVRAISON

- a) Si, en raison d’un cas de *Force Majeure* (tel que défini à l’Article 18 (a)), le Propriétaire ne livre pas le bateau à l’Affréteur au port de livraison au commencement de la période d’affrètement et si la livraison est effectuée dans les quarante-huit (48) heures à compter de la date du commencement prévue, ou une période équivalent à un-dixième (1/10^{ème}) de la période d’affrètement, selon la période la plus courte, le Propriétaire devra rembourser à l’Affréteur les frais d’affrètement au pro rata temporis ou, en cas d’accord mutuel, le Propriétaire autorisera une prolongation de la période d’affrètement au même pro rata.

VEUILLEZ PARAFER:- PROPRIÉTAIRE:

AFFRÉTEUR

CONTRAT D’AFFRETEMENT M.Y.B.A.- PAGE TROIS DE CINQ

DEFAUT DE LIVRAISON

- b) Si en raison d’un cas de Force Majeure, le Propriétaire ne livre pas le bateau dans les quarante-huit (48) heures ou un délai équivalent à un-dixième (1/10^{ème}) de la période d’affrètement, selon la période la plus courte, à compter de la date due pour la livraison, l’Affréteur aura le droit de considérer ce contrat comme résilié. L’Affréteur aura comme recours exclusif de recevoir le remboursement, sans intérêts, du montant total des paiements qu’il aura effectué au Propriétaire ou au Séquestre. Alternativement, en cas d’accord mutuel entre les parties, la période d’affrètement sera prolongée d’une durée équivalente au retard.
- c) Si le Propriétaire ne livre pas le bateau au port de livraison au commencement de la période d’affrètement pour une raison autre qu’un cas de Force Majeure, l’Affréteur aura le droit de traiter ce contrat comme rejeté par le Propriétaire. L’Affréteur aura droit au remboursement sans intérêts du montant total de tous les paiements qu’il aura effectués au Propriétaire ou au Séquestre, et il recevra, en outre, du Propriétaire des dommages-intérêts liquidés d’un montant équivalent à cinquante pour cent (50%) des frais d’affrètement.

RÉSILIATION PAR LE PROPRIÉTAIRE

- d) Si, avant le commencement de la période d’affrètement spécifiée à la page un de ce contrat, le Propriétaire donne un préavis de résiliation par l’intermédiaire du Courtier et si la résiliation est due à un cas de Force Majeure, la disposition énoncée à l’alinéa (b) ci-dessus s’appliquera.
- e) Si la résiliation est pour toute raison autre qu’un cas de Force Majeure, l’Affréteur aura droit au remboursement sans intérêts du montant total de tous les paiements qu’il aura effectué au Propriétaire ou au Séquestre et il aura, en

outre, droit à des dommages-intérêts liquidés qui seront calculés et payés immédiatement selon le barème suivant:

- i) trente (30) jours ou plus avant le commencement de la période d'affrètement, un montant équivalent à vingt-cinq pour cent (25%) des frais d'affrètement.
- ii) plus de (14) jours mais moins de (30) jours avant le commencement de la période d'affrètement, un montant équivalent à trente-cinq pour cent (35%) des frais d'affrètement.
- iii) quatorze (14) jours ou moins avant le commencement de la période d'affrètement, un montant équivalent à cinquante pour cent (50%) des frais d'affrètement.

CONTRAT D’AFFRETEMENT M.Y.B.A.- PAGE TROIS DE CINQ (Suite 1)

ARTICLE 10 RETARD DANS LA RESTITUTION

- a) Si la restitution du bateau est retardée en raison d'un cas de Force Majeure, elle devra être effectuée dès que possible après et, entre temps, les conditions de ce contrat resteront en vigueur mais sans pénalité ou frais supplémentaires pour l’Affréteur.
- b) Si l’Affréteur n’effectue pas la restitution du bateau au Propriétaire au port de restitution en raison d’un retard intentionnel ou d’un changement d’itinéraire en dépit du conseil du Capitaine, l’Affréteur devra payer immédiatement au Propriétaire par transfert télégraphique direct sur le compte du Courtier / Séquestre, une indemnité de surestaries au taux journalier plus quarante pour cent (40%) du taux journalier et, si le retard dans la restitution dépasse vingt-quatre (24) heures, l’Affréteur sera tenu d’indemniser le Propriétaire de tout sinistre que le Propriétaire subira du fait de la privation de jouissance du bateau ou résiliation ou retard de livraison sous tout affrètement ultérieur du bateau.

ARTICLE 11 RESILIATION PAR L’AFFRÉTEUR

- a) i) Au cas où l’Affréteur donnerait un préavis de résiliation de ce contrat à la date ou à tout moment avant le commencement de la période d'affrètement, l’Affréteur restera responsable de tous les paiements dûs au Propriétaire avant et impayés à la date de résiliation.

En cas de préavis de résiliation de la part de l’Affréteur ou si l’Affréteur, après avoir donné le préavis, ne paie pas tout montant dû selon ce contrat, le Propriétaire aura le droit de traiter ce contrat comme s’il avait été

rejeté par l’Affréteur et de conserver le montant total de tous les paiements.

Nonobstant le droit du Propriétaire de recevoir ou de conserver tous les paiements auxquels il est fait référence ci-dessus, le Propriétaire sera tenu de limiter le sinistre et, au cas où le Propriétaire aurait la possibilité de relouer le bateau pendant la totalité ou une partie de la période d’affrètement couverte par ce contrat, le Propriétaire devra donner un crédit pour le montant net de la location de l’affrètement découlant de la relocation après déduction de toutes les commissions et autres frais indirects découlant de cette relocation. L’intention est que le Propriétaire recevra autant en produit net de toute relocation qu’il aurait reçu sous ce contrat. Le Propriétaire devra s’efforcer de relouer le bateau et ne devra pas refuser son accord à une relocation sans motif valable bien que des Affrètements susceptibles d’être raisonnablement considérés dommageables pour le bateau, sa réputation, son équipage ou son calendrier, puissent être refusés.

CONTRAT D’AFFRETEMENT M.Y.B.A.- PAGE TROIS DE CINQ (Suite 2)

- ii) Si, avant la date de résiliation, le bateau a pris des provisions pour l’affrètement, ou a utilisé les frais de la livraison/restitution comme indiqué à la page un de ce contrat, l’Affréteur devra payer ces frais à moins que la totalité ou une partie de ces derniers ne puisse être remboursée par le fournisseur ou transférée au nouvel affrètement, auquel cas ils seront ajustés en conséquence. Dans la mesure du possible, le Capitaine et le Propriétaire seront dans l’obligation de limiter ces dépenses.
- b) Si, après la signature de ce contrat, le Propriétaire est déclaré en faillite ou, dans le cas d’une société, un liquidateur, administrateur séquestre ou judiciaire est nommé pour gérer la totalité ou une partie des actifs du Propriétaire, l’Affréteur aura le droit de résilier l’affrètement et toutes les sommes payées au Propriétaire, son agent ou à l’administrateur séquestre conformément aux dispositions de ce contrat seront remboursées en intégralité.

ARTICLE 12 PANNE OU IMMOBILISATION

Si après la livraison, le bateau est, à un moment quelconque, immobilisé du fait d’une panne de machine, échouage, collision ou pour toute autre cause empêchant l’utilisation raisonnable du bateau par l’Affréteur pendant une période entre douze (12) et quarante-huit (48) heures consécutives ou un-dixième (1/10^{ème}) de la période d’affrètement, selon celle qui est la plus courte (et que l’immobilisation n’est pas due à un acte ou une faute de l’Affréteur), le Propriétaire devra rembourser les frais

d'affrètement au pro rata temporis pour la période d'immobilisation ou, en cas d'accord mutuel, accorder une prolongation au pro rata temporis de la période d'affrètement correspondant à la période d'immobilisation. Si l'Affrèteur souhaite invoquer cet article, il devra en notifier immédiatement par écrit le Capitaine. L'Affrèteur sera responsable des frais normaux pendant la période d'immobilisation.

En cas de perte totale effective ou réputée totale du bateau ou si le bateau est immobilisé comme indiqué ci-dessus pendant une période consécutive de plus de quarante-huit (48) heures ou un-dixième (1/10^{ème}) de la période d'affrètement, selon laquelle est la plus courte, l'Affrèteur peut résilier ce contrat moyennant un avis écrit au Propriétaire ou au(x) Courtier(s) ou au Capitaine si aucun moyen de communication n'est disponible. Dès que possible après cette résiliation, le Propriétaire devra rembourser les frais d'affrètement au pro rata temporis sans intérêts pour la fraction de la période d'affrètement non courue après la date et l'heure auxquelles est survenu le sinistre ou l'immobilisation. Dans le cas d'une telle résiliation, l'Affrèteur peut effectuer la restitution en abandonnant la possession du bateau à l'endroit où il se trouve. L'Affrèteur aura le droit de récupérer du Propriétaire les frais raisonnables engagés pour rapatrier son groupe au port de restitution par des moyens de transport réguliers, de même que les frais d'hébergement raisonnablement nécessaires à cet effet.

CONTRAT D'AFFRETEMENT M.Y.B.A.- *PAGE TROIS DE CINQ (Suite 3)*

Alternativement, après une période d'immobilisation de plus de quarante-huit (48) heures consécutives ou un-dixième (1/10^{ème}) de la période d'affrètement, selon laquelle est la plus courte et en fonction de la nature et ou de la gravité de l'immobilisation, par accord mutuel, l'Affrèteur peut choisir de rester à bord pendant la durée de la période d'affrètement et l'Affrèteur ne pourra alors présenter aucune nouvelle réclamation ou réclamation supplémentaire à l'encontre du Propriétaire.

ARTICLE 13 UTILISATION DU BATEAU

L'Affrèteur devra respecter et s'assurer que les membres de son groupe respectent les lois et réglementations de tout pays dans les eaux territoriales desquelles le bateau entrera au cours de ce contrat.

L'Affrèteur devra s'assurer qu'aucun animal domestique ou autres animaux ne sont amenés à bord du bateau sans le consentement écrit du Propriétaire. L'Affrèteur devra s'assurer que le comportement des membres de son groupe ne nuise à quiconque ou à la réputation du bateau. L'Affrèteur et les personnes de son groupe devront à tout moment respecter l'équipage.

VEUILLEZ PARAFER:- PROPRIÉTAIRE:

AFFRÉTEUR

CONTRAT D’AFFRETEMENT M.Y.B.A.- PAGE QUATRE DE CINQ

Le Capitaine doit immédiatement attirer l’attention de l’Affrèteur si ce dernier ou un des membres de son groupe ont violé ces dispositions et si un tel comportement se poursuit après cet avertissement, le Capitaine devra informer le Propriétaire ou son Courtier, et le Propriétaire peut, par avis écrit envoyé à l’Affrèteur, résilier ce contrat conformément aux dispositions de l’Article 7 de ce contrat.

Dans le cas où l’Affrèteur ou un des membres de son groupe commettrait une infraction contraire aux lois et réglementations d’un pays qui aboutirait à la détention, à la condamnation à une amende ou l’emprisonnement d’un membre de l’équipage du bateau ou à la détention, confiscation, saisie ou condamnation à une amende du bateau, l’Affrèteur devra indemniser le Propriétaire de toute perte, dommage ou frais subis par le Propriétaire du fait de ces sanctions et le Propriétaire peut, moyennant notification à l’Affrèteur, résilier immédiatement ce contrat.

Il est également spécifiquement entendu que la possession ou l’utilisation de toutes drogues illicites ou de toutes armes (y compris, notamment, les armes à feu) est strictement interdite à bord du bateau et toute inobservation de cette stipulation peut représenter une raison suffisante pour le Propriétaire de mettre fin à l’affrètement immédiatement sans remboursement ou recours à l’encontre du Propriétaire.

ARTICLE 14 NON-CESSION

L’Affrèteur ne devra pas transférer ce contrat, sous-louer le bateau ou abandonner son contrôle sans le consentement écrit du Propriétaire qui pourra être donné aux conditions que ce dernier jugera opportunes.

ARTICLE 15 VENTE DU BATEAU

- a) Le Propriétaire s'interdit la vente du bateau pendant la période d'affrètement indiquée à la page un de ce contrat.
- b) Au cas où le Propriétaire accepterait de vendre le bateau après la signature de ce contrat d'affrètement mais avant la livraison à l'Affréteur, le Propriétaire devra immédiatement en notifier l'Affréteur par écrit par l'intermédiaire du Courtier. Cette information sera tenue en stricte confidentialité par les parties contractantes.

Lorsque l'affrètement est pris en charge par l'Acheteur dans les mêmes conditions, il n'y aura aucune pénalité à l'encontre du Propriétaire et aucune commission additionnelle ne sera due au Courtier.

CONTRAT D'AFFRETEMENT M.Y.B.A- PAGE QUATRE DE CINQ (Suite 1)

En cas de vente du bateau, une des dispositions suivantes s'appliquera:

- i) En transférant ce contrat d'affrètement, le Propriétaire fera en sorte que l'Acheteur exécute l'affrètement selon les mêmes termes et conditions;
- ii) Si l'Acquéreur ne peut pas ou ne veut pas remplir les conditions du contrat d'affrètement, le Propriétaire mandate par les présentes le Courtier pour qu'il procure l'affrètement d'un bateau de remplacement qui soit au moins d'un standing égal ou supérieur pour la période d'affrètement. Si un bateau de remplacement adéquat est trouvé, un nouveau contrat d'affrètement sera préparé et ce contrat d'origine annulé. Le Propriétaire devra payer la commission du Courtier sur l'affrètement d'origine et le Courtier sera fondé à percevoir toute commission due sur le bateau de remplacement ;
- iii) Au cas où le Propriétaire ne serait pas en mesure d'obtenir un bateau similaire ou supérieur pour l'Affréteur dans les mêmes termes que ce contrat d'origine ou dans le cas où l'Affréteur rejeterait le remplacement proposé (l'Affréteur ne pouvant effectuer un tel rejet sans raison valable) alors, le présent contrat d'affrètement sera considéré comme ayant été annulé par le Propriétaire conformément aux dispositions de l'Article 9 ci-dessus. Toutes les sommes versées par l'Affréteur devront lui être rapidement remboursées dans leur intégralité sans déduction, et viendront s'y ajouter des dommages-intérêts de liquidation calculés conformément aux dispositions prévues à l'Article 9 (e), i, ii ou iii, selon le cas. Le Propriétaire devra payer au Courtier la totalité de la commission due sur ce contrat d'origine.

ARTICLE 16 ASSURANCES

- a) Le Propriétaire devra assurer le bateau auprès d'assureurs de première classe contre tous les risques habituels liés à un bateau de ses dimensions et type avec une garantie au moins équivalente à celle qui est prévue sous les « Institute Yacht Clauses 1.11.85 » ou autres termes reconnus étendus à l'autorisation d'affrètement et à la couverture de la responsabilité civile vis-à-vis des tiers, responsabilité ski nautique, aux responsabilités découlant de l'utilisation par l'Affréteur et d'autres personnes compétentes autorisées par lui, d'embarcations personnelles et autres embarcations à propulsion mécanique ainsi que des planches à voiles, dinghies, catamarans ou autres équipements de sports nautiques transportés à bord du bateau. L'assurance devra également couvrir les guerres et les grèves et inclure la couverture des dommages corporels causés à l'équipage et/ou responsabilité civile vis-à-vis des tiers encourus au cours de leur emploi. L'Affréteur aura droit au bénéfice des assurances du Propriétaire.

CONTRAT D'AFFRETEMENT M.Y.B.A- PAGE QUATRE DE CINQ (Suite 2)

- b) Toutes ces assurances devront être soumises aux mêmes conditions et aux franchises déductibles habituelles pour un bateau de ces dimensions et type. Des copies de toute la documentation significative relative à ces assurances seront mises à la disposition de l'Affréteur aux fins d'inspection avant l'affrètement sous préavis raisonnable au Propriétaire et seront conservées à bord du bateau.
- c) Dans les circonstances normales, l'Affréteur ne sera responsable que des coûts ou pertes pouvant survenir au cours de la réparation de dommages que lui-même ou les membres de son groupe auront causé (intentionnellement ou d'une autre manière) au bateau ou à des tiers jusqu'au niveau de la franchise déductible de la police d'assurance du Propriétaire pour chaque accident ou survenance de sinistre séparé/e. Toutefois, dans tous les cas, la responsabilité de l'Affréteur ne pourra pas excéder une franchise déductible équivalent à un pour cent (1%) de la somme assurée totale.
- d) L'Affréteur peut être responsable d'une somme supérieure à la franchise déductible pour chaque accident ou survenance de sinistre si l'Affréteur ou un des membres de son groupe ont agi (intentionnellement ou d'une autre manière) de sorte à rendre caduque ou limiter les effets de la garantie sous l'assurance du Propriétaire.
- e) L'Affréteur devra souscrire une assurance indépendante pour ses effets personnels pendant qu'ils sont à bord ou à terre et pour les frais médicaux ou

faisant suite à un accident, engagés qui ne sont pas couverts par l'assurance du Bateau.

- f) L'Affrèteur doit savoir que l'assurance résiliation, écourtement ou responsabilité de l'Affrèteur n'est pas incluse dans ce contrat mais est disponible, sous réserve de l'acceptation des assureurs.

ARTICLE 17 DEPOT DE GARANTIE

Sauf stipulation contraire prévue à la page un de ce contrat, le dépôt de garantie sera détenu par le Séquestre sur son compte client, pour le compte du Propriétaire et il pourra être utilisé pour acquitter les responsabilités que l'Affrèteur pourrait encourir en vertu d'une des dispositions de ce contrat, mais dans la mesure où il n'est pas utilisé à cet effet, le dépôt de garantie devra, dans les vingt-quatre (24) heures suivant la fin de la période d'affrètement ou le règlement de toutes les questions non encore résolues, selon la plus tardive de ces deux possibilités, être restitué à l'Affrèteur sans intérêts.

CONTRAT D'AFFRETEMENT M.Y.B.A- PAGE QUATRE DE CINQ (Suite 3)

ARTICLE 18 DEFINITIONS

a) **FORCE MAJEURE**

Dans ce contrat '*Force Majeure*' signifie toute cause directement attribuable à des actes, événements, non-événements, omissions, accidents ou fortunes de mer hors du contrôle du Propriétaire ou de l'Affrèteur (y compris, sans qu'il s'agisse d'une liste limitative, les grèves, lock-out ou autres conflits sociaux, mouvements populaires, émeutes, blocus, invasions, guerres, incendies, explosions, sabotages, tempêtes, collisions, échouages, brouillard, dispositions ou réglementations gouvernementales, pannes exceptionnelles mécaniques ou électriques indépendantes de la volonté de l'équipage et qui ne sont pas dues à la négligence du Propriétaire). Les changements d'équipage ne constituent pas un cas de *Force Majeure*. La *Force Majeure* n'exonère pas le Propriétaire du paiement des commissions.

b) **PROPRIÉTAIRES, AFFRÉTEURS ET COURTIER**

Au sens des présentes, les termes 'Propriétaire', 'Affrèteur' et 'Courtier' ainsi que tous les pronoms correspondants seront censés s'appliquer, que le

Propriétaire, Affréteur ou Courtier soit un homme, une femme ou une société, au singulier ou au pluriel, selon le cas.

ARTICLE 19 SAUVETAGE

Pendant la période de l'affrètement, tout produit éventuel provenant de prises en mer, sauvetages et remorquages, sera réparti en parts égales entre le Propriétaire et l'Affréteur après déduction de la part de l'équipage et règlement de la location pour la période correspondante et les frais connexes.

VEUILLEZ PARAFER:- PROPRIÉTAIRE:

AFFRÉTEUR

CONTRAT D’AFFRETEMENT M.Y.B.A.- *PAGE CINQ DE CINQ*

ARTICLE 20 ARBITRAGE & LEGISLATION APPLICABLE

Sauf indication contraire dans l'espace approprié à la page un de ce contrat, tout litige en rapport avec l'interprétation et l'exécution de ce contrat sera réglé par arbitrage à Londres et conformément à la législation en vigueur en Angleterre. Le litige sera soumis à un seul arbitre qui sera nommé par les parties contractantes.

Si les parties ne peuvent se mettre d'accord sur la nomination d'un seul arbitre, le litige sera réglé par trois arbitres, chaque partie en nommant un, le troisième étant nommé par le Président actuel de la Chambre Syndicale Des Courtiers en Yachts ou de l'American Yacht Charter Association (AYCA).

La nomination des arbitres, ou la substitution d'arbitres qui ne sont pas disponibles devront être effectuées dans les deux (2) semaines suivant une notification écrite de l'autre partie, faute de quoi le Président de l'Association nommant le troisième arbitre nommera également un arbitre pour le compte de la partie qui ne l'a pas fait.

La décision arbitrale sera sans appel et engagera les deux parties et pourra, au besoin, être rendue exécutoire par le Tribunal ou toute autre autorité compétente de la même manière qu'un jugement du Tribunal de Première Instance.

Au cas où l'une ou l'autre partie indiquerait son intention d'entamer une procédure d'arbitrage, le Séquestre, après avoir reçu une notification de cette dernière, ne devra pas utiliser les sommes qu'il détient sans l'accord des deux parties ou sur l'ordre des arbitres ou sur leur décision définitive. Les sommes devront être conservées sur un compte client désigné. Ce compte devra porter intérêts lorsque les règlements bancaires nationaux l'autorisent. Le Séquestre peut, avec l'accord des deux parties, payer les sommes sur un compte bloqué contrôlé conjointement par les représentants légaux attitrés des deux parties en attendant le résultat de l'arbitrage.

CONTRAT D'AFFRETEMENT M.Y.B.A.- PAGE CINQ DE CINQ (Suite 1)

ARTICLE 21 COURTIER

Les Courtiers ne signeront ce contrat que pour l'objet de cet article. En signant ce contrat, le Propriétaire et l'Affrèteur confirment et conviennent ce qui suit:

- a) La commission des Courtiers sera censée être acquise au(x) Courtier(s) à la signature de ce contrat et être payable par le Propriétaire sur la totalité des frais d'affrètement plus les frais de livraison/restitution, si applicable, mais à l'exclusion des frais de fonctionnement, conformément aux dispositions de l'Article 22 ci-dessous, qu'il manque ou non à ses obligations pour une raison quelconque, y compris un cas de *Force Majeure*.

En cas de résiliation par l'Affrèteur, la commission sera déduite du dépôt à titre de dépenses.

- b) Si l'Affrèteur prolonge cet affrètement, les Courtiers auront droit à et devront recevoir de la part du Propriétaire, une commission sur les frais d'affrètement bruts pour la prolongation, sur la même base que celle qui est prévue dans la présente.
- c) Au cas où l'Affrèteur re-affrèterait le bateau au Propriétaire, son Agent ou le Séquestre, dans les (2) ans à compter de la date d'achèvement de cet affrètement, que ce soit ou non dans les mêmes conditions, les Courtiers auront droit à et recevront de la part du Propriétaire, une commission sur les frais

d'affrètement bruts payés pour ce nouvel affrètement sur la même base que celle qui est prévue dans la présente.

Toutefois, si l'Affréteur choisit, de bonne foi, de re-affréter le bateau au cours de cette période de deux ans par l'intermédiaire d'un autre Courtier à qui la commission a été payée, le Propriétaire payera une commission d'un tiers (1/3) du montant total au Courtier d'origine et deux-tiers (2/3) au nouveau Courtier. Ceci ne s'applique que dans le cas du libre choix de l'Affréteur et pas si le changement de Courtier est suggéré ou sollicité par le Propriétaire, son agent, le Capitaine ou son représentant.

- d) Au cas où un contrat sera signé directement entre l'Affréteur et le Propriétaire pour l'achat du bateau dans les (2) ans à partir de la date du commencement de cet affrètement, le(s) Courtier(s) auront droit à et recevront de la part du Propriétaire la commission de vente. Toutefois, au cas où l'Affréteur achèterait le bateau au Propriétaire par l'intermédiaire d'un Courtier de vente de bonne foi à qui la commission a été payée, le Propriétaire payera ou s'assurera que le nouveau Courtier paie une somme équivalente à au moins quinze (15%) pour cent de la commission de vente brute. Il appartient au Propriétaire d'informer tout futur Courtier de vente de cette responsabilité. Ceci ne s'applique qu'après le libre choix de l'Affréteur et ne s'applique pas si le changement de Courtier est suggéré ou sollicité par le Propriétaire, son agent, le Capitaine ou son représentant. Tout litige découlant de cet article peut être soumis séparément à arbitrage.

CONTRAT D'AFFRETEMENT M.Y.B.A.- PAGE CINQ DE CINQ (Suite 2)

- e) Les Courtiers dans ce contrat ne seront pas tenus responsables de tout sinistre ou dommages corporels ou matériels causés au Propriétaire ou à l'Affréteur ou à l'un des membres de son groupe, préposés ou agents, et, en outre, les Courtiers ne seront pas responsables de toutes erreurs de jugement ou de description ou autres, de quelque nature que ce soit et quelque soit la manière dont elles surviennent et ils n'auront aucune obligation, aucun devoir ou aucune responsabilité supplémentaires envers le Propriétaire ou l'Affréteur sauf comme indiqué dans la présente. Le Propriétaire et l'Affréteur devront conjointement et solidairement indemniser et exonérer les Courtiers de toute responsabilité pour tout sinistre qu'ils auront subi en raison de toute responsabilité qu'ils encourront vis-à-vis de tiers (personne, entreprise, société ou autorité) découlant de la promotion ou du lancement de cet affrètement, de leur assistance à l'exécution de ce contrat ou de leur mission de Séquestre.
- f) Pour l'application de cet article, les expressions Propriétaire et Affréteur seront censées signifier la personne physique ou morale dénommée ou toutes sociétés qui leur appartiennent ou qu'elles contrôlent, y compris les sociétés qui leur appartiennent indirectement ou par l'intermédiaire de fiduciaires, tout administrateur d'une telle société, usufruitier, personne dénommée, agent ou invité de l'Affréteur.

ARTICLE 22 PAIEMENT DES FRAIS D’AFFRÈTEMENT ET AUTRES MONTANTS AUX PROPRIÉTAIRES

Tous les fonds reçus par le(s) Courtier(s) au titre de ce contrat devront être immédiatement transférés, dès réception, au Séquestre (au cas où le Courtier ne serait pas le Séquestre) et ensuite, conservés par le Séquestre sur un compte désigné dans la monnaie de ce contrat. Cinquante pour cent (50%) des frais d’affrètement devront être payés au Propriétaire par le Séquestre après déduction de la commission totale par virement bancaire à la date du commencement de la période d’affrètement ou le premier jour ouvrable après. La caisse de bord (C.d.B.) devra être payée au Séquestre, au Capitaine, ou au Propriétaire pour transmission au Capitaine avant l’embarquement, par virement bancaire. Les frais de livraison et/ou de restitution (si applicable) seront payés soit en même temps que le premier versement au Propriétaire soit directement au Capitaine. Le solde des frais d’affrètement devra être payé au Propriétaire le premier jour ouvrable suivant la fin de la période d’affrètement.

ARTICLE 23 PLAINTES

L’Affréteur devra informer en premier lieu le Capitaine à bord de toute plainte et des notes seront prises sur l’heure, la date et la nature de la plainte.

CONTRAT D’AFFRETEMENT M.Y.B.A.- PAGE CINQ DE CINQ (Suite 2)

Toutefois, si cette plainte ne peut pas être résolue à bord du bateau, l’Affréteur devra en notifier le Propriétaire ou le Courtier pour le compte du Propriétaire dès que possible après la survenance de l’événement ayant donné lieu à la plainte et dans tous les cas, dans les vingt-quatre (24) heures suivant l’événement ou la survenance du sinistre à moins que cela ne soit pas possible en raison d’une panne ou de la non-disponibilité du matériel de communication. La plainte peut être déposée oralement en premier lieu mais elle devra être confirmée dès que possible par écrit (par fax ou courrier) en spécifiant la nature précise de la plainte.

ARTICLE 24 AVIS

Tout avis donné ou devant être donné par l’une ou l’autre partie contractante devra être communiqué sous toute forme écrite et sera censé avoir été dûment donné s’il est prouvé qu’il a été envoyé par pli affranchi et portant l’adresse exacte par courrier ou service de messagerie officiellement reconnu ou par fax dans le cas du Propriétaire, à lui-même ou au Courtier à leurs adresses mentionnées dans ce contrat ou, dans le cas de l’Affréteur, à son adresse indiquée dans ce contrat ou, si approprié, à lui-même à bord du bateau.

VEUILLEZ PARAFER:- PROPRIÉTAIRE

Annexe IV : HYBA Memorendum of agreement

MEMORANDUM OF AGREEMENT

CHARTER CONDITIONS

CHARTER PERIOD: From - To

PORT OF DELIVERY:

Cruising Area:

PORT OF REDELIVERY:

Maximum Number of Guests Sleeping on board:

Maximum Number of Guests Cruising on board:

Crew Consisting of:

CHARTER FEE:

To be paid as follows:

FIRST INSTALMENT (50% of the total charter fee) _____ payable latest by
_____. SECOND INSTALMENT _____ payable latest by
_____. The above amount to be deposited to the following BROKER's
Account and shall be deemed paid only when cleared:

CLAUSE 1 AGREEMENT TO LET AND HIRE

The OWNER agrees to let the Yacht to the CHARTERER and not to enter into any other Agreement for the Charter of the Yacht for the same period. The CHARTERER agrees to hire the Yacht and shall pay the Charter Fee, the Advance Provisioning Allowance, in the case he has agreed that the OWNER arranges the provisioning on his behalf, and any other charges, in cleared funds, on or before the dates and to the Account specified in this Agreement.

CLAUSE 2 DELIVERY

The OWNER shall at the beginning of the Charter deliver the Yacht to the Port of Delivery and the CHARTERER shall take delivery in full commission and working order, seaworthy, clean, in good condition throughout and ready for service, with full equipment, including up-to-date safety and live-saving equipment (including life – jackets for children if any, are part of the Charterer's Party), as required by the Yacht's registration authority and enabling the CHARTERER to use the Yacht as set out in Clause 13. The OWNER does not warrant her comfort in bad weather conditions for all cruises or passages within the Charter Area.

CLAUSE 3 RE-DELIVERY

The CHARTERER shall re-deliver the Yacht to the OWNER at the Port of Re-Delivery free of any debts incurred for the CHARTERER's account during the Charter Period and in as good condition as when delivery was taken, except for fair wear and tear arising from

ordinary use. The CHARTERER may, if he wishes, re-deliver the Yacht to the Port of Re-Delivery and disembark prior to the end of the Charter Period but such early re-delivery shall not entitle the CHARTERER to any refund of the Charter Fee.

CLAUSE 4 CRUISING AREA AND TIME

The CHARTERER shall restrict the cruising of the Yacht to within the Cruising Area and to within regions in the Cruising Area. The CHARTERER shall also restrict time under way to an average of six (6) hours per day, unless the Captain, in his sole discretion, agrees to exceed this time or unless otherwise is agreed among the Undersigned Parties.

CLAUSE 5 MAXIMUM NUMBER OF PERSONS RESPONSIBILITY FOR CHILDREN HEALTH OF THE CHARTERER'S PARTY

1. The CHARTERER shall not at any time during the Charter Period permit more than the Maximum Number of Guests Sleeping or Cruising on Board here in stated. As an exception, a reasonable number of visitors could be on Board whilst the YACHT is securely moored in port and at the sole discretion of the Captain.

2. If children are taken on board, the CHARTERER shall be fully responsible for their safety, conduct and entertainment

3. The nature of a yacht charter may render it unsuitable for anybody with physical disability or undergoing medical treatment. By signature of this Agreement the CHARTERER warrants the medical fitness of all members of the CHARTERER's party for the voyage contemplated by this Agreement. The CHARTERER and his party undertake to have all necessary visas and vaccinations for the countries to be visited.

CLAUSE 6 CREW

The ONWER shall provide the Crew of the yacht, according to the laws of Greece and properly uniformed, fed and insured. The OWNER shall ensure that the Captain and Crew comply with the laws and regulations of any country into whose waters the Yacht shall enter during the course of this Agreement.

CLAUSE 7 CAPTAIN'S AUTHORITY

1. The OWNER shall ensure that the Captain shows the CHARTERER the same attention as if the CHARTERER were the OWNER. The Captain shall comply with all reasonable orders given to him by the CHARTERER regarding the management, operation and movement of the Yacht, wind, weather and other circumstances permitting. The Captain shall not, however, be bound to comply with any order which, in the reasonable opinion of the Captain, might result in the Yacht moving to any port or place that is not safe and proper for her to be in, or might result in the CHARTERER failing to re-deliver the Yacht upon the expiration of the Charter Period, or would cause a breach of Clause 13.

2. Further, without prejudice to any other remedy of the OWNER, if, in the reasonable opinion of the Captain, the CHARTERER or any of his Guests fail to observe any of the provisions in Clause 13 and if such failure continues after the Captain has given due and specific warning to the CHARTERER in writing in respect to the same, the Captain shall

inform the OWNER and the BROKER(s) and the OWNER may terminate the Charter forthwith or instruct the Captain to return the Yacht to the Port of Re-Delivery and upon such return the Charter Period shall be terminated. The CHARTERER and his guests shall disembark, the CHARTERER having settled all outstanding expenses with the Captain before hand and the CHARTERER shall not be entitled to be refunded any part of the Charter Fee.

3. With particular regard to the use of watersports equipment, as defined in Clause 16, the Captain shall have the authority to prohibit the use by the CHARTERER or any or all of his Guests from use of any particular watersports equipment if, in his reasonable opinion, they are not competent to operate such equipment, are behaving in an irresponsible manner, or are failing to show due concern for other persons when operating this equipment.

CLAUSE 8 OPERATING COSTS

The CHARTERER shall be responsible for the operating costs, as specifically defined under "CONDITIONS" on Page One of this Agreement, for the entire Charter Period for himself and his Guests. Having paid the Advance Provisioning Allowance (A.P.A.) via the BROKER's Account, as required by this Agreement, the CHARTERER shall be advised by the Captain, at intervals, as to the disbursement of the A.P.A. and shall, if the balance remaining becomes insufficient, in the light of current expenditure, pay to the Captain, in cash, a sufficient sum to maintain an adequate credit balance. Prior to disembarkation at the end of the Charter Period, the Captain shall present to the CHARTERER a detailed account of expenditure with as many supporting receipts as possible, and the CHARTERER shall pay to the captain, in cash, the balance of the expenses, or the Captain shall repay to the CHARTERER, in cash, any balance overpaid, as the case may be.

Payment for special requirements or equipment, shore transport or excursions or any other expenses not customarily considered part of the Yacht's operating costs may be required to be paid via the BROKER's account in advance or to the Captain on boarding in addition to the A.P.A. Unless specific alternative arrangements have been made in writing, in advance, all payments for operating costs etc, shall be payable in cash in the same currency as the Charter Fee. Payment by cheque, credit card or other negotiable instrument is not acceptable due to the itinerant nature of the Yacht's seasonal schedule and the CHARTERER should therefore ensure that he carries sufficient cash to cover all reasonably foreseeable expenses or arrange to deposit additional funds with the BROKER.

CLAUSE 9 DELAY IN DELIVERY

1. the OWNER fails to deliver the yacht at the Port of Delivery at the commencement of the Charter Period, the OWNER will allow the CHARTERER demurrage pro rate for every day or part of day lost or if it be mutually agreed the OWNER shall allow a pro rata extension of the Charter Period.

2. If by reason of force majeure the OWNERS fails to deliver the yacht within forty-eight (48) hours or a period equivalent to one-seventh (1/7th) of the Charter Period, whichever period is shorter, from the due time of delivery, the CHARTERER shall be entitled to treat this Agreement as terminated. The CHARTERER's exclusive remedy will be to receive repayment without interest of the full amount of payments made by him to the OWNER or BROKER(s). Alternatively, if the parties mutually agree and subject to the bookings of the yacht, the

Charter Period shall be extended for a period equal to that which shall have elapsed between the date of delivery and the date of the actual delivery of the Yacht.

3. If the OWNER fails to deliver the yacht at the Port of Delivery at the commencement of the Charter Period in accordance to article b of this clause, other than by reason of force majeure, the CHARTERER shall be entitled to treat this Agreement as repudiated by the OWNER. The CHARTERER will be entitled to repayment without interest of the full amount of all payments made by him to the OWNER or BROKER(s), and shall in addition be paid by the OWNER liquidated damages, calculated and paid forthwith on the following scale (measure of the scale to be the date of acknowledge regarding the failure of on time delivery):

1. If the CHARTERER is informed three (3) months or more before commencement of the Charter Period, an amount equivalent to 7,5% of the Charter Fee.
2. If the CHARTERER is informed more than fourteen (14) days but less than three (3) months before commencement of the Charter Period, an amount equivalent to fifteen percent (15%) of the Charter Fee.
3. If the CHARTERER is informed less than fourteen (14) days before commencement of the Charter Period, an amount equivalent to twenty five percent (25%) of the Charter Fee.
4. Alternatively to the repayment of the full amount and the liquidated damages set forth in article c of clause 9, the OWNER may offer to the CHARTERER for the same Charter Period and Charter Fees another yacht upgraded to the yacht initially agreed to in regard to size, comfort and services. In the case of replacement of the yacht, this is agreed by the Undersigned parties if the CHARTERERS gives consent on this.

CLAUSE 10 DELAY IN RE-DELIVERY

1. If re-delivery of the Yacht is delayed by reason of force majeure, re-delivery shall be effected as soon as possible thereafter and in the meantime the conditions of this Agreement shall remain in force but without penalty or additional charge against the CHARTERER.
2. If the CHARTERER fails to re-deliver the Yacht to the OWNER at the Port of Re-Delivery due to intentional delay or change of itinerary against the Captain's advice, then the CHARTERER shall pay forthwith to the OWNER demurrage at the daily rate plus forty percent (40%) of the daily rate, and if delay in re-delivery exceeds twenty-four (24) hours, the CHARTERER shall be liable to indemnify the OWNER for any loss or damage which the OWNER shall suffer by reason of deprivation of use of the Yacht or cancellation of, or delay in delivery under, any subsequent charter of the Yacht.

CLAUSE 11 CANCELLATION BY THE CHARTERER

1. Should notice of cancellation of this Agreement be given by the CHARTERER on or at any time before commencement of the Charter Period, or should the CHARTERER fail after having been given notice to pay any amount payable under this Agreement, the OWNER shall be entitled to retain the full amount of all payments made by the CHARTERER prior to cancellation.

2. Without prejudice to the OWNER's remedies in (a) above, if the OWNER is able to re-let the yacht to another Charterer for all or part of the Charter Period and under the same conditions or reduced price then the OWNER or the BROKER on his behalf shall refund to the CHARTERER such net balance as is due to the CHARTERER after re-letting which is to be calculated upon the following basis:

The original Charter Fee, net of commissions, shall be deducted from the net hire for the Charter Period due to the OWNER from the re-letting. To this figure is to be added all reasonable additional expenses, including commissions, incurred by the OWNER on re-letting. The figure as calculated will be deducted from the monies actually received from the CHARTERER and any remaining credit balance due to the CHARTERER will be repaid. The intention is that the OWNER shall not receive less in net proceeds from any re-letting than would have been received if the original Agreement has been fulfilled. The OWNER shall use his best endeavors to re-let the yacht and shall not unreasonably withhold his agreement, to re-let, although charters, which may reasonably be considered detrimental to the yacht, its reputation, its crew or its schedule may be refused.

CLAUSE 12 BREAKDOWN OR DISABLEMENT

1. If, after delivery, the Yacht at any time is disabled by breakdown of machinery, grounding, collision or other cause so as to prevent reasonable use of the Yacht by the CHARTERER for a period of not less than twelve (12) consecutive hours or one-seventh (1/7th) of the Charter Period, whichever is the larger, and not more than forty-eight (48) consecutive hours or one-seventh (1/7th) of the Charter Period, whichever is the shorter, (and the disablement has not been brought about by any act or default of the CHARTERER), the OWNER shall make a pro rate return of the Charter Fee from the date and time when the Yacht was disabled or became unfit for use. Alternatively, if the parties mutually agree and subject to the circumstances, the Charter Period shall be extended by a time equivalent to the disablement. If the CHARTERER considers the circumstances justify the invoking of this Clause, he shall give immediate notice in writing to the Captain that he wishes to do so.

2. If, however, the Yacht is lost, or is so extensively disabled as aforesaid that the Yacht cannot be repaired within a period of forty-eight (48) hours or one-seventh (1/7th) of the Charter Period, whichever is the shorter, the CHARTERER may terminate this Agreement by notice in writing to the OWNER or the BROKER(s) or, if no means of communications is possible, to the Captain on the OWNER's behalf, and as soon as practicable after such termination the Charter Fee shall be repaid by the OWNER pro rate without interest for that part of the Charter Period remaining after the date and time that the loss or disablement occurred. In these circumstances the CHARTERER may effect Re-Delivery by giving up possession of the yacht where she lies. The CHARTERER shall be entitled to recover from the OWNER the reasonable cost of returning himself and his passengers to the Port of Re-Delivery by scheduled services, together with any accommodation expenses necessary for this purpose.

3. Article a and b of clause 12 shall not be valid for time charters, where there are special clauses in the case of breakdown or disablement.

CLAUSE 13 – USE OF THE YACHT

1. The CHARTERER shall use the Yacht exclusively as a pleasure vessel for the use of himself and his Guests. The CHARTERER shall ensure that no pets or other animals are brought on board the Yacht without the consent in writing of the OWNER. The CHARTERER shall ensure that the behavior of himself and his Guests shall not cause a nuisance to any person or bring the Yacht into disrepute.

The CHARTERER shall comply, and shall ensure that his Guests comply, with the laws and regulations of any country into whose waters the Yacht shall enter during the course of this Agreement.

The CHARTERER shall ensure that any bonded stores or other merchandise which may already be aboard the Yacht, or may be brought aboard the Yacht during the Charter, are cleared through Customs before being taken ashore, if required by the laws and regulations. The Captain shall promptly draw the CHARTERER's attention to any infringement of these terms by himself or his Guests, and if such behavior continues after this warning, the Captain shall inform the OWNER or his BROKER, and the OWNER may, by notice in writing given to the CHARTERER, terminate this Agreement in accordance with Clause 7 of this Agreement.

2. If the CHARTERER or any of his Guests shall commit any offence contrary to the laws and regulations of any country which results in any member of the crew of the Yacht being detained, fined or imprisoned, or the Yacht being detained, arrested, seized or fined the CHARTERER shall indemnify the OWNER against all loss, damage and expense incurred by the OWNER as a result, and the OWNER may, by notice to the CHARTERER, terminate this Agreement forthwith.

It is also specifically understood that the possession or use of any illegal drugs or any weapons (including particularly firearms) shall be sufficient reason for the OWNER to terminate the Charter forthwith without refund or recourse against the OWNER.

CLAUSE 14 NON-ASSIGNMENT

The CHARTERER shall not assign this Agreement, sub-let the Yacht or part with control of the yacht without the consent in writing of the OWNER, which consent may be on such terms as the OWNER thinks fit.

CLAUSE 15 SALE OF THE YACHT

Should the OWNER agree to sell the Yacht after the signing of this Charter Agreement, but before delivery to the CHARTERER, the OWNER shall immediately give notice of such sale in writing to the CHARTERER and the BROKER(s). Should the vessel be sold one of the following provisions will apply:

1. The OWNER shall arrange for the Buyer to take over the Charter Agreement and perform the Charter on the same terms and conditions by way of a new Charter Agreement between the involved parties. Should the Charter not be performed on the same terms and conditions and with the same crew or Yacht of similar or superior standard, the CHARTERER is entitled to refuse signing of a new Charter Agreement.

2. If the Buyer is unwilling or unable to fulfill the Charter Agreement, the OWNER hereby procures the Charter of a replacement yacht of similar or superior standard and on the same Charter Fee. Shall the replacement Yacht not be of similar or superior standard, equivalent crew and expenses, then the CHARTERER is entitled to refuse the replacement Yacht.

3. Should the CHARTERER in accordance to article b of this clause, not sign a new Charter Agreement, or reject the proposed replacement, the CHARTERER will be entitled to repayment without interest of the full amount of all payments made by him, and shall in addition be paid by the OWNER liquidated damages, calculated and paid forthwith on the following scale:

1. If the CHARTERER is informed three (3) months or more before commencement of the Charter Period, an amount equivalent to 7,5% of the Charter Fee.
2. If the CHARTERER is informed more than fourteen (14) days but less than three (3) months before commencement of the Charter Period, an amount equivalent to fifteen percent (15%) of the Charter Fee.
3. If the CHARTERER is informed less than fourteen (14) days before commencement of the Charter Period, an amount equivalent to twenty five percent (25%) of the Charter Fee.

The BROKER's commission is deemed earned on the signing of this Contract and the OWNER shall pay the whole of the commission forthwith.

CLAUSE 16 INSURANCE

Should the OWNER agree to sell the Yacht after the signing of this Charter Agreement, but before delivery to the CHARTERER, the OWNER shall immediately give notice of such sale in writing to the CHARTERER and the BROKER(s). Should the vessel be sold one of the following provisions will apply:

1. The OWNER shall insure the Yacht in accordance with paragraph 1 – clause 8 on N.2743/99 and specifically:
 1. for urban liability for death, personal injury of Guests and third parties caused by collision, shipwreck or any other causes, and for an amount of at least three hundred thousand (300.000) Euro, regardless the number of persons.
 2. for third parties liability for material damage to Guests and third parties caused by collision, shipwreck or any other causes, and for an amount of at least one hundred and fifty thousand (150.000) Euro
 3. for sea pollution and with insurance of at least ninety thousand (90.000) Euro.
2. Additionally, the OWNER shall have insurance coverage against liabilities caused by the use of watersports equipment, as per paragraph 3 in clause 7 of this Charter Agreement. The insurance shall also cover war and strikes and include insurance of Crew against injuries and/or Third Party liabilities incurred during the course of their employment.

3. All such insurances (a & b) shall be on such terms and subject to such deductibles as are customary for a vessel of the Yacht's size and type. Copies of the relevant insurance documentation shall be available for inspection by the CHARTERER prior to the Charter on reasonable notice to the Captain, and shall be carried on board the Yacht.

4. The CHARTERER shall carry independent insurance for Personal Effects whilst on board or ashore and for any Medical or Accident expenses incurred other than as covered under the Yacht's insurance as per I and II of clause 16. It is also agreed that Cancellation and Curtailment insurance is not included in this Agreement.

CLAUSE 17 – CHARTERER'S LIABILITY

The CHARTERER shall only be liable for such costs or losses as may be incurred by repairing damage caused by the CHARTERER or his guests (intentionally or otherwise) to the Yacht or any third party up to the level of the Excess (Deductible) on the OWNER's insurance policy for each separate accident or occurrence.

The CHARTERER may be liable for a sum greater than the Excess (Deductible) on any one accident or occurrence if the CHARTERER or any of his guests acted in such a manner (intentionally or otherwise) as to avoid, or limit, the coverage under the OWNER's insurance.

CLAUSE 18 DEFINITIONS

1. FORCE MAJEURE

In this Agreement "force majeure" means any cause directly attributable to acts, events, non-happenings, omissions, accidents or Acts of God beyond the reasonable control of the OWNER or the CHARTERER (including, but not limited to, strikes, lock-outs or other labor disputes, civil commotion, riots, blockade, invasion, war, fire, explosion, sabotage, storm, collision, grounding, fog, governmental act or regulation, major mechanical or electrical breakdown beyond the crew's control and not caused by OWNER's negligence).

2. OWNERS, CHARTERERS AND BROKERS

Throughout the Agreement, the terms "OWNER", "CHARTERER" and "BROKER" and corresponding pronouns shall be construed to apply whether the OWNER, CHARTERER or BROKER is male, female, or corporate, singular or plural, as the case may be.

CLAUSE 19 ARBITRATION

Any dispute in connection with the interpretation and fulfillment of this Agreement shall be decided by arbitration in Piraeus, Greece. Each party shall appoint one Arbitrator, the third – in head of the arbitration - being appointed by the Shipping Chamber of Shipping in Greece. This Agreement shall be interpreted and fulfilled in accordance with the laws of Greece and the Courts of Piraeus/Greece.

CLAUSE 20 BROKERS

1. The BROKER's commission shall be deemed to be earned by the BROKER(s) upon the signing of this Agreement and be payable by the OWNER on the full Charter Fee and

sectionally in accordance to the payments of the Charter Fee. In the event of Cancellation or Curtailment by the CHARTERER, the commission shall be deducted as an expense from the deposit and in the case of cancellation by the OWNER the commission will be payable by the OWNER.

2. If the CHARTERER should extend this Charter or should re-charter the Yacht from the OWNER within two (2) years from the date of completion of this Charter whether or not on the same terms, then the BROKER(s) shall be entitled to, and shall be paid by the OWNER, commission on the gross Charter Fee paid for that further charter upon the same basis as provided herein.

The OWNER shall not be obligated to pay commission to the BROKER(s) in case of re-charter under the following conditions:

1. In the case a license in accordance to the Greek legislation is involved.
2. The commission has been agreed
3. The payment of the commission is proved with legal documents.

If a lesser commission has been agreed to, then the BROKER of the initial Charter Agreement is entitled to be paid by the OWNER the difference arising from the application of the two different brokerage commissions.

3. If any agreement should be reached directly between the CHARTERER and the OWNER for the purchase of the yacht within two (2) years from the date of completion of this charter then the BROKER(s) shall be entitled to and be paid by the OWNER the customary or normal brokerage commission.

4. The BROKERS in this Agreement shall have no responsibility for any loss, damage or injury or even death to the person or property of the OWNER or CHARTERER or any of their Guests, servants or agents.

CLAUSE 21 PAYMENT OF THE CHARTER AND OTHER MONIES TO THE OWNERS

All funds received by the BROKER(s) against this Agreement shall be paid to the OWNER upon commencement of the Charter. The Advance Provisioning Allowance (A.P.A.) shall be paid to the OWNER before commencement of the Charter and in duly time in order that the Yacht can purchase provisions as per CHARTERER's instructions.

CLAUSE 22 COMPLAINTS

The CHARTERER shall give notice of any complaint in the first instance to the Captain on board and note shall be taken of the time, date and nature of the complaint.

If, however, this complain cannot be resolved on board the Yacht then the CHARTERER shall give notice to the OWNER or to the BROKER on the OWNER's behalf as soon as practicable after the event giving rise to the complaint has taken place and anyway within twenty-four (24) hours of the event or occurrence unless it is impracticable due to failure or non-availability of communications equipment. The complaint may be made verbally in the

first instance but shall be confirmed as soon as possible in writing (by fax, telex or mail) specifying the precise nature of the complaint.

CLAUSE 23 NOTICES

Any notice given or required to be given by either Party to this Agreement shall be communicated in any form of writing and shall be deemed to have been properly given if proved to have been dispatched pre-paid and properly addressed by mail or bona fide courier service or by fax or telex, in the case of the OWNER, to him or to the BROKER at their addresses as per this Agreement or, in the case of the CHARTERER, to his address as per this Agreement or, where appropriate, to him on board the Yacht.

CLAUSE 24 ADDITIONAL CONDITIONS (if any)

Signed by the OWNER Signed by the CHARTERER Signed by the BROKER



BALTIME 1939

(REVISED 2001)
UNIFORM TIME CHARTER

PART I

1. Shipbroker	2. Place and date of Charter
3. Owners/Place of business	4. Charterers/Place of business
5. Vessel's Name	6. GT/NT
7. Class	8. Indicated brake horse power (bhp)
9. Total tons d. w. (abt.) on summer freeboard	10. Cubic feet grain/bale capacity
11. Permanent bunkers (abt.)	12. Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of
13. Present position	14. Period of hire (Cl. 1)
15. Port of delivery (Cl. 1)	16. Time of delivery (Cl. 1)
17. (a) Trade limits (Cl. 2)	
(b) Cargo exclusions specially agreed	
18. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantity) (Cl. 5)	19. Charter hire (Cl. 6)
20. Hire payment (state currency, method and place of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 6)	
21. Place or range of re-delivery (Cl. 7)	22. Cancelling date (Cl. 21)
23. Dispute resolution (state 22(A), 22(B) or 22(C); if 22(C) agreed Place of Arbitration <u>must</u> be stated) (Cl. 22)	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 24)
25. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed	

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include PART I as well as PART II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

PART II
BALTIME 1939 (Revised 2001)

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net tonnage indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated brake horse power (bhp) as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on summer freeboard inclusive of bunkers, stores and provisions, having as per builder's plan a cubic-feet grain/bale capacity as stated in Box 10, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 11, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons fuel oil stated in Box 12, now in position as stated in Box 13 and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:

1. Period/Port of Delivery/Time of Delivery

The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of the number of calendar months indicated in Box 14 from the time (not a Sunday or a legal Holiday unless taken over) the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers between 9 a.m. and 6 p.m., or between 9 a.m. and 2 p.m. if on Saturday, at the port stated in Box 15 in such available berth where she can safely lie always afloat, as the Charterers may direct, the Vessel being in every way fitted for ordinary cargo service. The Vessel shall be delivered at the time indicated in Box 16.

2. Trade

The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchandise only between safe ports or places where the Vessel can safely lie always afloat within the limits stated in Box 17. No live stock nor injurious, inflammable or dangerous goods (such as acids, explosives, calcium carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar, or any of their products) shall be shipped.

3. Owners' Obligations

The Owners shall provide and pay for all provisions and Wages, for insurance of the Vessel, for all deck and Engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service. The Owners shall provide winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless the crew's employment conditions or local union or port regulations prohibit this, in which case qualified shore- winchmen shall be provided and paid for by the Charterers.

4. Charterers' Obligations

The Charterers shall provide and pay for all fuel oil, port charges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boatage, lights, tug-assistance, consular charges (except those pertaining to the Master, officers and crew), canal, dock and other dues and charges, including any foreign general municipality or state taxes, also all dock, harbour and tonnage dues at the ports of delivery and re-delivery (unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery), agencies, commissions, also shall arrange and pay for loading, trimming, stowing (including dunnage and shifting boards, excepting any already on board), unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches, meals supplied to officials and men in their service and all other charges and expenses whatsoever including detention and expenses through quarantine (including cost of fumigation and disinfection). All ropes, slings and special runners actually used for loading and discharging and any special gear, including special ropes and chains required by the custom of the port for mooring shall be for the Charterers' account. The Vessel shall be fitted with winches, derricks, wheels and ordinary runners capable of handling lifts up to 2 tons.

5. Bunkers

The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery shall take over and pay for all fuel oil remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective ports. The Vessel shall be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the number of tons of fuel oil in the Vessel's bunkers stated in Box 18.

PART II
BALTIME 1939 (Revised 2001)

6. Hire

The Charterers shall pay as hire the rate stated in Box 19 per 30 days, commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners.

Payment of hire shall be made in cash, in the currency stated in Box 20, without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 20. In default of payment the Owners shall have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.

7. Re-delivery

The Vessel shall be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an ice-free port in the Charterers' option at the place or within the range stated in Box 21, between 9 a.m. and 6 p.m., and 9 a.m. and 2 p.m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday. The Charterers shall give the Owners not less than ten days' notice at which port and on about which day the Vessel will be re-delivered. Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the Charterers shall have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow redelivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers shall pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.

8. Cargo Space

The whole reach and burthen of the Vessel, including lawful deck-capacity shall be at the Charterers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.

9. Master

The Master shall prosecute all voyages with the utmost despatch and shall render customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, officers or Agents signing Bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel's papers or for overcarrying goods. The Owners shall not be responsible for shortage, mixture, marks, nor for Number of pieces or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise. If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master or any officer, the Owners, on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments.

10. Directions and Logs

The Charterers shall furnish the Master with all instructions and sailing directions and the Master shall keep full and correct logs accessible to the Charterers or their Agents.

11. Suspension of Hire etc.

- (a) In the event of drydocking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners' stores, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than twenty-four consecutive hours, no hire shall be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required. Any hire paid in advance shall be adjusted accordingly.
- (b) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention shall be for the Charterers' account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence

Copyright © 2001 BIMCO. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO's copyright. First published 1909. Amended 1911, 1912, 1920, 1939, 1950 1974 and 2001.

PART II
BALTIME 1939 (Revised 2001)

of the Owners' servants.

12. Responsibility and Exemption

The Owners only shall be responsible for delay in delivery of the Vessel or for delay during the currency of the Charter and for loss or damage to goods onboard, if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Manager. The Owners shall not be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants. The Owners shall not be liable for loss or damage arising or resulting from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour (including the Master, officers or crew) whether partial or general. The Charterers shall be responsible for loss or damage caused to the Vessel or to the Owners by goods being loaded contrary to the terms of the Charter or by improper or careless bunkering or loading, stowing or discharging of goods or any other improper or negligent act on their part or that of their servants.

13. Advances

The Charterers or their Agents shall advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only interest at 6 per cent. p.a., such advances shall be deducted from hire.

14. Excluded Ports

The Vessel shall not be ordered to nor bound to enter:

- (a) any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, officers and crew by law are not bound to follow the Vessel;
- (b) any ice-bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be able on account of ice to reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel shall not be obliged to force ice. If on account of ice the Master considers it dangerous to remain at the loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions. Unforeseen detention through any of above causes shall be for the Charterers' account.

15. Loss of Vessel

Should the Vessel be lost or missing, hire shall cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire shall be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance shall be adjusted accordingly.

16. Overtime

The Vessel shall work day and night if required. The Charterers shall refund the Owners their outlays for all overtime paid to officers and crew according to the hours and rates stated in the Vessel's articles.

17. Lien

The Owners shall have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.

18. Salvage

All salvage and assistance to other vessels shall be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's, officers' and crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under

PART II
BALTIME 1939 (Revised 2001)

the charter for time lost in the salvage, also repairs of damage and fuel oil consumed. The Charterers shall be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.

19. Sublet

The Charterers shall have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers shall always remain responsible to the Owners for due performance of the Charter.

20. War ("Conwartime 1993")

(a) For the purpose of this Clause, the words:

(i) "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and

(ii) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.

(b) The Vessel, unless the written consent of the Owners be first obtained, shall not be ordered to or required to continue to or through, any port, place, area or zone (whether of land or sea), or any waterway or canal, where it appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be, or are likely to be, exposed to War Risks. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or is likely to be or to become dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty to leave it.

(c) The Vessel shall not be required to load contraband cargo, or to pass through any blockade, whether such blockade be imposed on all vessels, or is imposed selectively in any way whatsoever against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever, or to proceed to an area where she shall be subject, or is likely to be subject to a belligerent's right of search and/or confiscation.

(d) (i) The Owners may effect war risks insurance in respect of the Hull and Machinery of the Vessel and their other interests (including, but not limited to, loss of earnings and detention, the crew and their Protection and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls therefor shall be for their account.

(ii) if the Underwriters of such insurance should require payment of premiums and/or calls because, pursuant to the Charterers' orders, the Vessel is within, or is due to enter and remain within, any area or areas which are specified by such Underwriters as being subject to additional premiums because of War Risks, then such premiums and/or calls shall be reimbursed by the Charterers to the Owners at the same time as the next payment of hire is due.

(e) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then such bonus or additional wages shall be reimbursed to the Owners by the Charterers at the same time as the next payment of hire is due.

(f) The Vessel shall have liberty:

(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;

PART II
BALTIME 1939 (Revised 2001)

(ii) to comply with the order, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;

(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

(iv) to divert and discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;

(v) to divert and call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions.

(g) If in accordance with their rights under the foregoing provisions of this Clause, the Owners shall refuse to proceed to the loading or discharging ports, or any one or more of them, they shall immediately inform the Charterers. No cargo shall be discharged at any alternative port without first giving the Charterers notice of the Owners' intention to do so and requesting them to nominate a safe port for such discharge. Failing such nomination by the Charterers within 48 hours of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their own choice.

(h) If in compliance with any of the provisions of sub- clauses (b) to (g) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter.

21. Cancelling

Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 22, the Charterers shall have the option of cancelling. If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, shall declare within 48 hours after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.

22. Dispute Resolution

(a)* This Charter shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Charter shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

(b)* This Charter shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the

PART II
BALTIME 1939 (Revised 2001)

Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

- (c)* This Charter shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Charter shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.
- (d) Notwithstanding (a), (b) or (c) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Charter.

In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under (a), (b) or (c) above, the following shall apply:

(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.

(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.

(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.

(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.

(v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.

(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.

(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.

(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)

- (E) If Box 23 in Part I is not appropriately filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply. Sub-clause (d) shall apply in all cases.

*(a), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 23.

PART II
BALTIME 1939 (Revised 2001)

23. General Average

General Average shall be settled according to York/Antwerp Rules, 1994 and any subsequent modification thereof. Hire shall not contribute to General Average.

24. Commission

The Owners shall pay a commission at the rate stated in Box 24 to the party mentioned in Box 24 on any hire paid under the Charter, but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor shall indemnify the Brokers against their loss of commission. Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners shall indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.

Sample copy

BIMCHEMTIME 2005 Time Charter Party
For Vessels Carrying Chemicals in Bulk



BIMCHEMTIME 2005

Table of Contents

<u>COMMERCIAL PROVISIONS</u>		37.	<u>Lay Up</u>
1.	<u>Charter Period</u>	38.	<u>Loss of Vessel</u>
2.	<u>Port or Place and Date of Delivery</u>	39.	<u>Sublet</u>
3.	<u>Cancelling</u>	40.	<u>Charterers' Representative On Board</u>
4.	<u>Port or Place of Redelivery</u>	41.	<u>Advances</u>
5.	<u>Bunkers on Delivery/Redelivery</u>	42.	<u>E-mail Communication and Software Programs</u>
6.	<u>Trading Area</u>	43.	<u>Painting of Funnel Mark/House Flag</u>
7.	<u>Hire</u>		
<u>OWNERS' RIGHTS AND OBLIGATIONS</u>		<u>SPECIAL PROVISIONS</u>	
8.	<u>Owners to Provide</u>	44.	<u>Salvage</u>
9.	<u>BIMCO Vetting and Inspection Clause for Chemical Tankers</u>	45.	<u>Exceptions</u>
10.	<u>Employment</u>	46.	<u>War Risks (CONWARTIME 2004)</u>
11.	<u>Bills of Lading or Waybills and Indemnity</u>	47.	<u>BIMCO General Ice Clause for Time Charter Parties</u>
12.	<u>Cargo Temperature</u>	48.	<u>Protective Clauses</u>
13.	<u>Performance of the Vessel</u>	49.	<u>Demise</u>
14.	<u>Tank Cleaning and Sweeping</u>	50.	<u>BIMCO ISPS/MTSA Clause for Time Charter Parties</u>
15.	<u>Compliance with Regulations</u>	51.	<u>BIMCO Bunker Fuel Sulphur Content Clause for Time Charter Parties 2005</u>
16.	<u>Drug and Alcohol Policy</u>	52.	<u>War Cancellation</u>
17.	<u>Cargo Segregation</u>	53.	<u>Claims Time Bar</u>
18.	<u>Employment of Pilots and Tugboats, etc.</u>	54.	<u>Requisition</u>
19.	<u>Drydocking</u>	55.	<u>Confidentiality</u>
20.	<u>Change of Class, Flag and Management</u>	56.	<u>Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement 2006 (STOPIA 2006)</u>
21.	<u>Insurances</u>	57.	<u>Liability</u>
22.	<u>AIS</u>	58.	<u>General Average</u>
23.	<u>ISGOTT/ICS Tanker Safety Guide (Chemicals)</u>	59.	<u>BIMCO Dispute Resolution Clause</u>
24.	<u>Incident Reporting</u>	60.	<u>BIMCO Notices Clause</u>
25.	<u>Communication Costs</u>		
26.	<u>Lien</u>	<u>Appendix A – Protective Clauses</u>	
27.	<u>Representation</u>	A.	<u>BIMCO General Clause Paramount</u>
28.	<u>Stowaways</u>	B.	<u>Both to Blame Collision Clause</u>
29.	<u>Oil Pollution Prevention</u>	C.	<u>General Average and New Jason Clause</u>
30.	<u>Financial Responsibility for Pollution</u>	D.	<u>War Risks (VOYWAR 2004)</u>
		E.	<u>Himalaya Clause</u>
<u>CHARTERERS' RIGHTS AND OBLIGATIONS</u>		<u>Appendix B - Technical Form</u>	
31.	<u>Charterers to Provide</u>		
32.	<u>US Trade Additional Premiums</u>		
33.	<u>Vessel's Condition on Redelivery</u>		
34.	<u>Ship to Ship Transfer</u>		
35.	<u>Technical Requirements</u>		
36.	<u>Off-Hire</u>		

Printed by BIMCO's idea

This document is a computer generated BIMCHEMTIME form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

**BIMCHEMTIME 2005 Time Charter Party
For Vessels Carrying Chemicals in Bulk**

Date and Places _____
It is this day mutually agreed between _____ of _____
as Owners*/Disponent Owners* (hereinafter "the Owners") of the m.t. _____
(hereinafter "the Vessel"), flag _____ class _____, built _____
and _____ of _____ as Charterers (hereinafter "the Charterers").
* Delete as appropriate

COMMERCIAL PROVISIONS

1. Charter Period

The Owners let and the Charterers hire the Vessel for the period of _____ from the time the Vessel is delivered.

2. Port or Place and Date of Delivery

The Vessel shall be delivered at _____

The earliest date of delivery shall be **Click here to enter text.**

If a range of ports is agreed, the port of delivery shall be in the Owners' option and shall be declared latest _____ days prior to the earliest date of delivery.

The Owners shall give _____ days notice of estimated delivery date and _____ days notice of definite delivery date.

3. Cancelling

(a) If the Vessel is not ready for delivery as per [Clause 13](#) (Performance of the Vessel) of this Charter Party and at the Charterers' disposal by midnight local time on _____ being the cancelling date, the Charterers shall be entitled to cancel this Charter Party within 24 hours of expiry of the cancelling date or any new cancelling date as per [sub-clause \(b\)](#) of this Clause.

(b) Should the Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the Vessel will not be ready for delivery by the cancelling date, they shall notify the Charterers thereof without delay stating the expected date when the Vessel will be ready for delivery and asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date.

The Charterers shall declare such option within 2 working days after the receipt of the Owners' notice but in no event later than 24 hours of expiry of the cancelling date as stated in [sub-clause \(a\)](#). If the Charterers do not exercise their option of cancelling, then this Charter Party shall be deemed to be amended such that the 5th day after the new readiness date stated in the Owners' notification to the Charterers shall be the new cancelling date.

The provisions of [sub-clause \(b\)](#) of this Clause shall operate only once, and in case of the Vessel's further delay, the Charterers shall have the option of cancelling the Charter Party in accordance with [sub-clause \(a\)](#).

4. Port or Place of Redelivery

The Vessel, on the expiry of the Charter Party, shall be redelivered at _____ in the

Charterers' option and which shall be a safe and ice-free port or place, always provided the Vessel can freely and safely depart therefrom.

The Charterers shall give _____ days notice of estimated redelivery date and place and _____ days notice of definite redelivery date and place.

Should the Vessel be sent on a final voyage reasonably calculated to allow redelivery within the Charter Party period at a port of redelivery as provided by this Charter Party, and the voyage is prolonged for reasons outside the Charterers' control, and which they could not reasonably have foreseen or guarded against, the Charterers shall have the use of the Vessel at the rate and on the conditions of this Charter Party for such extended time as may be required for completion of said voyage and redelivery as aforesaid.

For the purpose of this Clause, "final voyage" shall be taken to include the ballast trip to the port or place of redelivery.

5. Bunkers on Delivery/Redelivery

The Charterers shall accept and pay for all bunkers on board at the time of delivery, and the Owners shall, on the expiry of this Charter Party, pay for all bunkers remaining on board. The prices for the bunkers shall be those actually paid by the Owners/Charterers by production of relevant invoices. Quantities of bunkers on board on delivery and redelivery shall be sufficient to reach the nearest recognised bunkering port.

6. Trading Area

(a) The Charterers shall exercise due diligence to ensure that the Vessel shall be employed only for trading between And at safe ports, places, berths, docks, anchorages and sub-marine pipe-lines or alongside lighters or other vessels, always safely afloat, in such lawful trades as the Charterers or their Agents may direct, excluding trade to or from countries subject to UN embargoes or to or from any of the following countries:

(b) The Charterers may only trade the Vessel outside International Navigating Limits with the Owners' prior consent, not to be unreasonably withheld, and provided any additional insurance premium are paid by the Charterers.

(c) The Charterers shall not order the Vessel to undertake any voyage that would involve risk of seizure, capture or penalty imposed by any Rulers or Governments.

(d) Notwithstanding anything contained in this or any other Clause in this Charter Party, the Charterers do not

This document is a computer generated BIMCHEMTIME form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

**BIMCHEMTIME 2005 Time Charter Party
For Vessels Carrying Chemicals in Bulk**

warrant the safety of any place to which they order the Vessel and shall be under no liability in respect thereof except for loss or damage caused by their failure to exercise due diligence.	61
	62
7. Hire	63
(a) The Charterers shall pay hire at the rate of _____ per day or pro rata for part of a day from the time the Vessel is delivered to the Charterers until her redelivery to the Owners.	64
(b) Payment of hire shall be made in full, per calendar month in advance to the Owners' specified bank account, less any documented expenditure incurred on behalf of the Owners. If hire is not paid as aforesaid, the Charterers shall pay interest at the rate of 0.1 per cent. per day on the amount outstanding from the due date until the date of payment.	65
(c) Where there is a failure to pay hire by the due date, the Owners shall notify the Charterers in writing of such failure. Within _____ banking days (as recognised at the place of payment) of receipt of such notification the Charterers shall pay the amount due, failing which the Owners shall have the right to suspend the performance of any or all of their obligations under this Charter Party and/or to withdraw the Vessel. If the Owners elect to suspend performance of the Charter Party in respect of a particular late payment, they may still, notwithstanding that suspension of performance, withdraw the Vessel from the Charter Party in respect of that late payment provided they give a further twenty-four (24) hours' notice in writing of their intention to withdraw.	66
Under no circumstances shall the act of suspending performance be construed as a waiver by the Owners of the right to withdraw in respect of the continuing failure to pay hire or any subsequent late payment of hire under this Charter Party. Throughout any period of suspended performance under this Clause, the Vessel is to be and shall remain on hire. The Charterers undertake to indemnify the Owners in respect of any liabilities incurred by the Owners under the bill of lading, waybill or any other contract of carriage as a consequence of the Owners' proper suspension of and/or withdrawal from any or all of their obligations under this Charter Party.	67
(d) The final payment of hire shall be made for such length of time as the Charterers may reasonably estimate to be necessary to complete the last voyage within the Charter Period, less disbursements arranged by the Charterers for the Owners' account and the value of bunkers estimated to be on board at the time of redelivery. When the Vessel is redelivered to the Owners any difference shall be refunded to or paid by the Charterers as the case may require, but not later than three months after the redelivery of the Vessel.	68
	69
	70
	71
	72
	73
	74
	75
	76
	77
	78
	79
	80
	81
	82
	83
	84
	85
	86
OWNERS' RIGHTS AND OBLIGATIONS	87
8. Owners to Provide	88
The Owners shall provide a Tank Coating and/or Stainless Steel Resistance List which shall form part of this Charter Party specifying the products which are compatible with the coating and/or stainless steel.	89
The Owners shall provide and pay for all provisions, wages and all other expenses of the Master, Officers and Crew; also, except as otherwise provided in this Charter Party, for all insurance on the Vessel, for all deck, cabin and engine room stores, for all domestic water and for all fumigation expenses and de-ratification exemption certificates. The Owners' obligations under this Clause extend to cover all liability for customs or import duties arising at any time during the performance of this Charter Party in relation to the personal effects of the Master, Officers and Crew, and in relation to the stores, provisions and other matters as aforesaid which the Owners are to provide and/or pay for and the Owners shall refund to the Charterers any sums they or their Agents may have paid or been compelled to pay in respect of such liability.	90
	91
	92
	93
	94
	95
	96
	97
	98
9. BIMCO Vetting and Inspection Clause for Chemical Tankers	99
(a) The Owners shall, with the co-operation of the Charterers, arrange to have the Vessel inspected under the CDI and SIRE Vessel Inspection Programs and by the major Oil and Chemical companies as required.	100
(i) The Owners warrant that on the day of delivery the Vessel has been vetted and is acceptable to:	101
	102
The Owners shall exercise due diligence to maintain such acceptances throughout the currency of this Charter Party.	103
(ii) The Owners declare that the Vessel has been vetted and is, to the best of their knowledge, acceptable on a case-by-case basis by:	104
	105
The Owners shall exercise due diligence to maintain such acceptances throughout the currency of this Charter Party.	106
(iii) The Owners shall exercise due diligence to obtain and thereafter maintain, throughout the currency of this Charter Party, acceptance of the Vessel by:	107
	108
	109
	110
(b) Inspections by above named companies (including CDI and SIRE Inspections) to maintain or obtain acceptances shall be arranged by the Owners and costs for such inspections shall be for the Owners' account. If inspections by companies not named above are required by the Charterers, all costs for such inspections shall be for the Charterers' account.	111
(c) The Owners shall on receipt of an Inspection Report promptly make their comments on such Reports available to the Charterers and arrange to have them entered into the respective databases.	112
(d) If the Vessel, on the day of delivery, is a newbuilding without any major approvals or Inspections, then the Charterers shall allow the Owners reasonable time to arrange for the vetting and Inspection of the Vessel.	113
(e) The Charterers shall assist the Owners to get relevant oil and chemical companies to vet the Vessel. If any of the	114
	115
	116
	117
	118
	119
	120
	121
	122

This document is a computer generated BIMCHEMTIME form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

**BIMCHEMTIME 2005 Time Charter Party
For Vessels Carrying Chemicals in Bulk**

major Oil and/or Chemical companies, including those named above, refuse to inspect the Vessel because they have no commercial interest in the Vessel or an inspector is not available, then the Owners shall not be held liable and sub-clause (g) shall not apply.	123
(f) The Vessel shall remain on-hire for the purpose of carrying out Inspections described in sub-clauses (a) and (b) above. If the Vessel fails to be accepted following any such Inspections or achieves a CDI score below an agreed minimum score of: Click here to enter text . % (calculated as the average of the Statutory, Recommended and Desirable Sections),	124
then the cost for re-inspection will be for the Owners' account and the Vessel shall be off-hire for any time lost in having her re-inspected.	125
(g) (i) If the Vessel, despite the exercise of due diligence, fails to obtain or retain acceptances by any of the companies listed in sub-clauses (a)(i), (ii) and (iii) above or the minimum CDI score stated in sub-clause (f) , then the hire shall be reduced by the amount of _____ per day for each company's non-acceptance and/or while the CDI score remains below the agreed minimum. Each reduction in hire, as stated above, shall continue until the corresponding company re-accepts the Vessel. If a reduction in hire is caused by a CDI score below the agreed minimum, such reduction shall continue until the agreed minimum CDI score is achieved. The Owners shall give the Charterers written notice when the Vessel has been prepared for and is eligible to the relevant companies for re-vetting. If the Vessel is not re-vetted by the relevant companies within 30 days of receiving the Owners' notice, reduction of hire shall cease.	126
(ii) Should the Vessel when re-vetted or re-inspected still not obtain the acceptances required under sub-clause (a) or the minimum CDI score required under sub-clause (f) , the hire shall be reduced or continue at the reduced rate as stated in sub-clause (g)(i) and the Charterers may notify the Owners that unless the situation has been rectified within 90 days, the Charterers shall have the right to cancel this Charter Party. Such right to cancel shall be exercised by giving notice thereof within 3 working days after the expiry of the above rectification period. The cancellation shall take effect as soon as the Vessel is free of existing cargo commitments. If the Charterers do not exercise the right to cancel this Charter Party, the provisions of this Clause shall remain in full force and effect.	127
(h) In case the non-acceptances of the Vessel result from the fact that the Vessel, following an accident, must perform repairs to re-establish its condition as before the accident, the period of time in which the Vessel is off-hire due to such accident and in which the repairs are carried out shall not be included in the periods of 30 and 90 days allowed to Owners as per sub-clause (g) to restore the Vessel's acceptances lost for the reason of the accident.	128
10. Employment	129
(a) The Master shall be under the orders and direction of the Charterers as regards employment of the Vessel, agency or other arrangements.	130
(b) The Master shall prosecute all voyages with the utmost despatch unless ordered otherwise and shall render all reasonable assistance with the Vessel's Officers and Crew who shall, if so required by the Charterers, and so far as allowed, connect and disconnect fuel, cargo and water lines and hoses when placed on board the Vessel.	131
(c) The Charterers shall, in good time, provide the Master with all requisite instructions and sailing directions. The Master shall keep full and correct deck and engine room logs of the voyages and of all cargo handling, gas freeing and cargo changing operations which shall be open to inspection by the Charterers or their Agents. Abstracts of such logs shall, if so required by the Charterers, be forwarded to them at regular intervals.	132
(d) If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master, Officers or Engineers, the Owners, on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments.	133
11. Bills of Lading or Waybills and Indemnity	134
Bills of Lading or Waybills are to be signed as presented as the Charterers or their Agents may direct without prejudice to this Charter Party.	135
All Bills of Lading or Waybills shall be without prejudice to this Charter Party and the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities which may arise from any inconsistency between this Charter Party and any Bills of Lading or Waybills signed by the Charterers or by the Master at their request.	136
12. Cargo Temperature	137
The Owners warrant that the Vessel is capable of maintaining a cargo temperature of maximum _____ degrees Celsius. Charterers warrant not to load cargo with a temperature exceeding _____ degrees Celsius.	138
The Charterers shall indemnify the Owners against all claims for loss of or damage to the cargo resulting from Owners complying with the Charterers' heating instructions.	139
13. Performance of the Vessel	140
(a) The Owners shall before and at the date of delivery of the Vessel under this Charter Party exercise due diligence to make the Vessel	141
(i) tight, staunch, strong and in every way fit for the service, with her hull, machinery, boilers and cargo installation in good order and condition and with a full and efficient complement of Master, Officers and Crew for a Vessel of her type and tonnage.	142
(ii) in every way fit to carry the products listed in the Certificate of Fitness/Noxious Liquid Substances (NLS) Certificate and any subsequent addendum thereto (subject always to the requirements of Clause 35(b) (Technical Requirements)); and	143
(b) The Owners warrant that at the date of delivery under this Charter Party the Vessel shall be of the description set	144

This document is a computer generated BIMCHEMTIME form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

**BIMCHEMTIME 2005 Time Charter Party
For Vessels Carrying Chemicals in Bulk**

out in the TECHNICAL FORM annexed as Appendix B to this Charter Party. Further, the Owners undertake that throughout the period of service under this Charter Party they will exercise due diligence to maintain or restore the Vessel as aforesaid whenever the passage of time, wear and tear or any other event (whether falling within Clause 45 (Exceptions) hereof or not) requires steps to be taken to maintain the Vessel as described.	185
(c) Speed and Consumption	186
The Owners warrant that the Vessel is and shall remain capable of maintaining, throughout the Charter Period, the speeds and bunker consumptions for propulsion described in the TECHNICAL FORM under normal working conditions and in moderate weather (which for the purpose of this Clause shall exclude any periods of winds exceeding Force 4 on the Beaufort Scale). The Charterers shall have the right to make deductions from hire in respect of any time lost and any additional bunkers consumed by reason of the Vessel's failure to maintain the warranted capability.	187
In the event that the Vessel has in compliance with the Charterers' instructions lain at or off one or more ports or places for more than 30 consecutive days within any 60-day period, then the provisions of this Clause shall cease to apply in respect of speed and consumption until after the Vessel returns to service following its next drydocking. For the purpose of calculating speed and consumption under this Clause, all distances shall be measured from pilot station to pilot station.	188
(d) Condition of Cargo Tanks on Delivery	189
On delivery of the Vessel, the cargo tanks, pumps and piping systems shall be clean and gas-free with last 3 cargoes clean (undarker than 2.5 NPA) and un-leaded and ready for loading water-white chemicals.	190
14. Tank Cleaning and Sweeping	191
(a) Tank Cleaning	192
The cleaning of the Vessel's tanks shall be performed by the Vessel's crew in the Charterers' time but at any time, day and night or Sundays or Holidays included, weather and port regulations permitting, upon the Charterers' request. The Vessel shall be allowed sufficient time to clean the tanks taking into account the Vessel's cleaning capabilities as described in the TECHNICAL FORM; prior cargo; regulatory requirements; industry standards and practices; and/or cargo owners' requirements for the intended next cargo to be loaded.	193
The Charterers shall be entitled to require an inspection of the tank(s) by an independent surveyor after sufficient time for cleaning has been allowed. Should the tank(s) fail such inspection, the Vessel's crew shall continue to clean the tanks and make the tanks available for re-inspection as soon as possible. All time lost and costs for such additional cleaning shall be for the Owners' account.	194
The Master may request tank cleaning advice from the Charterers and the Charterers may also at their own initiative, give tank cleaning advice to the Vessel's Master. Where the Charterers issue specific tank cleaning advice, such advice shall comply with the stainless steel/coating manufacturers' resistance list.	195
The Charterers shall supply the necessary cleaning compounds, chemicals and cotton rags or similar, the cost of which shall be for the Charterers' account.	196
Any time/material used for passivation of stainless steel in cargo tanks after carriage of Phosphoric Acid, Sulphuric Acid or other similar cargoes shall be for the Charterers' account and passivation to be carried out at the discretion of the Owners / Master.	197
(b) Sweeping	198
The Vessel's crew is to perform sweeping (squeegeeing) of ship's tanks at request of the Charterers. The sweeping fee shall be _____ per cargo tank that requires sweeping. The sweeping fee shall be paid by the Charterers directly to the Master.	199
15. Compliance with Regulations	200
(a) The Owners warrant that at the date of delivery and throughout the currency of this Charter Party the Vessel shall be in possession of all valid documentation required to permit the Vessel to trade within the Trading Area defined in Clause 6 (Trading Area). However, notwithstanding the above, if such documentation cannot be obtained or renewed because of the Vessel's employment prior to delivery or during the Charter Period or because the Vessel is a newbuilding, the Owners shall not be deemed to be in breach of this Charter Party but the Vessel shall be off-hire for any loss of time incurred in obtaining or renewing such documentation.	201
(b) The Owners further warrant that the Vessel shall comply with the requirements of regulatory bodies applicable to the Vessel throughout the period of this Charter Party so far as it is practically possible, and provided such continued compliance shall not entail major structural alteration or addition to the Vessel.	202
(c) In the event that such continued compliance shall entail major structural alteration or addition to the Vessel, the Charterers shall have the right to put such work in hand at the earliest convenient opportunity with all costs for the Charterers' account. All the time taken in respect hereof shall count as time on hire and shall form part of the Charter Period.	203
Should the Charterers elect not to comply with the provisions of the first paragraph of this sub-clause (c) , the Owners shall have the right to put such work in hand at the earliest convenient opportunity with all costs for the Owners' account. All the time taken in respect hereof shall not count as time on hire and shall not form part of the Charter Period.	204
In the event that neither party elects to undertake such work at their own expense and the parties fail to agree on a division of costs or adjusting the terms of this Charter Party within 60 days, then the Charterers shall within 7 days thereafter declare if they will maintain or cancel this Charter Party. In any event cancellation can only take effect not more than 30 days prior to the new regulations coming into force.	205
(d) For the purpose of this Clause, the expression "major structural alteration or addition" shall mean all structural	206

This document is a computer generated BIMCHEMTIME form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

**BIMCHEMTIME 2005 Time Charter Party
For Vessels Carrying Chemicals in Bulk**

work or addition or replacement required by any regulatory bodies applicable to the Vessel to be performed within any 12-month period and the actual cost of which will exceed the sum of _____ including the estimated loss of time.	249 250
16. Drug and Alcohol Policy	251
The Owners warrant that they have a policy on Drug and Alcohol Abuse ("Policy") applicable to the Vessel which meets or exceeds the standards in the Oil Companies International Marine Forum Guidelines for the Control of Drugs and Alcohol Onboard Ship. Under the Policy, alcohol impairment shall be defined as a blood alcohol content of 40 mg/100 ml or greater; the appropriate seafarers to be tested shall be all Vessel officers and the drug/alcohol testing and screening shall include unannounced testing in addition to routine medical examinations. An objective of the Policy should be that the frequency of the unannounced testing be adequate to act as an effective abuse deterrent, and that officers be tested at least once a year through a combined programme of unannounced testing and routine medical examinations. The Owners further warrant that the Policy will remain in effect during the term of this Charter Party and that the Owners shall exercise due diligence to ensure that the Policy is complied with. It is understood that an actual impairment, or any test finding of impairment, shall not in and of itself mean the Owners have failed to exercise due diligence.	252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262
17. Cargo Segregation	263
The Owners warrant that the Vessel is constructed and equipped to load, carry and discharge with fully segregated tanks and cargo handling systems the number of different types and/or grades of cargoes stated in the TECHNICAL FORM annexed to this Charter Party. Should compliance with the Charterers' voyage orders be possible only by sharing any part of the cargo handling system, the Master shall notify the Charterers accordingly and the Owners shall thereafter not be held responsible for admixture, contamination or change in quality of the cargoes involved.	264 265 266 267 268 269
18. Employment of Pilots and Tugboats, etc.	270
The Owners hereby indemnify the Charterers, their servants and Agents against all losses, claims, responsibilities and liabilities arising in any way whatsoever from the employment of pilots or tugboats, who, although employed by the Charterers shall be deemed to be the servants and in the service of the Owners and under their instructions, but such indemnity shall not exceed the amount to which the Owners would have been entitled to limit their liability if they had themselves employed such pilots or tugboats.	271 272 273 274 275
19. Drydocking	276
(a) (i) It is agreed that the Owners shall have the right and obligation to drydock the Vessel at regular intervals in accordance with class requirements. The Owners shall give three months' notice of their intention to drydock the Vessel and the Charterers shall no later than two months thereafter offer to place the Vessel at the Owners' disposal as near as practicable to the Owners' preferred date. The Vessel shall be placed at the Owners' disposal free of cargo and gas-free for the purpose of drydocking at a port having suitable and available accommodation for the Vessel, including reception facilities for tank washings and residues, and the Owners shall then at their expense put the Vessel into drydock.	277 278 279 280 281 282 283
(ii) Time lost and expenses incurred in making tanks free of gas for the purpose of drydocking shall be for account of the Charterers provided the Owners shall have exercised due diligence to make the tanks free of gas before the arrival of the Vessel at the drydocking port or as soon as practicable thereafter. The Vessel shall be off-hire from the time of arrival at or off the drydocking port, or from arrival at the drydocking yard if the Vessel is loading, discharging or bunkering at that port, but provided due diligence is exercised as aforesaid any time lost thereafter in gas-freeing for the purpose aforesaid shall be excluded from the off-hire period and shall count as time on hire. The Vessel shall remain off-hire until she is again in every way ready to resume the Charterers' service at the position at which the off-hire period commenced, or at a position not less favourable to the Charterers.	284 285 286 287 288 289 290 291
(b) If the Owners require the Vessel, instead of proceeding to the offered port, to carry out periodical drydocking at an alternative port selected by them, the Vessel shall be off-hire from the time when the Vessel is released to proceed to the alternative port until the Vessel next presents for loading in accordance with the Charterers' instructions, provided, however, that the Charterers shall credit the Owners with the time which would have been taken on passage at the service speed had the Vessel not proceeded to drydock. All fuel consumed shall be paid for by the Owners but the Charterers shall credit the Owners with the value of the fuel which would have been used on such notional passage calculated at the guaranteed daily consumption for the service speed. The Owners shall not trade the Vessel for their own account during such periods.	292 293 294 295 296 297 298 299
20. Change of Class, Flag and Management	300
The Owners undertake that from the date of entering into this Charter Party the classification society, flag, ownership, management (whether technical or commercial) and P&I Insurers of the Vessel shall not change without the Charterers' prior consent, which shall not be unreasonably withheld. The Charterers' consent shall not prejudice any of their rights under Clause 9 (Vetting and Inspection). Without prejudice to any other right that the Charterers may have, a breach of this provision will entitle the Charterers to terminate this Charter Party, whereupon the Owners shall reimburse the Charterers with any hire paid in advance and not earned. Should the Charterers withhold consent under this Clause, then the Owners may require the Charterers to promptly identify to them an alternative acceptable to the Charterers.	301 302 303 304 305 306 307 308
21. Insurances	309
(a) Hull and Machinery - The Owners warrant that the Vessel is insured for Hull, Machinery and basic War Risks	310

This document is a computer generated BIMCHEMTIME form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

**BIMCHEMTIME 2005 Time Charter Party
For Vessels Carrying Chemicals in Bulk**

purposes at the value of _____. Upon 30 days notice to the Charterers, the Owners shall be entitled to effect any reasonable change to the insured value of the Vessel.	311
(b) Protection and Indemnity (P&I) - The Owners warrant that throughout the period of the Charter Party the Vessel will be fully covered for P&I risks and standard oil pollution cover up to the level customarily offered by the International Group of P&I Clubs with underwriters approved by the Charterers which approval shall not be unreasonably withheld.	312
The Charterers warrant that throughout the period of the Charter Party they shall be covered for Charterers' P&I liability risk by underwriters approved by the Owners, which approval shall not be unreasonably withheld.	313
22. AIS	314
From the time of entering into this Charter Party and throughout the contracted period the Vessel shall carry on board Automatic Identification System (AIS).	315
23. ISGOTT/ICS Tanker Safety Guide (Chemicals)	316
The Master shall, throughout the Charter Period, operate and carry out his duties in a manner consistent with good seamanship, complying with the recommendations set out in the latest edition of International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT) and/or ICS Tanker Safety Guide (Chemicals).	317
24. Incident Reporting	318
The Master and/or the Owners shall comply with the incident reporting requirements in the voyage orders or given in the Charterers' general incident reporting instructions.	319
25. Communication Costs	320
The Vessel's communication costs to the Charterers' office and/or their port agents shall be for the Owners' account.	321
26. Lien	322
The Owners shall have a lien upon all cargoes, hire, sub-hire, freights and sub-freights for any amounts owed by the Charterers under this Charter Party.	323
27. Representation	324
Expenses for representation incurred by the Master for the Charterers' account and benefit shall be settled by the Charterers' payment of the lumpsum of maximum _____. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences and/or liabilities including customs fines which may result from such representation.	325
28. Stowaways	326
If stowaways have gained access to the Vessel, all expenses whatsoever and howsoever incurred, including fines, shall be for the Owners' account and the Vessel shall be off-hire for all time lost.	327
Should the Vessel be arrested as a result of stowaways having gained access to the Vessel, the Owners shall take all reasonable steps to secure that, within a reasonable time, the Vessel is released and at their expense put up bail to secure release of the Vessel.	328
29. Oil Pollution Prevention	329
(a) The Owners undertake	330
(i) that the Vessel will throughout the period of this Charter Party be owned by a member of the International Tanker Owners Pollution Federation Limited, and	331
(ii) that they will provide a Certificate of Entry in a P&I Club for production on board the Vessel if required under applicable law or by the relevant authorities.	332
(b) When there is an actual or threatened escape or discharge of Oil from the Vessel which causes Pollution Damage or which creates a grave and imminent danger of such Damage, the Charterers shall upon notice to the Owners or Master have the right (but not the obligation) if permitted under applicable law and by the relevant authorities, to	333
(i) place a representative on board the Vessel to observe the measures being taken to prevent or minimise Pollution Damage, and	334
(ii) provide advice, equipment or manpower and undertake such other measures as are reasonably necessary to prevent or minimise such Pollution Damage, at the Charterers' risk and expense and subject to the approval of the Owners (which shall not be unreasonably withheld).	335
(c) Nothing in this Clause shall prejudice the Owners' or the Charterers' rights to claim compensation under any applicable law.	336
(d) For the purposes of this Clause, the meaning of the terms "Oil" and "Pollution Damage" shall be as defined in the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1992, except where Pollution Damage takes place within the territory of a state which is party to CLC 1969, when the meaning shall be as defined in CLC 1969.	337
30. Financial Responsibility for Pollution	338
(a) The Owners warrant that throughout the currency of this Charter Party they will provide the Vessel with the following certificates:	339
(i) Certificates issued pursuant to the Civil Liability Convention 1969 ("CLC"), and pursuant to the 1992 Protocols to the CLC, as and when in force.	340
(ii) Certificates issued pursuant to Section 1016 (a) of the Oil Pollution Act 1990, and Section 108 (a) of the Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act 1980, as amended in accordance	341

This document is a computer generated BIMCHEMTIME form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

**BIMCHEMTIME 2005 Time Charter Party
For Vessels Carrying Chemicals in Bulk**

with Part 138 of Coast Guard Regulations 33 CFR, so long as these can be obtained by the Owners from or by _____ [identify the applicable scheme or schemes].	370
(b) Notwithstanding anything whether printed or typed herein to the contrary,	371
(i) save as required for compliance with paragraph (a) hereof, the Owners shall not be required to establish or maintain financial security or responsibility in respect of oil or other pollution damage to enable the Vessel lawfully to enter, remain in or leave any port, place, territorial or contiguous waters of any country, state or territory in performance of this Charter Party.	372
(ii) The Charterers shall indemnify the Owners and hold them harmless in respect of any loss, damage, liability or expense (including but not limited to the costs of any delay incurred by the Vessel as a result of any failure by the Charterers promptly to give alternative voyage orders) whatsoever and howsoever arising which the Owners may sustain by reason of any requirement to establish or maintain financial security or responsibility in order to enter, remain in or leave any port, place or waters, other than to the extent provided in paragraph (a) hereof.	373
(iii) The Owners shall not be liable for any loss, damage, liability or expense whatsoever and howsoever arising which the Charterers and/or the holders of any Bill of Lading issued pursuant to this Charter Party may sustain by reason of any requirement to establish or maintain financial security or responsibility in order to enter, remain in or leave any port, place or waters, other than to the extent provided in paragraph (a) hereof.	374
(c) The Charterers warrant that the terms of this Clause will be incorporated effectively into any Bill of Lading issued pursuant to this Charter Party.	375
CHARTERERS' RIGHTS AND OBLIGATIONS	376
31. Charterers to Provide	377
Unless otherwise stipulated in this Charter Party and whilst the Vessel is on hire, the Charterers shall provide and pay for:	378
(a) all fuel (as per the specification stated in the TECHNICAL FORM),	379
(b) (i) port charges including any charges retroactively imposed, light dues, dock dues, canal and channel tolls, pilotage, towage and other tug services, consular fees except those pertaining to the Master, Officers and Crew, agency fees, commissions, expenses of loading and discharging cargoes, compulsory garbage removal charges unless garbage is actually discharged from the Vessel, communication expenses incurred at the Charterers' request and all other charges whatsoever except those stated as being payable by the Owners.	380
(ii) port agents appointed by them and shall ensure that such agents shall render all customary services to the Owners and the Vessel without any charge to the Owners. Any expenses for the Owners' account shall be settled as per Clause 41 , unless otherwise agreed between the parties involved.	381
(c) all taxes and dues on the Vessel and/or cargo and freights arising out of cargoes carried or ports visited under this Charter Party;	382
(d) any material required for tank cleaning and/or preparing the tanks to receive and carry subsequent cargoes (as per Clause 14 (Tank Cleaning and Sweeping));	383
(e) all fresh water for boilers and tank cleaning;	384
(f) any product required for inhibition of cargo and shall also furnish the Master with a Certificate of Inhibition and all relevant inhibition details, as and when required;	385
(g) any material, including nitrogen beyond the Vessel's own production, required for cargo handling purposes; and	386
(h) reception facilities in respect of mandatory pre-wash requirements as per MARPOL 73/78.	387
The Charterers may use flexible hoses for loading and discharging as on board at their risk; however, if such use exceeds normal wear and tear necessitating replacement same shall be provided and paid for by the Charterers. If extra equipment, beyond that specified in the TECHNICAL FORM, is required same shall be provided and paid for by the Charterers.	388
The Charterers shall inform the Owners well in advance of the Vessel's itinerary as well as any changes thereof. The Charterers shall also provide the Owners with an up-to-date list of their agents.	389
32. US Trade Additional Premiums	390
Any additional premiums charged by the providers of oil pollution cover by reason of loading or discharging at ports in the USA or USA-controlled territories shall be for the Charterers' account and shall be reimbursed to the Owners together with the instalment of hire next falling due following presentation to the Charterers of proper receipts evidencing payment.	391
33. Vessel's Condition on Redelivery	392
(a) Condition of Vessel	393
The Vessel shall be redelivered on the expiry of the Charter Party in the same good order and condition as when delivered to the Charterers, fair wear and tear excepted.	394
(b) Condition of Cargo Tanks	395
On redelivery of the Vessel, the cargo tanks shall be in the same condition as stated in sub-clause 13(d) .	396
34. Ship to Ship Transfer	397
Ship to ship transfer shall be at the Charterers' risk, cost and expense and the Charterers shall provide a safe and protected area for the conduct of such ship to ship operation where the Vessel can safely proceed to, lie and depart from, always afloat but always subject to the Master's approval.	398
The Charterers shall ensure that adequate fendering and hoses to the satisfaction of the Vessel's Master are provided. Such operations shall be carried out in conformity with the provisions of the latest edition of the OCIMF/ICS Ship to Ship	399

This document is a computer generated BIMCHEMTIME form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

**BIMCHEMTIME 2005 Time Charter Party
For Vessels Carrying Chemicals in Bulk**

Transfer Guide but in any case ship to ship operations always to be at the discretion of the Vessel's Master and if the Master, at any time, considers that ship to ship operations are unsafe, then he may order them to be discontinued. If the Owners are obliged to extend their existing insurance policies to cover ship to ship operations or incur any other additional cost/expense, the Charterers shall reimburse the Owners for any additional premium or cost/expense incurred.	433 434 435 436 437
The Charterers shall be responsible for all costs and charges in respect of equipment needed to perform such ship to ship transfer, and shall obtain any and all relevant permissions from proper authorities to perform such operations and all expenses in this connection shall also be for the Charterers' account.	438 439 440
35. Technical Requirements	441
(a) In addition to the provisions contained in Clause 13(a) (Performance of the Vessel) the Vessel shall be employed always subject to the technical characteristics set out in the TECHNICAL FORM annexed to this Charter Party and always provided that the Charterers shall in due time give proper cargo handling instructions to the Master in regard to treatment of the cargo;	442 443 444 445
(b) In the operation of the Vessel, the Charterers shall comply with the IMO International Bulk Chemical Code and the US Coast Guard Cargo Compatibility List. Furthermore, the Charterers shall follow the Tank Coating and/or Stainless Steel Resistance List(s) provided by the Owners as per Clause 8 (Owners to Provide) of this Charter Party;	446 447 448
(c) No cargo injurious to the Vessel shall be shipped and without prejudice to the foregoing any damage to the Vessel caused by the shipment of any such cargo as aforesaid shall be at the Charterers' risk and expense and the Vessel shall remain on hire for any time lost including periods for repairs as the result of the shipment of such cargo;	449 450 451
(d) Subject always to the International Loadline Convention and always provided that hull stresses are kept within acceptable limits in accordance with Classification Society's recommendations, the whole reach and burthen of the Vessel shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers and Crew, tackle, apparel, furniture, equipment, provisions, fresh water for domestic purposes, lube oils and stores. The weight of fresh water for domestic purposes, lube oils and stores shall not exceed a total of _____ tons.	452 453 454 455 456 457
36. Off-Hire	458
(a) In the event of loss of time:	459
(i) due to deficiency of personnel or stores, repairs, breakdown (whether partial or otherwise) of hull, machinery, boilers and cargo installation of the Vessel, collision or stranding or accident or damage to the Vessel or any other cause preventing the efficient working of the Vessel; or	460 461 462
(ii) due to strikes, refusal to sail, breach of orders or neglect of duty on the part of the Master, Officers or Crew; or	463
(iii) for the purposes of obtaining medical advice or treatment for or landing any sick, injured or dead person (other than a person carried at the Charterers' request or for their benefit or purpose),	464
no hire shall be due or payable in respect of any time lost during which the Vessel is unable to perform the service immediately required of her.	465 466 467
(b) In the event of the Vessel deviating (which expression includes putting back, or putting into any port or place other than that to which the Vessel is bound under the instructions of the Charterers) for any cause or purpose previously mentioned in this Clause, hire shall cease to be payable from the commencement of such deviation until the time when the Vessel is again ready to resume her service from a position not less favourable to the Charterers than that at which the deviation commenced, provided always that due allowance shall be given for any distance made good towards the Vessel's destination and any bunkers saved. However, should the Vessel be driven into port or anchorage by stress of weather the Vessel shall remain on hire and all costs thereby incurred shall be for the Charterers' account.	468 469 470 471 472 473 474
(c) In the event of detention of the Vessel by any authority in consequence of legal action against the Owners (unless brought about by the act, omission or neglect of the Charterers or due to legal action misdirected against the Owners), whereby the Vessel is rendered unavailable for the Charterers' service, the Vessel shall be off-hire until the service can be resumed.	475 476 477 478
Any time during which the Vessel is off-hire under the terms of this Charter Party shall count as part of the period provided for in Clause 1 (Charter Period) of this Charter Party.	479 480
37. Lay Up	481
(a) At the written request of the Charterers, the Owners shall at any time provide an estimate of any economies which may be possible in the event of laying-up the Vessel. The Charterers shall then have the right to order the laying-up of the Vessel at any time and for any period of time at a safe berth or safe place in their option, and in the event of such laying-up the Owners shall promptly take reasonable steps to effect all the economies in operating costs. The laying-up port or place and laid-up arrangements shall be subject to approval by the Owners' insurers and the Vessel's Classification Society. Laying-up preparation and reactivation cost, and all expenses incurred shall be for the Charterers' account. The Charterers shall give sufficient notice of their intention in this respect to enable the Owners to make necessary arrangements for decommissioning and re-commissioning. The Owners must give prompt credit to the Charterers for all economies achieved.	482 483 484 485 486 487 488 489 490
(b) If the lay up period exceeds _____ days and the bottom has been fouled the speed and consumption warranty in Clause 13(c) (Performance of the Vessel) shall not apply until the Vessel's next ordinary dry-docking, unless the Charterers elect to clean the bottom at their time and cost.	491 492 493
38. Loss of Vessel	494
Should the Vessel be lost, or become a constructive total loss, this Charter Party shall terminate at noon on the day of	495

This document is a computer generated BIMCHEMTIME form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

**BIMCHEMTIME 2005 Time Charter Party
For Vessels Carrying Chemicals in Bulk**

her loss or constructive total loss and any hire paid in advance and not earned shall be returned to the Charterers. If the Vessel is missing, hire shall be suspended at noon on the date when last heard of until the Vessel is reported safe or lost.	496 497 498
39. Sublet	499
The Charterers shall have the right to sub-let all or part of the Vessel whilst remaining responsible to the Owners for the performance of this Charter Party.	500 501
40. Charterers' Representative On Board	502
(a) The Master shall:	503
(i) provide and maintain accommodation for the Charterers' representative, if any, furnished to the same standard as the Officers' accommodation;	504 505
The Charterers' representative shall be victualled with the Vessel's Officers. The representative shall be on board at the risk and expense of the Charterers. Such representative shall sign the Owners' usual indemnity form at time of embarkation;	506 507 508
(ii) permit the Charterers' use of the Vessel's communication facilities;	509
(iii) when requested by the Charterers or their Agents, victual other officials and servants of the Charterers.	510
The Charterers shall pay to the Owners a lumpsum covering the expenses listed in sub-clauses (a)(i), (ii) and (iii) above in the amount of _____ per day.	511 512
(b) The Charterers' representative shall be permitted to:	513
(i) travel with the Vessel;	514
(ii) observe cargo handling operations, including sampling the contents of tanks;	515
(iii) inspect any part of the Vessel;	516
(iv) review and copy the Vessel's logs, certificates and records.	517
41. Advances	518
Any moneys advanced to the Master by the Charterers or their Agents or in payment of disbursements made for the Owners' account shall be subject to 1.5 per cent. commission and shall be deductible from hire money earned or to be earned.	519 520 521
42. E-mail Communication and Software	522
The Owners shall equip the Vessel with an E-mail communication system compatible with the Internet E-mail and/or X400 E-mail format. The Charterers shall furthermore have the option to put on board additional PC software including, but not limited to, weather routing, performance tracking, routine logs, operational documents and whatever other software as agreed between the parties.	523 524 525 526
43. Painting of Funnel Mark/House Flag	527
If they so require, the Charterers shall, during the currency of this Charter Party, be allowed to fly their house flag and/or paint the funnel in the Charterers' colours. All alterations including restoration shall be effected in the Charterers' time and at their expense.	528 529 530
SPECIAL PROVISIONS	531
44. Salvage	532
Subject to the provisions of Clause 36 (Off-Hire), all time lost and all legal and other expenses (excluding any damage to the Vessel) incurred in saving or attempting to save life or property shall be borne equally by the Owners and the Charterers. All salvage and proceeds from derelicts shall be divided equally between the Owners and Charterers after deducting the Master's, Officers' and Crew's share. The Charterers shall be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.	533 534 535 536 537
45. Exceptions	538
(a) Unless otherwise expressly provided in this Charter Party, as between the Charterers and the Owners, responsibility for any loss, damage, delay or failure of performance under this Charter Party shall be subject to the following mutual exceptions:	539 540 541
Act of God, act of war, act of terrorism, civil commotions, strikes, lockouts, restraint of princes and rulers, and quarantine restrictions.	542 543
(b) In addition, any responsibility of the Owners shall be subject to the following exceptions:	544
Any act, neglect or default by the Master, pilots or other servants of the Owners in the navigation or management of the Vessel, fire or explosion not due to the personal fault of the Owners or their Manager, collision or stranding, unforeseeable breakdown of or any latent defect in the Vessel's hull, equipment or machinery.	545 546 547
The above provisions shall in no way affect the provisions as to off-hire in this Charter Party.	548
46. War Risks (CONWARTIME 2004)	549
(a) For the purpose of this Clause, the words:	550
(i) "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and	551 552
(ii) "War Risks" shall include any actual, threatened or reported:	553
war; act of war; civil war; hostilities; revolution; rebellion; civil commotion; warlike operations; laying of mines; acts	554

This document is a computer generated BIMCHEMTIME form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

**BIMCHEMTIME 2005 Time Charter Party
For Vessels Carrying Chemicals in Bulk**

of piracy; acts of terrorists; acts of hostility or malicious damage; blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever); by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.	555 556 557 558 559
(b) The Vessel, unless the written consent of the Owners be first obtained, shall not be ordered to or required to continue to or through, any port, place, area or zone (whether of land or sea), or any waterway or canal, where it appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be, or are likely to be, exposed to War Risks. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or is likely to be or to become dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty to leave it.	560 561 562 563 564 565
(c) The Vessel shall not be required to load contraband cargo, or to pass through any blockade, whether such blockade be imposed on all vessels, or is imposed selectively in any way whatsoever against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever, or to proceed to an area where she shall be subject, or is likely to be subject to a belligerent's right of search and/or confiscation.	566 567 568 569
(d) (i) The Owners may effect war risks insurance in respect of the Hull and Machinery of the Vessel and their other interests (including, but not limited to, loss of earnings and detention, the crew and their protection and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls therefor shall be for their account.	570 571 572
(ii) If the Underwriters of such insurance should require payment of premiums and/or calls because, pursuant to the Charterers' orders, the Vessel is within, or is due to enter and remain within, or pass through any area or areas which are specified by such Underwriters as being subject to additional premiums because of War Risks, then the actual premiums and/or calls paid shall be reimbursed by the Charterers to the Owners at the same time as the next payment of hire is due, or upon redelivery, whichever occurs first.	573 574 575 576 577
(e) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then the actual bonus or additional wages paid shall be reimbursed to the Owners by the Charterers at the same time as the next payment of hire is due, or upon redelivery, whichever occurs first.	578 579 580 581
(f) The Vessel shall have liberty:-	582
(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;	583 584 585 586 587
(ii) to comply with the order, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the War risks Insurance;	588 589
(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;	590 591 592 593
(iv) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;	594 595
(v) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions.	596 597
(g) If in accordance with their rights under the foregoing provisions of this Clause, the Owners shall refuse to proceed to the loading or discharging ports, or any one or more of them, they shall immediately inform the Charterers. No cargo shall be discharged at any alternative port without first giving the Charterers notice of the Owners' intention to do so and requesting them to nominate a safe port for such discharge. Failing such nomination by the Charterers within 48 hours of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their own choice.	598 599 600 601 602 603
(h) If in compliance with any of the provisions of <u>sub-clauses (b) to (g)</u> of this Clause anything is done or not done, Such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter Party.	604 605
47. BIMCO General Ice Clause for Time Charter Parties	606
(a) The Vessel shall not be obliged to force ice but, subject to the Owners' approval having due regard to its size, construction and class, may follow ice-breakers.	607 608
(b) The Vessel shall not be required to enter or remain in any icebound port or area, nor any port or area where lights, lightships, markers or buoys have been or are about to be withdrawn by reason of ice, nor where on account of ice there is, in the Master's sole discretion, a risk that, in the ordinary course of events, the Vessel will not be able safely to enter and remain at the port or area or to depart after completion of loading or discharging. If, on account of ice, the Master in his sole discretion considers it unsafe to proceed to, enter or remain at the place of loading or discharging for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he shall be at liberty to sail to the nearest ice-free and safe place and there await the Charterers' instructions.	609 610 611 612 613 614 615
(c) Any delay or deviation caused by or resulting from ice shall be for the Charterers' account and the Vessel shall remain on-hire.	616 617
(d) Any additional premiums and/or calls required by the Vessel's underwriters due to the Vessel entering or remaining in any icebound port or area, shall be for the Charterers' account.	618 619

This document is a computer generated BIMCHEMTIME form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

**BIMCHEMTIME 2005 Time Charter Party
For Vessels Carrying Chemicals in Bulk**

48. Protective Clauses	620
The Charterers warrant and shall indemnify the Owners for any loss, damage or costs resulting from any breach of such warranty that bills of lading or waybills issued in respect of cargo under this Charter Party shall incorporate the protective Clauses set out in Annex A. Furthermore, any cargo claim under this Charter Party or any bill of lading or waybill issued hereunder shall be subject to the BIMCO General Clause Paramount included in Annex A. If no bill of lading or waybill has been issued or, if the cargo is the property of the Charterers, the Hague-Visby Rules and the SDR Protocol 1979 as enacted under English law shall apply.	621 622 623 624 625 626
49. Demise	627
Nothing herein contained shall be construed as creating a demise of the Vessel to the Charterers.	628
50. BIMCO ISPS/MTSA Clause for Time Charter Parties	629
(a) (i) The Owners shall comply with the requirements of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities and the relevant amendments to Chapter XI of SOLAS (ISPS Code) relating to the Vessel and "the Company" (as defined by the ISPS Code). If trading to or from the United States or passing through United States waters, the Owners shall also comply with the requirements of the US Maritime Transportation Security Act 2002 (MTSA) relating to the Vessel and the "Owner" (as defined by the MTSA).	630 631 632 633 634
(ii) Upon request the Owners shall provide a copy of the relevant International Ship Security Certificate (or the Interim International Ship Security Certificate) to the Charterers. The Owners shall provide the Charterers with the full style contact details of the Company Security Officer (CSO).	635 636 637
(iii) Except as otherwise provided in this Charter Party, loss, damages, expense or delay (excluding consequential loss, damages, expense or delay) caused by failure on the part of the Owners or "the Company"/"Owner" to comply with the requirements of the ISPS Code/MTSA or this Clause shall be for the Owners' account.	638 639 640
(b) (i) The Charterers shall provide the Owners and the Master with their full style contact details and, upon request, any other information the Owners require to comply with the ISPS Code/MTSA. Furthermore, the Charterers shall ensure that all sub-charter parties they enter into during the period of this Charter Party contain the following provision:	641 642 643 644
"The Charterers shall provide the Owners with their full style contact details and, where sub-letting is permitted under the terms of the charter party, shall ensure that the contact details of all sub-charterers are likewise provided to the Owners".	645 646 647
(ii) Except as otherwise provided in this Charter Party, loss, damages, expense or delay (excluding consequential loss, damages, expense or delay) caused by failure on the part of the Charterers to comply with this Clause shall be for the Charterers' account.	648 649 650
(c) Notwithstanding anything else contained in this Charter Party all delay, costs or expenses whatsoever arising out of or related to security regulations or measures required by the port facility or any relevant authority in accordance with the ISPS Code/MTSA including, but not limited to, security guards, launch services, tug escorts, port security fees or taxes and inspections, shall be for the Charterers' account, unless such costs or expenses result solely from the Owners' negligence. All measures required by the Owners to comply with the Ship Security Plan shall be for the Owners' account.	651 652 653 654 655 656
(d) If either party makes any payment which is for the other party's account according to this Clause, the other party shall indemnify the paying party.	657 658
51. BIMCO Bunker Fuel Sulphur Content Clause for Time Charter Parties 2005	659
(a) Without prejudice to anything else contained in this Charter Party, the Charterers shall supply fuels of such specifications and grades to permit the Vessel, at all times, to comply with the maximum sulphur content requirements of any emission control zone when the Vessel is ordered to trade within that zone.	660 661 662
The Charterers also warrant that any bunker suppliers, bunker craft operators and bunker surveyors used by the Charterers to supply such fuels shall comply with Regulations 14 and 18 of MARPOL Annex VI, including the Guidelines in respect of sampling and the provision of bunker delivery notes.	663 664
The Charterers shall indemnify, defend and hold harmless the Owners in respect of any loss, liability, delay, fines, costs or expenses arising or resulting from the Charterers' failure to comply with this sub-clause (a) .	665 666 667
(b) Provided always that the Charterers have fulfilled their obligations in respect of the supply of fuels in accordance with sub-clause (a) , the Owners warrant that:	668 669
(i) the Vessel shall comply with Regulations 14 and 18 of MARPOL Annex VI and with the requirements of any emission control zone; and	670 671
(ii) the Vessel shall be able to consume fuels of the required sulphur content when ordered by the Charterers to trade within any such zone.	672 673
Subject to having supplied the Vessel with fuels in accordance with sub-clause (a) , the Charterers shall not otherwise be liable for any loss, delay, fines, costs or expenses arising or resulting from the Vessel's failure to comply with Regulations 14 and 18 of MARPOL Annex VI.	674 675 676
(c) For the purpose of this Clause, "emission control zone" shall mean zones as stipulated in MARPOL Annex VI and/or zones regulated by regional and/or national authorities such as, but not limited to, the EU and the US Environmental Protection Agency.	677 678 679
52. War Cancellation	680
Either party may cancel this Charter Party on the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not)	681
(a) between any two or more of the following countries: the United States of America; Russia; the United Kingdom;	682

This document is a computer generated BIMCHEMTIME form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

**BIMCHEMTIME 2005 Time Charter Party
For Vessels Carrying Chemicals in Bulk**

France; and the People's Republic of China, or,	683
(b) between _____	684
Cancellation shall take effect when the Vessel is free of cargo.	685
53. Claims Time Bar	686
All claims under this Charter Party of whatsoever nature (excluding cargo claims) shall be deemed to be waived and barred unless such claim or claims are made within 12 months of the Vessel's redelivery or 6 years after the incident leading to the claim or claims, whichever is the earlier.	687 688 689
54. Requisition	690
Should the Vessel be requisitioned by any government or governmental authority during the period of this Charter Party, the Owners shall immediately notify the Charterers. The Vessel shall be off-hire during the period of such requisition and any hire or compensation paid by any government or governmental authority in respect of such requisition shall be paid to the Owners. However, if the period of requisition exceeds _____ days, either party shall have the option of cancelling the balance period of the Charter Party, by giving 14 days notice of cancellation to the other.	691 692 693 694 695
55. Confidentiality	696
The terms of the negotiations and fixture of this Charter Party to be private and confidential and are not to be reported without mutual consent, except to advisors of each party.	697 698
56. Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement 2006 (STOPIA 2006)	699
The Owners warrant that they are participating owners and that the Vessel is entered in STOPIA and shall so remain during the currency of this Charter Party, provided always that:	700
(a) The Vessel remains a Relevant Vessel as defined in Clause III of STOPIA 2006.	701
(b) STOPIA 2006 is not terminated in accordance with Clause IX of that Agreement.	702 703
57. Liability	704
Any provisions of this Charter Party to the contrary notwithstanding, the Owners shall have the benefit of all limitations of, and exemptions from, liability accorded to the Owners or chartered owners of vessels by any applicable statute or rule of law for the time being in force.	705 706 707
58. General Average	708
General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994, in _____ (if left blank then London shall apply). Hire shall not contribute to General Average.	709 710
59. BIMCO Dispute Resolution Clause	711
*(a) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.	712 713 714 715
The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	716
The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.	717 718 719 720 721 722 723 724 725
Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.	726 727
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	728 729 730
*(b) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.	731 732 733 734 735 736
In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	737 738 739
*(c) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.	740 741 742
*(d) Notwithstanding 59(a) , 59(b) or 59(c) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference	743

This document is a computer generated BIMCHEMTIME form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

**BIMCHEMTIME 2005 Time Charter Party
For Vessels Carrying Chemicals in Bulk**

and/or dispute arising out of or in connection with this Charter Party.	744
In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under 59(a) , 59(b) or 59(c) above, the following shall apply:	745
(i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.	746
(ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.	747
(iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.	748
(iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.	749
(v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.	750
(vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.	751
(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration.	752
(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)	753
* Sub-clauses 59(a) , 59(b) and 59(c) are alternatives; delete as appropriate, failing which sub-clause 59(a) of this Clause shall apply. Sub-clause 59(d) shall apply in all cases.	754
60. BIMCO Notices Clause	755
(a) All notices given by either party or their agents to the other party or their agents in accordance with the provisions of this Charter Party shall be in writing.	756
(b) For the purposes of this Charter Party, "in writing" shall mean any method of legible communication. A notice may be given by any effective means including, but not limited to, cable, telex, fax, e-mail, registered or recorded mail, or by personal service.	757

BIMCHEMTIME 2005 Time Charter Party

Appendix B

Appendix A – Protective Clauses

A. BIMCO General Clause Paramount

The International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 24 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract. The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.

The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging or while the cargo is in the charge of another carrier, or with respect to deck cargo and live animals.

B. Both to Blame Collision Clause

If vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and/or any act, neglect or default of the Master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her Owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of the said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her Owners to the owners of the said cargo and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her Owners as part of their claim against the carrying vessel or Carrier.

The foregoing provisions shall also apply where the Owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

C. General Average and New Jason Clause

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994, in London unless another place is agreed in the Charter.

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the goods, Shippers, Consignees or owners of the goods shall contribute with the Carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods.

If a salving ship is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the Carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, Shippers, Consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.

D. War Risks (VOYWAR 2004)

(a) For the purpose of this Clause, the words:

(i) "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and

(ii) "War Risks" shall include any actual, threatened or reported:

War; act of war; civil war; hostilities; revolution; rebellion; civil commotion; warlike operations; laying of mines; acts of piracy; acts of terrorists; acts of hostility or malicious damage; blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever); by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.

(b) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Contract of Carriage, or any part of it, may expose, or is likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may expose, or may be likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, her cargo, crew, or other persons on board the Vessel may be exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.

(c) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, or to sign Bills of Lading for any port or place, or to proceed or continue on any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever, where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo (or any part thereof), crew or other persons on board the Vessel (or any one or more

This document is a computer generated BIMCHEMTIME form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

BIMCHEMTIME 2005 Time Charter Party

Appendix B

of them) may be, or are likely to be, exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port of loading) in complete fulfillment of the Contract of Carriage. The Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge and, if the discharge takes place at any port other than the loading port, to receive the full freight as though the cargo had been carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien on the cargo for such expenses and freight.

- (d) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route (including any canal or waterway) which is normally and customarily used in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route.
- (e) (i) The Owners may effect war risks insurance in respect of the Hull and Machinery of the Vessel and their other interests (including, but not limited to, loss of earnings and detention, the crew and their Protection and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls therefor shall be for their account.
(ii) If the Underwriters of such insurance should require payment of premiums and/or calls because, pursuant to the Charterers' orders, or in order to fulfill the Owners' obligation under this Charter Party, the Vessel is within, or is due to enter and remain within, or pass through any area or areas which are specified by such Underwriters as being subject to additional premiums because of War Risks, then the actual premiums and/or calls paid shall be reimbursed by the Charterers to the Owners within 14 days after receipt of the Owners' invoice. If the Vessel discharges all of her cargo within an area subject to additional premiums as herein set forth, the Charterers shall reimburse the Owners for the actual additional premiums paid which may accrue from completion of discharge until the Vessel leaves such area or areas referred to above. The Owners shall leave the area as soon as possible after completion of discharge.
- (f) The Vessel shall have liberty:
 - (i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government which so requires, or any body or group acting with the power to compel compliance with their orders or directions;
 - (ii) to comply with the orders, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;
 - (iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;
 - (iv) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;
 - (v) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions;
 - (vi) where cargo has not been loaded or has been discharged by the Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or customary route.
- (g) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (b) to (f) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a deviation, but shall be considered as due fulfillment of the Contract of Carriage.

E. Himalaya Clause

It is hereby expressly agreed that no servant or agent of the Carrier (including every independent contractor from time to time employed by the Carrier) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the Shipper, Consignee or Owner of the goods or to any holder of this Bill of Lading for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment and, without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this Clause, every exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Carrier or to which the Carrier is entitled hereunder shall also be available and shall extend to protect every such servant or agent of the Carrier acting as aforesaid and for the purpose of all the foregoing provisions of this Clause the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who are or might be his servants or agents from time to time (including independent contractors as aforesaid) and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to the contract in or evidenced by this Bill of Lading.

This document is a computer generated BIMCHEMTIME form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.



NYPE 2015

TIME CHARTER

New York Produce Exchange Form®

November 6th, 1913 – Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946;
Revised June 12th 1981; September 14th 1993; June 3rd, 2015.

THIS CHARTER PARTY, made and concluded in . this . day of 20

Between of

as *Registered Owners/*Disponent Owners/*Time Chartered Owners (the "Owners") of the Vessel described below

*delete as applicable

Name:

IMO Number:

Flag:

Built (year):

Deadweight All Told: metric tons

(For Vessel's charter party description see Appendix A (Vessel Description)),

and Charterers of (the "Charterers")

This Charter Party shall be performed subject to all the terms and conditions herein consisting of this main body including any additional clauses and addenda, if applicable, as well as Appendix A attached hereto. In the event of any conflict of conditions, the provisions of any additional clauses and Appendix A shall prevail over those of the main body to the extent of such conflict, but no further.

1. Duration/Trip Description

- (a) The Owners agree to let, and the Charterers agree to hire, the Vessel from the time of delivery, for within below mentioned trading limits.
- (b) Trading Limits - The Vessel shall be employed in such lawful trades between safe ports and safe places within the following trading limits as the Charterers shall direct.

Copyright © 2015 ASBA. All rights reserved. Published by BIMCO and jointly authored by ASBA, BIMCO and the SMF. No part of this **BIMCO SmartCon** document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of ASBA. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. First published 1913; amended 1921, 1931, 1946, 1981, 1993 and 2015.

NYPE 2015 TIME CHARTER

- (c) Berths - The Vessel shall be loaded and discharged in any safe anchorage or at any safe berth or safe place that the Charterers or their agents may direct, provided the Vessel can safely enter, lie and depart always afloat.
- (d) The Vessel during loading and/or discharging may lie safely aground at any safe berth or safe place where it is customary for vessels of similar size, construction and type to lie at the following areas/ports (if this space is left blank then this sub-clause 1(d) shall not apply), if so requested by the Charterers, provided it can do so without suffering damage.

The Charterers shall indemnify the Owners for any loss, damage, costs, expenses or loss of time, including any underwater inspection required by class, caused as a consequence of the Vessel lying aground at the Charterers' request.

- (e) Sublet - The Charterers shall have the liberty to sublet the Vessel for all or any part of the time covered by this Charter Party, but the Charterers remain responsible for the fulfillment of this Charter Party.

2. Delivery

- (a) The Vessel shall be delivered to the Charterers at (state port or place).
- (b) The Vessel on delivery shall be seaworthy and in every way fit to be employed for the intended service, having water ballast and with sufficient power to operate all cargo handling gear simultaneously, and, with full complement of Master, officers and ratings who meet the Standards for Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) requirements for a vessel of her tonnage.
- (c) The Vessel's holds shall be clean and in all respects ready to receive the intended cargo, or if no intended cargo, any permissible cargo:
 - (i) On *delivery; or
 - (ii) On *arrival at first loading port if different from place of delivery. If the Vessel fails hold inspection then the Vessel shall be off-hire from the time of rejection until the Vessel has passed a subsequent inspection.

* (c)(i) and (c)(ii) are alternatives; delete as appropriate. If no deletion then Sub-clause (c)(i) shall apply.

- (d) The Owners shall keep the Charterers informed of the Vessel's itinerary. Prior to the arrival of the Vessel at the delivery port or place, the Owners shall serve the Charterers with days' approximate and days' definite notices of the Vessel's delivery. Following the tender of any such notice the Owners shall give or allow to be given to the Vessel only such further employment orders, if any, as are reasonably expected when given to allow delivery to occur on or before the date notified. The Owners shall give the Charterers and/or their local agents notice of delivery when the Vessel is in a position to come on hire.

Vessel itinerary prior to delivery: .

- (e) Acceptance of delivery of the Vessel by the Charterers shall not prejudice their rights against the Owners under this Charter Party.

3. Laydays/Cancelling

If required by the Charterers, time on hire shall not commence before (local time) and should the Vessel not have been delivered on or before (local time) at the port or place stated in Sub-clause 2(a), the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party at any time but not later than the day of the Vessel's notice of delivery.

Copyright © 2015 ASBA. All rights reserved. Published by BIMCO and jointly authored by ASBA, BIMCO and the SMF. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of ASBA. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. First published 1913; amended 1921, 1931, 1946, 1981, 1993 and 2015.

NYPE 2015 TIME CHARTER

4. Redelivery

- (a) The Vessel shall be redelivered to the Owners in like good order and condition, ordinary wear and tear excepted, at (state port or place)
- (b) The Charterers shall keep the Owners informed of the Vessel's itinerary. Prior to the arrival of the Vessel at the redelivery port or place, the Charterers shall serve the Owners with days' approximate and days' definite notices of the Vessel's redelivery. Following the tender of any such notices the Charterers shall give or allow to be given to the Vessel only such further employment orders, if any, as are reasonably expected when given to allow redelivery to occur on or before the date notified.
- (c) Acceptance of redelivery of the Vessel by the Owners shall not prejudice their rights against the Charterers under this Charter Party.

5. On/Off-Hire Survey

Prior to delivery and redelivery the parties shall, unless otherwise agreed, each appoint surveyors, for their respective accounts, who shall not later than at first loading port/last discharging port respectively, conduct joint on-hire/off-hire surveys, for the purpose of ascertaining the quantity of bunkers on board and the condition of the Vessel. A single report shall be prepared on each occasion and signed by each surveyor, without prejudice to his right to file a separate report setting forth items upon which the surveyors cannot agree.

If either party fails to have a representative attend the survey and sign the joint survey report, such party shall nevertheless be bound for all purposes by the findings in any report prepared by the other party.

Any time lost as a result of the on-hire survey shall be for the Owners' account and any time lost as a result of the off-hire survey shall be for the Charterers' account.

6. Owners to Provide

- (a) The Owners shall provide and pay for the insurances of the Vessel, except as otherwise provided, and for all provisions, cabin, deck, engine-room and other necessary stores, boiler water and lubricating oil; shall pay for wages, consular shipping and discharging fees of the crew and charges for port services pertaining to the crew/crew visas; shall maintain the Vessel's class and keep her in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service, and have a full complement of Master, officers and ratings.
- (b) The Owners shall provide any documentation relating to the Vessel as required to permit the Vessel to trade within the agreed limits, including but not limited to International Tonnage Certificate, Suez and Panama tonnage certificates, Certificates of Registry, and certificates relating to the strength, safety and/or serviceability of the Vessel's gear. Such documentation shall be maintained during the currency of the Charter Party as necessary.

Owners shall also provide and maintain such Certificates of Financial Responsibility for oil pollution to permit the Vessel to trade within the agreed limits as may be required at the commencement of the Charter Party. However, in the event that, at the time of renewal, a Certificate of Financial Responsibility is unavailable in the market place, or, the premium for same increases significantly over the course of the Charter Party, then Owners and Charterers shall discuss each with the other to find a mutually agreeable solution for same, failing such solution the port(s) that require said Certificate of Financial Responsibility are to be considered as added to the Vessel's trading exclusions. (See also Clause 18 (Pollution)).

- (c) The Vessel to work night and day if required by the Charterers, with crew opening and closing hatches, when and where required and permitted by shore labor regulations, otherwise shore labor for same shall be for the Charterers' account.

Copyright © 2015 ASBA. All rights reserved. Published by BIMCO and jointly authored by ASBA, BIMCO and the SMF. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of ASBA. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. First published 1913; amended 1921, 1931, 1946, 1981, 1993 and 2015.

NYPE 2015 TIME CHARTER

7. Charterers to Provide

- (a) The Charterers, while the Vessel is on-hire, shall provide and pay for all the bunkers except as otherwise agreed; shall pay for port charges (including compulsory garbage disposal), compulsory gangway watchmen and cargo watchmen, compulsory and/or customary pilotages, canal dues, towages, agencies, commissions, consular charges (except those pertaining to individual crew members or flag of the Vessel), and all other usual expenses except those stated in Clause 6, but when the Vessel puts into a port for causes for which the Vessel is responsible (other than by stress of weather), then all such charges incurred shall be paid by the Owners.
- (b) Fumigations ordered because of illness of the crew or for infestations prior to delivery under this Charter Party shall be for the Owners' account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited while the Vessel is employed under this Charter Party shall be for the Charterers' account.
- (c) The Charterers shall provide and pay for necessary dunnage, lashing materials and also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but the Owners shall allow them the use of any dunnage already aboard the Vessel. Prior to redelivery the Charterers shall remove their dunnage, fittings and lashing materials at their cost and in their time.

8. Performance of Voyages

- (a) Subject to Clause 38 (Slow Steaming) the Master shall perform the voyages with due despatch and shall render all customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be conversant with the English language and (although appointed by the Owners) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency, and the Charterers shall perform all cargo handling, including but not limited to loading, stowing, trimming, lashing, securing, dunnaging, unlashings, discharging, and tallying, at their risk and expense, under the supervision of the Master.
- (b) If the Charterers shall have reasonable cause to be dissatisfied with the conduct of the Master or officers, the Owners shall, on receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if necessary, make a change in appointments.

9. Bunkers

- (a) Bunker quantities and prices

*(i) The Charterers on delivery, and the Owners on redelivery or any termination of this Charter Party, shall take over and pay for all bunkers remaining on board the Vessel as hereunder. The Vessel's bunker tank capacities shall be at the Charterers' disposal. Bunker quantities and prices on delivery/redelivery to be _____.

*(ii) The Owners shall provide sufficient bunkers onboard to perform the entire time charter trip. The Charterers shall not bunker the Vessel, and shall pay with the first hire payment for the mutually agreed estimated bunker consumption for the trip, namely _____ metric tons at _____ (price). Upon redelivery any difference between estimated and actual consumption shall be paid by the Charterers or refunded by the Owners as the case may be.

*(iii) The Charterers shall not take over and pay for bunkers Remaining On Board at delivery but shall redeliver the Vessel with about the same quantities and grades of bunkers as on delivery. Any difference between the delivery quantity and the redelivery quantity shall be paid by the Charterers or the Owners as the case may be. The price of the bunkers shall be the net contract price paid by the receiving party, as evidenced by suppliers' invoice or other supporting documents.

*(i), (ii) and (iii) are alternatives; delete as applicable. If neither Sub-clause (i), (ii) nor (iii) is deleted then Sub-clause (i) shall apply.

NYPE 2015 TIME CHARTER

(b) Bunkering Prior to Delivery/Redelivery

Provided that it can be accomplished at ports of call, without hindrance to the working or operation of or delay to the Vessel, and subject to prior consent, which shall not be unreasonably withheld, the Owners shall allow the Charterers to bunker for their account prior to delivery and the Charterers shall allow the Owners to bunker for their account prior to redelivery. If consent is given, the party ordering the bunkering shall indemnify the other party for any delays, losses, costs and expenses arising therefrom.

(c) Bunkering Operations and Sampling

(i) The Chief Engineer shall co-operate with the Charterers' bunkering agents and fuel suppliers during bunkering. Such cooperation shall include connecting/disconnecting hoses to the Vessel's bunker manifold, attending sampling, reading gauges or meters or taking soundings, before, during and/or after delivery of fuels.

(ii) During bunkering a primary sample of each grade of fuels shall be drawn in accordance with the International Maritime Organization (IMO) Resolution Marine Environment Protection Committee (MEPC) MEPC.182(59) Guidelines for the Sampling of Fuel Oil for Determination of Compliance with the Marine Pollution Convention (MARPOL) 73/78 Annex VI or any subsequent amendments thereof. Each primary sample shall be divided into no fewer than five (5) samples; one sample of each grade of fuel shall be retained on board for MARPOL purposes and the remaining samples of each grade distributed between the Owners, the Charterers and the bunker suppliers.

(iii) The Charterers warrant that any bunker suppliers used by them to bunker the Vessel shall comply with the provisions of Sub-clause (c)(ii) above.

(iv) Bunkers of different grades, specifications and/or suppliers shall be segregated into separate tanks within the Vessel's natural segregation. The Owners shall not be held liable for any restriction in bunker capacity as a result of segregating bunkers as aforementioned.

(d) Bunker Quality and Liability

(i) The Charterers shall supply bunkers of the agreed specifications and grades: The bunkers shall be of a stable and homogeneous nature and suitable for burning in the Vessel's engines and/or auxiliaries and, unless otherwise agreed in writing, shall comply with the International Organization for Standardization (ISO) standard 8217:2012 or any subsequent amendments thereof. If ISO 8217:2012 is not available then the Charterers shall supply bunkers which comply with the latest ISO 8217 standard available at the port or place of bunkering.

(ii) The Charterers shall be liable for any loss or damage to the Owners or the Vessel caused by the supply of unsuitable fuels and/or fuels which do not comply with the specifications and/or grades set out in Sub-clause (d)(i) above, including the off-loading of unsuitable fuels and the supply of fresh fuels to the Vessel. The Owners shall not be held liable for any reduction in the Vessel's speed performance and/or increased bunker consumption nor for any time lost and any other consequences arising as a result of such supply.

(e) Fuel Testing Program

Should the Owners participate in a recognized fuel testing program one of the samples retained by the Owners shall be forwarded for such testing. The cost of same shall be borne by the Owners and if the results of the testing show the fuel not to be in compliance with ISO 8217:2012, or any subsequent amendment thereof, or such other specification as may be agreed, the Owners shall notify the Charterers and provide a copy of the report as soon as reasonably possible.

In the event the Charterers call into question the results of the testing, a fuel sample drawn in accordance with IMO Resolution MEPC.96(47) Guidelines for the Sampling of Fuel Oil for Determination of Compliance

NYPE 2015 TIME CHARTER

with Annex VI of MARPOL 73/78 or any subsequent amendments thereof, shall be sent to a mutually agreed, qualified and independent laboratory whose analysis as regards the characteristics of the fuel shall be final and binding on the parties concerning the characteristics tested for. If the fuel sample is found not to be in compliance with the specification as agreed in the paragraph above, the Charterers shall meet the cost of this analysis, otherwise same shall be for the Owners' account.

(f) Bunker Fuel Sulphur Content

(i) Without prejudice to anything else contained in this Charter Party, the Charterers shall supply fuels of such specifications and grades to permit the Vessel, at all times, to comply with the maximum sulphur content requirements of any emission control area when the Vessel is ordered to trade within that area.

The Charterers also warrant that any bunker suppliers, bunker craft operators and bunker surveyors used by the Charterers to supply such bunkers shall comply with Regulations 14 and 18 of MARPOL Annex VI, including the Guidelines in respect of sampling and the provision of bunker delivery notes.

The Charterers shall indemnify, defend and hold harmless the Owners in respect of any loss, liability, delay, fines, costs or expenses arising or resulting from the Charterers' failure to comply with this Sub-clause (f)(i).

(ii) Provided always that the Charterers have fulfilled their obligations in respect of the supply of fuels in accordance with Sub-clause (f)(i), the Owners warrant that:

1. the Vessel shall comply with Regulations 14 and 18 of MARPOL Annex VI and with the requirements of any emission control area; and
2. the Vessel shall be able to consume fuels of the required sulphur content,

when ordered by the Charterers to trade within any such area.

Subject to having supplied the Vessel with fuels in accordance with Sub-clause (f)(i), the Charterers shall not otherwise bear any loss, liability, delay, fines, costs or expenses arising or resulting from the Vessel's failure to comply with Regulations 14 and 18 of MARPOL Annex VI.

(iii) For the purpose of this Clause, "emission control area" shall mean an area as stipulated in MARPOL Annex VI and/or an area regulated by regional and/or national authorities such as, but not limited to, the European Union (EU) and the United States (US) Environmental Protection Agency.

(g) Grades and Quantities of Bunkers on Redelivery

Unless agreed otherwise, the Vessel shall be redelivered with the same grades and about the same quantities of bunkers as on delivery; however, the grades and quantities of bunkers on redelivery shall always be appropriate and sufficient to allow the Vessel to reach safely the nearest port at which fuels of the required types are available.

10. Rate of Hire; Hold Cleaning; Communications; Victualing and Expenses

- (a) The Charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of _____ per day or pro rata for any part of a day, commencing on and from the time of her delivery, as aforesaid, including the overtime of crew; hire to continue until the time of her redelivery to the Owners as per Clause 4 (Redelivery) (unless Vessel lost).

Unless otherwise mutually agreed, the Charterers shall have the option to redeliver the Vessel with unclean/unswept holds against a lumpsum payment of _____ in lieu of hold cleaning, to the Owners (unless Vessel lost).

Copyright © 2015 ASBA. All rights reserved. Published by BIMCO and jointly authored by ASBA, BIMCO and the SMF. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of ASBA. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. First published 1913; amended 1921, 1931, 1946, 1981, 1993 and 2015.

NYPE 2015 TIME CHARTER

The Owners shall victual pilots and such other persons as authorized by the Charterers or their agents. While on-hire, the Charterers shall pay the Owners along with the hire payments, _____ per thirty (30) days or pro rata, to cover all Communications, Victualing and Expenses properly incurred by the Vessel under the Charterers' employment.

For the purpose of hire calculations, the times of delivery, redelivery or termination of this Charter Party shall be adjusted to Coordinated Universal Time (UTC).

(b) Hold Cleaning/Residue Disposal

(i) The Charterers may request the Owners to direct the crew to sweep and/or wash and/or clean the holds between voyages and/or between cargoes against payment at the rate of _____ per hold, provided the crew is able safely to undertake such work and is allowed to do so by local regulations. In connection with any such operation the Owners shall not be responsible if the Vessel's holds are not accepted or passed. Time for cleaning shall be for the Charterers' account.

(ii) Unless this Charter Party is concluded for a single laden leg, all cleaning agents and additives (including chemicals and detergents) required for cleaning cargo holds shall be supplied and paid for by the Charterers. The Charterers shall provide the Owners with a dated and signed statement identifying cleaning agents and additives that, in accordance with IMO Resolution 219(63) Guidelines for the Implementation of MARPOL Annex V, are not substances harmful to the marine environment and do not contain any component known to be carcinogenic, mutagenic or reprotoxic.

(iii) Throughout the currency of this Charter Party and at redelivery, the Charterers shall remain responsible for all costs and time, including deviation, if any, associated with the removal and disposal of cargo related residues and/or hold washing water and/or cleaning agents and detergents and/or waste. Removal and disposal as aforesaid shall always be in accordance with and as defined by MARPOL Annex V, or other applicable rules.

11. Hire Payment

(a) Payment

Payment of Hire shall be made without deductions due to Charterers' bank charges so as to be received by the Owners or their designated payee into the bank account as follows _____ in the currency stated in Clause 10 (Rate of Hire; Hold Cleaning; Communications; Victualing and Expenses), in funds available to the Owners on the due date, fifteen (15) days in advance, and for the last fifteen (15) days or part of same the approximate amount of hire, and should the same not cover the actual time, hire shall be paid for the balance day by day as it becomes due, if so required by the Owners. The first payment of hire shall be due on delivery.

(b) Grace Period

Where there is failure to make punctual payment of hire due, the Charterers shall be given by the Owners three (3) Banking Days (as recognized at the agreed place of payment and the place of currency of the Charter Party) written notice to rectify the failure, and when so rectified within those three (3) Banking Days following the Owners' notice, the payment shall stand as punctual.

(c) Withdrawal

Failure by the Charterers to pay hire due in full within three (3) Banking Days of their receiving a notice from Owners under Sub-clause 11(b) above shall entitle the Owners, without prejudice to any other rights or claims the Owners may have against the Charterers:

(i) to withdraw the Vessel from the service of the Charterers;

Copyright © 2015 ASBA. All rights reserved. Published by BIMCO and jointly authored by ASBA, BIMCO and the SMF. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of ASBA. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. First published 1913; amended 1921, 1931, 1946, 1981, 1993 and 2015.

NYPE 2015 TIME CHARTER

(ii) to damages, if they withdraw the Vessel, for the loss of the remainder of the Charter Party.

(d) Suspension

At any time while hire is outstanding, the Owners shall, without prejudice to the liberty to withdraw, be entitled to withhold the performance of any and all obligations hereunder and shall have no responsibility whatsoever for any consequences thereof, and Charterers hereby indemnify the Owners for all legitimate and justifiable actions taken to secure their interests, and hire shall continue to accrue and any extra expenses resulting from such withholding shall be for the Charterers' account.

(e) Last Hire Payment

Should the Vessel be on her voyage towards port/place of redelivery at the time the last payment(s) of hire is/are due, said payment(s) is/are to be made for such length of time as the estimated time necessary to complete the voyage, including the deduction of estimated disbursements for the Owners' account before redelivery. Should said payments not cover the actual time, hire is to be paid for the balance, day by day, as it becomes due.

Unless Sub-clause 9(a)(ii) or (iii) has been agreed, the Charterers shall have the right to deduct the value of bunkers on redelivery from last sufficient hire payment(s).

When the Vessel has been redelivered, any difference in hire and bunkers is to be refunded by the Owners or paid by the Charterers within five (5) Banking Days, as the case may be.

(f) Cash Advances

Cash for the Vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced by the Charterers, as required by the Owners, subject to two and a half (2.5) per cent commission and such advances shall be deducted from the hire. The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application of such advances.

12. Speed and Consumption

- (a) Upon delivery and throughout the duration of this Charter Party the Vessel shall be capable of speed and daily consumption rates as stated in Appendix A in good weather on all sea passages with wind up to and including Force four (4) as per the Beaufort Scale and sea state up to and including Sea State three (3) as per the Douglas Sea Scale (unless otherwise specified in Appendix A). Any period during which the Vessel's speed is deliberately reduced to comply with the Charterers' orders/requirements (unless slow steaming or eco speed warranties have been given in Appendix A) or for reasons of safety or while navigating within narrow or restricted waters or when assisting a vessel in distress or when saving or attempting to save life or property at sea, shall be excluded from performance calculations.
- (b) The Charterers shall have the option of using their preferred weather routing service. The Master shall comply with the reporting procedure of the Charterers' weather routing service and shall follow routing recommendations from that service provided that the safety of the Vessel and/or cargo is not compromised.
- (c) The actual route taken by the Vessel shall be used as the basis of any calculation of the Vessel's performance.
- (d) If the speed of the Vessel is reduced and/or fuel oil consumption increased, the Charterers may submit to the Owners a documented claim limited to the estimated time lost and/or the additional fuel consumed, supported by a performance analysis from the weather routing service established in accordance with this Clause. The cost of any time lost shall be off-set against the cost of any fuel saved and vice versa.
- (e) In the event that the Owners contest such claim then the Owners shall provide copies of the Vessel's deck logs for the period concerned and the matter shall be referred to an independent expert or alternative weather service selected by mutual agreement, whose report shall take Vessel's log data and the Charterers'

Copyright © 2015 ASBA. All rights reserved. Published by BIMCO and jointly authored by ASBA, BIMCO and the SMF. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of ASBA. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. First published 1913; amended 1921, 1931, 1946, 1981, 1993 and 2015.

NYPE 2015 TIME CHARTER

weather service data into consideration and whose determination shall be final and binding on the parties. The cost of such expert report shall be shared equally.

13. Spaces Available

- (a) The whole reach of the Vessel's holds, decks, and other cargo spaces (not more than she can reasonably and safely stow and carry), also accommodation for supercargo, if carried, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for the Vessel's Master, officers, ratings, tackle, apparel, furniture, provisions, stores and bunkers.
- (b) In the event of deck cargo being carried, the Owners are to be and are hereby indemnified by the Charterers for any loss and/or damage and/or liability of whatsoever nature howsoever caused to the deck cargo which would not have arisen had the deck cargo not been loaded. Bills of Lading shall be issued as per Clause 31(c).

14. Supercargo

The Charterers are entitled to appoint a supercargo, who shall accompany the Vessel at the Charterers' risk and see that voyages are performed with due despatch. He is to be furnished with free accommodation and meals same as provided for the Master's table. The Charterers and the supercargo are required to sign the standard letter of waiver and indemnity recommended by the Vessel's Protection and Indemnity Association before the supercargo comes on board the Vessel.

15. Sailing Orders and Logs

The Charterers shall furnish the Master from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, in the English language, and the Master shall keep full and correct deck and engine logs of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterers or their agents, and shall furnish the Charterers, their agents or supercargo, when required, with a true copy of such deck and engine logs, showing the course of the Vessel, distance run and the consumption of bunkers. Any log extracts required by the Charterers shall be in the English language.

16. Cargo Exclusions

The Vessel shall be employed in carrying lawful merchandise, excluding any goods of a dangerous, injurious, flammable or corrosive nature unless carried in accordance with the requirements or recommendations of the competent authorities of the country of the Vessel's registry, and of ports of loading and discharge, and of any intermediate countries or ports through whose waters the Vessel must pass. Without prejudice to the generality of the foregoing in addition the following are specifically excluded: livestock of any description, arms, ammunition, explosives, nuclear and radioactive material,

17. Off-Hire

In the event of loss of time from deficiency and/or default and/or strike of officers or ratings, or deficiency of stores, fire, breakdown of, or damage to hull, machinery or equipment, grounding, detention by the arrest of the Vessel, (unless such arrest is caused by events for which the Charterers, their sub-charterers, servants, agents or sub-contractors are responsible), or detention by Port State control or other competent authority for Vessel deficiencies, or detention by average accidents to the Vessel or cargo, unless resulting from inherent vice, quality or defect of the cargo, drydocking for the purpose of examination, cleaning and/or painting of underwater parts and/or repair, or by any other similar cause preventing the full working of the Vessel, the payment of hire and overtime, if any, shall cease for the time thereby lost. Should the Vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the cargo or where permitted in Clause 22 (Liberties) hereunder, the hire to be suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom. All bunkers used by the Vessel while off-hire shall be for the Owners' account. In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress

Copyright © 2015 ASBA. All rights reserved. Published by BIMCO and jointly authored by ASBA, BIMCO and the SMF. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of ASBA. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. First published 1913; amended 1921, 1931, 1946, 1981, 1993 and 2015.

NYPE 2015 TIME CHARTER

of weather, trading to shallow harbors or to rivers or ports with bars, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention shall be for the Charterers' account. If upon the voyage the speed be reduced by defect in, or breakdown of, any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra bunkers consumed in consequence thereof, and all extra proven expenses may be deducted from the hire. Bunkers used by the Vessel while off-hire and the cost of replacing same shall be for the Owners' account and therefore deducted from the hire.

18. Pollution

The Owners shall provide for standard oil pollution coverage equal to the level customarily offered by the International Group of P&I Clubs, together with the appropriate certificates to that effect. (See also Clause 6 (Owners to Provide)).

19. Drydocking

The Vessel was last drydocked .

Except in case of emergency or under Clause 52(b), no drydocking shall take place during the currency of this Charter Party.

20. Total Loss

Should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss or being last heard of) shall be returned to the Charterers at once.

21. Exceptions

The act of God, enemies, fire, restraint of princes, rulers and people, and all dangers and accidents of the seas, rivers, machinery, boilers and navigation, and errors of navigation throughout this Charter Party, always mutually excepted.

22. Liberties

The Vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and be towed, to assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life and property.

23. Liens

The Owners shall have a lien upon all cargoes, sub-hires and sub-freights (including deadfreight and demurrage) belonging or due to the Charterers or any sub-charterers, for any amounts due under this Charter Party, including general average contributions, and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess deposit to be returned at once.

The Charterers will not directly or indirectly suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. The Charterers undertake that during the period of this Charter Party, they will not procure any supplies or necessities or services, including any port expenses and bunkers, on the credit of the Owners.

24. Salvage

All derelicts and salvage shall be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Owners' and the Charterers' expenses and crew's proportion.

25. General Average

Copyright © 2015 ASBA. All rights reserved. Published by BIMCO and jointly authored by ASBA, BIMCO and the SMF. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of ASBA. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. First published 1913; amended 1921, 1931, 1946, 1981, 1993 and 2015.

NYPE 2015 TIME CHARTER

General average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1994 and settled in US dollars in the same place as stipulated in Clause 54 (Law and Arbitration). The Charterers shall procure that all bills of lading issued during the currency of this Charter Party will contain a provision to the effect that general average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1994 and will include the "New Jason Clause" as per Clause 33(c). Time charter hire will not contribute to general average.

26. Navigation

Nothing herein stated is to be construed as a demise of the Vessel to the Charterers. The Owners shall remain responsible for the navigation of the Vessel, acts of pilots and tug boats, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account.

27. Cargo Claims

Cargo claims as between the Owners and the Charterers shall be settled in accordance with the Inter-Club NYPE Agreement 1996 (as amended 1 September 2011), or any subsequent modification or replacement thereof.

28. Cargo Handling Gear and Lights

The Owners shall maintain the cargo handling gear of the Vessel providing lifting capacity as described in Appendix A (Vessel Description). The Owners shall also provide on the Vessel for night work lights as on board, but all additional lights over those on board shall be at the Charterers' expense. The Charterers shall have the use of any cargo handling gear on board the Vessel. If required by the Charterers, the Vessel shall work night and day and all cargo handling gear shall be at the Charterers' disposal during loading and discharging. In the event of disabled cargo handling gear, or insufficient power to operate the same, the Vessel is to be considered to be off-hire to the extent that time is actually lost to the Charterers and the Owners to pay stevedore stand-by charges occasioned thereby, unless such disablement or insufficiency of power is caused by the Charterers' stevedores. If required by the Charterers, the Owners shall bear the cost of hiring shore gear in lieu thereof, in which case the Vessel shall remain on-hire, except for actual time lost.

29. Solid Bulk Cargoes/Dangerous Goods

- (a) The Charterers shall provide appropriate information on the cargo in advance of loading in accordance with the requirements of the IMO International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code to enable the precautions which may be necessary for proper stowage and safe carriage to be put into effect. The information shall be accompanied by a cargo declaration summarising the main details and stating that the cargo is fully and accurately described and that, where applicable, the test results and other specifications can be considered as representative for the cargo to be loaded.
- (b) If a cargo listed in the IMO International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code (website: www.imo.org) is agreed to be carried, the Charterers shall provide a dangerous goods transport document and, where applicable, a container/vehicle packing certificate in accordance with the IMDG Code requirements. The dangerous goods transport document shall include a certificate or declaration that the goods are fully and accurately described by the Proper Shipping Name, are classified, packaged, marked and labelled/placarded correctly and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national government regulations.
- (c) The Master shall be entitled to refuse cargoes or, if already loaded, to unload them at the Charterers' risk and expense if the Charterers fail to fulfil their IMSBC Code or IMDG Code obligations as applicable.

30. BIMCO Hull Fouling Clause for Time Charter Parties

Copyright © 2015 ASBA. All rights reserved. Published by BIMCO and jointly authored by ASBA, BIMCO and the SMF. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of ASBA. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. First published 1913; amended 1921, 1931, 1946, 1981, 1993 and 2015.

NYPE 2015 TIME CHARTER

- (a) If, in accordance with the Charterers' orders, the Vessel remains at or shifts within a place, anchorage and/or berth for an aggregated period exceeding:
- (i) a period as the parties may agree in writing in a Tropical Zone or Seasonal Tropical Zone*; or
 - (ii) a period as the parties may agree in writing outside such Zones*
- any warranties concerning speed and consumption shall be suspended pending inspection of the Vessel's underwater parts including, but not limited to, the hull, sea chests, rudder and propeller.
- *If no such periods are agreed the default periods shall be 15 days.
- (b) In accordance with Sub-clause (a), either party may call for inspection which shall be arranged jointly by the Owners and the Charterers and undertaken at the Charterers' risk, cost, expense and time.
- (c) If, as a result of the inspection either party calls for cleaning of any of the underwater parts, such cleaning shall be undertaken by the Charterers at their risk, cost, expense and time in consultation with the Owners.
- (i) Cleaning shall always be under the supervision of the Master and, in respect of the underwater hull coating, in accordance with the paint manufacturers' recommended guidelines on cleaning, if any. Such cleaning shall be carried out without damage to the Vessel's underwater parts or coating.
 - (ii) If, at the port or place of inspection, cleaning as required under this Sub-clause (c) is not permitted or possible, or if the Charterers choose to postpone cleaning, speed and consumption warranties shall remain suspended until such cleaning has been completed.
 - (iii) If, despite the availability of suitable facilities and equipment, the Owners nevertheless refuse to permit cleaning, the speed and consumption warranties shall be reinstated from the time of such refusal.
- (d) Cleaning in accordance with this Clause shall always be carried out prior to redelivery. If, nevertheless, the Charterers are prevented from carrying out such cleaning, the parties shall, prior to but latest on redelivery, agree a lump sum payment in full and final settlement of the Owners' costs and expenses arising as a result of or in connection with the need for cleaning pursuant to this Clause.
- (e) If the time limits set out in Sub-clause (a) have been exceeded but the Charterers thereafter demonstrate that the Vessel's performance remains within the limits of this Charter Party the vessel's speed and consumption warranties will be subsequently reinstated and the Charterers' obligations in respect of inspection and/or cleaning shall no longer be applicable.

31. Bills of Lading

- (a) The Master shall sign bills of lading or waybills for cargo as presented in conformity with mates' receipts. However, the Charterers or their agents may sign bills of lading or waybills on behalf of the Master, with the Owners'/Master's prior written authority, always in conformity with mates' receipts.
- (b) All bills of lading or waybills shall be without prejudice to this Charter Party and the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities which may arise from any inconsistency between this Charter Party and any bills of lading or waybills signed by the Charterers or their agents or by the Master at their request.
- (c) Bills of lading covering deck cargo shall be claused: "Shipped on deck at the Charterers', Shippers' and Receivers' risk, expense and responsibility, without liability on the part of the Vessel or her Owners for any loss, damage, expense or delay howsoever caused."

Copyright © 2015 ASBA. All rights reserved. Published by BIMCO and jointly authored by ASBA, BIMCO and the SMF. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of ASBA. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. First published 1913; amended 1921, 1931, 1946, 1981, 1993 and 2015.

NYPE 2015 TIME CHARTER

32. BIMCO Electronic Bills of Lading Clause

- (a) At the Charterers' option, bills of lading, waybills and delivery orders referred to in this Charter Party shall be issued, signed and transmitted in electronic form with the same effect as their paper equivalent.
- (b) For the purpose of Sub-clause (a) the Owners shall subscribe to and use Electronic (Paperless) Trading Systems as directed by the Charterers, provided such systems are approved by the International Group of P&I Clubs. Any fees incurred in subscribing to or for using such systems shall be for the Charterers' account.
- (c) The Charterers agree to hold the Owners harmless in respect of any additional liability arising from the use of the systems referred to in Sub-clause (b), to the extent that such liability does not arise from Owners' negligence.

33. Protective Clauses

The following protective clauses shall be deemed to form part of this Charter Party and all Bills of Lading or waybills issued under this Charter Party shall contain the following clauses.

(a) General Clause Paramount

This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, the Hague Rules, or the Hague Visby Rules, as applicable, or such other similar national legislation as may mandatorily apply by virtue of origin or destination of the bill of lading, (or if no such enactments are mandatorily applicable, the terms of the Hague Rules shall apply) which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this bill of lading be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further.

And

(b) Both-to-Blame Collision Clause

"If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners insofar as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of said goods and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or carrier.

The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect to a collision or contact."

And

(c) New Jason Clause

"In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier is not responsible, by statute, contract, or otherwise, the goods, shippers, consignees, or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and

Copyright © 2015 ASBA. All rights reserved. Published by BIMCO and jointly authored by ASBA, BIMCO and the SMF. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of ASBA. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. First published 1913; amended 1921, 1931, 1946, 1981, 1993 and 2015.

NYPE 2015 TIME CHARTER

special charges incurred in respect of the goods. If a salving ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery."

34. BIMCO War Risks Clause CONWARTIME 2013

(a) For the purpose of this Clause, the words:

(i) "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and

(ii) "War Risks" shall include any actual, threatened or reported:

war, act of war, civil war or hostilities; revolution; rebellion; civil commotion; warlike operations; laying of mines; acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter "Piracy"); acts of terrorists; acts of hostility or malicious damage; blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the government of any state or territory whether recognized or not, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or may become dangerous to the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel.

(b) The Vessel shall not be obliged to proceed or required to continue to or through, any port, place, area or zone, or any waterway or canal (hereinafter "Area"), where it appears that the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be exposed to War Risks whether such risk existed at the time of entering into this Charter Party or occurred thereafter. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or may become dangerous, after entry into it, the Vessel shall be at liberty to leave it.

(c) The Vessel shall not be required to load contraband cargo, or to pass through any blockade as set out in Sub-clause (a), or to proceed to an Area where it may be subject to search and/or confiscation by a belligerent.

(d) If the Vessel proceeds to or through an Area exposed to War Risks, the Charterers shall reimburse to the Owners any additional premiums required by the Owners' insurers and the costs of any additional insurances that the Owners reasonably require in connection with War Risks.

(e) All payments arising under Sub-clause (d) shall be settled within fifteen (15) days of receipt of Owners' supported invoices or on redelivery, whichever occurs first.

(f) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an Area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then the actual bonus or additional wages paid shall be reimbursed to the Owners by the Charterers at the same time as the next payment of hire is due, or upon redelivery, whichever occurs first.

(g) The Vessel shall have liberty:

(i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the government of the nation under whose flag the Vessel sails, or other government to whose laws the Owners are subject, or any other government of any state or territory whether recognized or not, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;

(ii) to comply with the requirements of the Owners' insurers under the terms of the Vessel's insurance(s);

Copyright © 2015 ASBA. All rights reserved. Published by BIMCO and jointly authored by ASBA, BIMCO and the SMF. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of ASBA. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. First published 1913; amended 1921, 1931, 1946, 1981, 1993 and 2015.

NYPE 2015 TIME CHARTER

(iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

(iv) to discharge at any alternative port any cargo or part thereof which may expose the Vessel to being held liable as a contraband carrier;

(v) to call at any alternative port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment, detention or similar measures.

- (h) If in accordance with their rights under the foregoing provisions of this Clause, the Owners shall refuse to proceed to the loading or discharging ports, or any one or more of them, they shall immediately inform the Charterers. No cargo shall be discharged at any alternative port without first giving the Charterers notice of the Owners' intention to do so and requesting them to nominate a safe port for such discharge. Failing such nomination by the Charterers within forty-eight (48) hours of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their own choice. All costs, risk and expenses for the alternative discharge shall be for the Charterers' account.
- (i) The Charterers shall indemnify the Owners for claims arising out of the Vessel proceeding in accordance with any of the provisions of Sub-clauses (b) to (h) which are made under any bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage.
- (j) When acting in accordance with any of the provisions of Sub-clauses (b) to (h) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter Party.

35. Ice

The Vessel shall not be obliged to force ice but, subject to the Owners' prior approval having due regard to its size, construction and class, may follow ice-breakers. The Vessel shall not be required to enter or remain in any icebound port or area, nor any port or area where lights or lightships have been or are about to be withdrawn by reason of ice, nor where there is risk that in the ordinary course of things the Vessel will not be able on account of ice to safely enter and remain in the port or area or to get out after having completed loading or discharging.

36. Requisition

Should the Vessel be requisitioned by the government of the Vessel's flag or other government to whose laws the Owners are subject during the period of this Charter Party, the Vessel shall be deemed to be off-hire during the period of such requisition, and any hire paid by the said government in respect of such requisition period shall be retained by Owners. The period during which the Vessel is on requisition to the said government shall count as part of the period provided for in this Charter Party.

If the period of requisition exceeds ninety (90) days, either party shall have the option of cancelling this Charter Party and no consequential claim in respect thereof may be made by either party.

37. Stevedore Damage

Notwithstanding anything contained herein to the contrary, the Charterers shall pay for any and all damage to the Vessel caused by stevedores provided the Master has notified the Charterers and/or their agents in writing within twenty-four (24) hours of the occurrence but in case of hidden damage latest when the damage

NYPE 2015 TIME CHARTER

could have been discovered by the exercise of due diligence. Such notice to describe the damage and to invite Charterers to appoint a surveyor to assess the extent of such damage.

- (a) In case of any and all damage affecting the Vessel's seaworthiness and/or the safety of the crew and/or affecting the trading capabilities of the Vessel, the Charterers shall immediately arrange for repairs of such damage at their expense and the Vessel is to remain on-hire until such repairs are completed and if required passed by the Vessel's classification society.
- (b) Any and all damage not described under Sub-clause (a) above shall be repaired, at the Charterers' option, before or after redelivery concurrently with the Owners' work. In such case no hire and/or expenses will be paid to the Owners except and insofar as the time and/or expenses required for the repairs for which the Charterers are responsible, exceed the time and/or expenses necessary to carry out the Owners' work.

38. Slow Steaming

- (a) The Charterers may at their discretion provide, in writing to the Master, instructions to reduce speed or Revolutions Per Minute (main engine RPM) and/or instructions to adjust the Vessel's speed to meet a specified time of arrival at a particular destination.

(i)* Slow Steaming – Where the Charterers give instructions to the Master to adjust the speed or RPM, the Master shall, subject always to the Master's obligations in respect of the safety of the Vessel, crew and cargo and the protection of the marine environment, comply with such written instructions, provided that the engine(s) continue(s) to operate above the cut-out point of the Vessel's engine(s) auxiliary blower(s) and that such instructions will not result in the Vessel's engine(s) and/or equipment operating outside the manufacturers'/designers' recommendations as published from time to time.

(ii)* Ultra-Slow Steaming – Where the Charterers give instructions to the Master to adjust the speed or RPM, regardless of whether this results in the engine(s) operating above or below the cut-out point of the Vessel's engine(s) auxiliary blower(s), the Master shall, subject always to the Master's obligations in respect of the safety of the Vessel, crew and cargo and the protection of the marine environment, comply with such written instructions, provided that such instructions will not result in the Vessel's engine(s) and/or equipment operating outside the manufacturers'/designers' recommendations as published from time to time. If the manufacturers'/designers' recommendations issued subsequent to the date of this Charter Party require additional physical modifications to the engine or related equipment or require the purchase of additional spares or equipment, the Master shall not be obliged to comply with these instructions.

*Sub-clauses (a)(i) and (a)(ii) are alternatives; delete whichever is not applicable. In the absence of deletions, alternative (a)(i) shall apply.

- (b) At all speeds the Owners shall exercise due diligence to ensure that the Vessel is operated in a manner which minimises fuel consumption, always taking into account and subject to the following:
 - (i) the Owners' warranties under this Charter Party relating to the Vessel's speed and consumption;
 - (ii) the Charterers' instructions as to the Vessel's speed and/or RPM and/or specified time of arrival at a particular destination;
 - (iii) the safety of the Vessel, crew and cargo and the protection of the marine environment; and
 - (iv) the Owners' obligations under any bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage issued by them or on their behalf.
- (c) For the purposes of Sub-clause (b), the Owners shall exercise due diligence to minimise fuel consumption:
 - (i) when planning voyages, adjusting the Vessel's trim and operating main engine(s) and auxiliary engine(s);

Copyright © 2015 ASBA. All rights reserved. Published by BIMCO and jointly authored by ASBA, BIMCO and the SMF. No part of this **BIMCO SmartCon** document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of ASBA. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. First published 1913; amended 1921, 1931, 1946, 1981, 1993 and 2015.

NYPE 2015 TIME CHARTER

- (ii) by making optimal use of the Vessel's navigation equipment and any additional aids provided by the Charterers, such as weather routing, voyage optimization and performance monitoring systems; and
- (iii) by directing the Master to report any data that the Charterers may reasonably request to further improve the energy efficiency of the Vessel.
- (d) The Owners and the Charterers shall share any findings and best practices that they may have identified on potential improvements to the Vessel's energy efficiency.
- (e) For the avoidance of doubt, where the Vessel proceeds at a reduced speed or with reduced RPM pursuant to Sub-clause (a), then provided that the Master has exercised due diligence to comply with such instructions, this shall constitute compliance with, and there shall be no breach of, any obligation requiring the Vessel to proceed with utmost and/or due despatch (or any other such similar/equivalent expression).
- (f) The Charterers shall procure that this Clause be incorporated into all sub-charters and contracts of carriage issued pursuant to this Charter Party. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences and liabilities that may arise from bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage being issued as presented to the extent that the terms of such bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage impose or result in breach of the Owners' obligation to proceed with due despatch or are to be held to be a deviation or the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners pursuant to this Clause.

39. BIMCO Piracy Clause for Time Charter Parties 2013

- (a) The Vessel shall not be obliged to proceed or required to continue to or through, any port, place, area or zone, or any waterway or canal (hereinafter "Area") which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, is dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel due to any actual, threatened or reported acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter "Piracy"), whether such risk existed at the time of entering into this Charter Party or occurred thereafter. Should the Vessel be within any such place as aforesaid which only becomes dangerous, or may become dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty to leave it.
- (b) If in accordance with Sub-clause (a) the Owners decide that the Vessel shall not proceed or continue to or through the Area they must immediately inform the Charterers. The Charterers shall be obliged to issue alternative voyage orders and shall indemnify the Owners for any claims from holders of the Bills of Lading caused by waiting for such orders and/or the performance of an alternative voyage. Any time lost as a result of complying with such orders shall not be considered off-hire.
- (c) If the Owners consent or if the Vessel proceeds to or through an Area exposed to the risk of Piracy the Owners shall have the liberty:
 - (i) to take reasonable preventative measures to protect the Vessel, crew and cargo including but not limited to re-routing within the Area, proceeding in convoy, using escorts, avoiding day or night navigation, adjusting speed or course, or engaging security personnel and/or deploying equipment on or about the Vessel (including embarkation/disembarkation);
 - (ii) to comply with underwriters' requirements under the terms of the Vessel's insurance(s);
 - (iii) to comply with all orders, directions, recommendations or advice given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, body or group (including military authorities) whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions; and

Copyright © 2015 ASBA. All rights reserved. Published by BIMCO and jointly authored by ASBA, BIMCO and the SMF. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of ASBA. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. First published 1913; amended 1921, 1931, 1946, 1981, 1993 and 2015.

NYPE 2015 TIME CHARTER

(iv) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

and the Charterers shall indemnify the Owners for any claims from holders of Bills of Lading or third parties caused by the Vessel proceeding as aforesaid, save to the extent that such claims are covered by additional insurance as provided in Sub-clause (d)(iii).

(d) Costs

(i) if the Vessel proceeds to or through an Area where due to risk of Piracy additional costs will be incurred including but not limited to additional personnel and preventative measures to avoid Piracy, such reasonable costs shall be for the Charterers' account. Any time lost waiting for convoys, following recommended routing, timing, or reducing speed or taking measures to minimise risk, shall be for the Charterers' account and the Vessel shall remain on hire;

(ii) if the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then the actual bonus or additional wages paid shall be reimbursed to the Owners by the Charterers;

(iii) if the Vessel proceeds to or through an Area exposed to the risk of Piracy, the Charterers shall reimburse to the Owners any additional premiums required by the Owners' insurers and the costs of any additional insurances that the Owners reasonably require in connection with Piracy risks which may include but not be limited to War Loss of Hire and/or maritime Kidnap and Ransom (K&R); and

(iv) all payments arising under Sub-clause (d) shall be settled within fifteen (15) days of receipt of the Owners' supported invoices or on redelivery, whichever occurs first.

(e) If the Vessel is attacked by pirates any time lost shall be for the account of the Charterers and the Vessel shall remain on hire.

(f) If the Vessel is seized by pirates the Owners shall keep the Charterers closely informed of the efforts made to have the Vessel released. The Vessel shall remain on hire throughout the seizure and the Charterers' obligations shall remain unaffected, except that hire payments shall cease as of the ninety-first (91st) day after the seizure until release. The Charterers shall pay hire, or if the Vessel has been redelivered, the equivalent of Charter Party hire, for any time lost in making good any damage and deterioration resulting from the seizure. The Charterers shall not be liable for late redelivery under this Charter Party resulting from the seizure of the Vessel.

(g) If in compliance with this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter Party. In the event of a conflict between the provisions of this Clause and any implied or express provision of the Charter Party, this Clause shall prevail.

40. Taxes

Charterers are to pay all local, State, National taxes and/or dues assessed on the Vessel or the Owners resulting from the Charterers' orders herein, whether assessed during or after the currency of this Charter Party including any taxes and/or dues on cargo and/or freights and/or sub-freights and/or hire (excluding taxes levied by the country of the flag of the Vessel or the Owners). In the event the Owners/Vessel/her flag state are exempt from any taxes, the Owners shall seek such exemption and filing costs for such exemption, if any, shall be for the Charterers' account and no charge for such taxes shall be assessed to the Charterers.

NYPE 2015 TIME CHARTER

41. Industrial Action

In the event of the Vessel being delayed or rendered inoperative by strikes, labor stoppages or boycotts or any other difficulties arising from the Vessel's ownership, crew or terms of employment of the crew of the chartered Vessel or any other vessel under the same ownership, operation and control, any time lost is to be considered off-hire. The Owners guarantee that on delivery the minimum terms and conditions of employment of the crew of the Vessel are in accordance with the International Labour Organization Maritime Labour Convention (MLC) 2006, and will remain so throughout the duration of this Charter Party.

42. Stowaways

- (a) If stowaways have gained access to the Vessel by means of secreting away in the goods and/or containers or by any other means related to the cargo operation, this shall amount to breach of this Charter Party. The Charterers shall be liable for the consequences of such breach and hold the Owners harmless and keep them indemnified against all claims; costs (including but not limited to victualing costs for stowaways whilst on board and repatriation); losses; and fines or penalties, which may arise and be made against them. The Charterers shall, if required, place the Owners in funds to put up bail or other security. The Vessel shall remain on hire for any time lost as a result of such breach.
- (b) Save for those stowaways referred to in Sub-clause (a), if stowaways have gained access to the Vessel this shall amount to a breach of this Charter Party. The Owners shall be liable for the consequences of such breach and hold the Charterers harmless and keep them indemnified against all claims; costs; losses; and fines or penalties, which may arise and be made against them. The Vessel shall be off-hire for any time lost as a result of such breach.

43. Smuggling

- (a) In the event of smuggling by the Master, other Officers and/or ratings, this shall amount to a breach of this Charter Party. The Owners shall be liable for the consequences of such breach and hold the Charterers harmless and keep them indemnified against all claims, costs, losses, and fines and penalties which may arise and be made against them. The Vessel shall be off-hire for any time lost as a result of such breach.
- (b) If unmanifested narcotic drugs and/or any other illegal substances are found secreted in the goods and/or containers or by any other means related to the cargo operation, this shall amount to a breach of this Charter Party. The Charterers shall be liable for the consequences of such breach and hold the Owners, Master, officers and ratings of the Vessel harmless and keep them indemnified against all claims, costs, losses, and fines and penalties which may arise and be made against them individually or jointly. The Charterers shall, if required, place the Owners in funds to put up bail or other security. The Vessel shall remain on hire for any time lost as a result of such breach.

44. International Safety Management (ISM)

During the duration of this Charter Party, the Owners shall procure that both the Vessel and "the Company" (as defined by the ISM Code) shall comply with the requirements of the ISM Code. Upon request the Owners shall provide a copy of the relevant Document of Compliance (DOC) and Safety Management Certificate (SMC) to the Charterers. Except as otherwise provided in this Charter Party, loss, damage, expense or delay caused by failure on the part of the Owners or "the Company" to comply with the ISM Code shall be for the Owners' account.

45. International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)/Maritime Transportation Security Act (MTSA)

- (a) (i) The Owners shall comply with the requirements of the ISPS and the relevant amendments to Chapter XI of Safety of Life at Sea (SOLAS) (ISPS Code) relating to the Vessel and "the Company" (as defined by the ISPS

Copyright © 2015 ASBA. All rights reserved. Published by BIMCO and jointly authored by ASBA, BIMCO and the SMF. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of ASBA. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. First published 1913; amended 1921, 1931, 1946, 1981, 1993 and 2015.

NYPE 2015 TIME CHARTER

Code). If trading to or from the US or passing through US waters, the Owners shall also comply with the requirements of the MTSA relating to the Vessel and the "Owner" (as defined by the MTSA).

(ii) Upon request the Owners shall provide the Charterers with a copy of the relevant International Ship Security Certificate (ISSC) (or the interim ISSC) and the full style contact details of the Company Security Officer (CSO).

(iii) Loss, damages, expense or delay (excluding consequential loss, damages, expense or delay) caused by failure on the part of the Owners or "the Company"/"Owner" to comply with the requirements of the ISPS Code/MTSA or this Clause shall be for the Owners' account, except as otherwise provided in this Charter Party.

- (b) (i) The Charterers shall provide the Owners and the Master with their full style contact details and, upon request, any other information the Owners require to comply with the ISPS Code/MTSA. Where sub-letting is permitted under the terms of this Charter Party, the Charterers shall ensure that the contact details of all sub-charterers are likewise provided to the Owners and the Master. Furthermore, the Charterers shall ensure that all sub-charter parties they enter into during the period of this Charter Party contain the following provision:

"The Charterers shall provide the Owners with their full style contact details and, where sub-letting is permitted under the terms of the charter party, shall ensure that contact details of all sub-charterers are likewise provided to the Owners".

(ii) Loss, damages, expense or delay (excluding consequential loss, damages, expense or delay) caused by failure on the part of the Charterers to comply with this Clause shall be for the Charterers' account, except as otherwise provided in this Charter Party.

- (c) Notwithstanding anything else contained in this Charter Party all delay, costs or expenses whatsoever arising out of or related to security regulations or measures required by the port facility or any relevant authority in accordance with the ISPS Code/MTSA including, but not limited to, security guards, launch services, vessel escorts, security fees or taxes and inspections, shall be for the Charterers' account, unless such costs or expenses result solely from the negligence of the Owners, Master or crew or the previous trading of the Vessel, the nationality of the crew, crew visas, the Vessel's flag or the identity of the Owners' managers. All measures required by the Owners to comply with the Ship Security Plan shall be for the Owners' account.
- (d) If either party makes any payment which is for the other party's account according to this Clause, the other party shall indemnify the paying party.

46. Sanctions

- (a) The Owners shall not be obliged to comply with any orders for the employment of the Vessel in any carriage, trade or on a voyage which, in the reasonable judgement of the Owners, will expose the Vessel, Owners, managers, crew, the Vessel's insurers, or their re-insurers, to any sanction or prohibition imposed by any State, Supranational or International Governmental Organization.
- (b) If the Vessel is already performing an employment to which such sanction or prohibition is subsequently applied, the Owners shall have the right to refuse to proceed with the employment and the Charterers shall be obliged to issue alternative voyage orders within forty-eight (48) hours of receipt of the Owners' notification of their refusal to proceed. If the Charterers do not issue such alternative voyage orders the Owners may discharge any cargo already loaded at any safe port (including the port of loading). The Vessel to remain on hire pending completion of the Charterers' alternative voyage orders or delivery of cargo by the Owners and the Charterers to remain responsible for all additional costs and expenses incurred in connection with such orders/delivery of cargo. If in compliance with this Sub-clause (b) anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation.

Copyright © 2015 ASBA. All rights reserved. Published by BIMCO and jointly authored by ASBA, BIMCO and the SMF. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of ASBA. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. First published 1913; amended 1921, 1931, 1946, 1981, 1993 and 2015.

NYPE 2015 TIME CHARTER

- (c) The Charterers shall indemnify the Owners against any and all claims whatsoever brought by the owners of the cargo and/or the holders of Bills of Lading and/or sub-charterers against the Owners by reason of the Owners' compliance with such alternative voyage orders or delivery of the cargo in accordance with Sub-clause (b).
- (d) The Charterers shall procure that this Clause shall be incorporated into all sub-charters issued pursuant to this Charter Party.

47. BIMCO Designated Entities Clause for Charter Parties

- (a) The provisions of this clause shall apply in relation to any sanction, prohibition or restriction imposed on any specified persons, entities or bodies including the designation of specified vessels or fleets under United Nations Resolutions or trade or economic sanctions, laws or regulations of the European Union or the United States of America.
- (b) The Owners and the Charterers respectively warrant for themselves (and in the case of any sublet, the Charterers further warrant in respect of any sub-charterers, shippers, receivers, or cargo interests) that at the date of this fixture and throughout the duration of this Charter Party they are not subject to any of the sanctions, prohibitions, restrictions or designation referred to in Sub-clause (a) which prohibit or render unlawful any performance under this Charter Party or any sublet or any Bills of Lading. The Owners further warrant that the nominated vessel, or any substitute, is not a designated vessel.
- (c) If at any time during the performance of this Charter Party either party becomes aware that the other party is in breach of warranty as aforesaid, the party not in breach shall comply with the laws and regulations of any Government to which that party or the Vessel is subject, and follow any orders or directions which may be given by any body acting with powers to compel compliance, including where applicable the Owners' flag State. In the absence of any such orders, directions, laws or regulations, the party not in breach may, in its option, terminate the Charter Party forthwith or, if cargo is on board, direct the Vessel to any safe port of that party's choice and there discharge the cargo or part thereof.
- (d) If, in compliance with the provisions of this Clause, anything is done or is not done, such shall not be deemed a deviation but shall be considered due fulfilment of this Charter Party.
- (e) Notwithstanding anything in this Clause to the contrary, the Owners or the Charterers shall not be required to do anything which constitutes a violation of the laws and regulations of any State to which either of them is subject.
- (f) The Owners or the Charterers shall be liable to indemnify the other party against any and all claims, losses, damage, costs and fines whatsoever suffered by the other party resulting from any breach of warranty as aforesaid.
- (g) The Charterers shall procure that this Clause is incorporated into all sub-charters, contracts of carriage and Bills of Lading issued pursuant to this Charter Party.

48. BIMCO North American Advance Cargo Notification Clause for Time Charter Parties

- (a) If the Vessel loads or carries cargo destined for the US or Canada or passing through US or Canadian ports in transit, the Charterers shall comply with the current US Customs regulations (19 CFR 4.7) or the Canada Border Services Agency regulations (Memorandum D3-5-2) or any subsequent amendments thereto and shall undertake the role of carrier for the purposes of such regulations and shall, in their own name, time and expense:
 - (i) have in place a Standard Carrier Alpha Code (SCAC)/Canadian Customs Carrier Code;

Copyright © 2015 ASBA. All rights reserved. Published by BIMCO and jointly authored by ASBA, BIMCO and the SMF. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of ASBA. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. First published 1913; amended 1921, 1931, 1946, 1981, 1993 and 2015.

NYPE 2015 TIME CHARTER

- (ii) for US trade, have in place an International Carrier Bond (ICB);
 - (iii) provide the Owners with a timely confirmation of (i) and (ii) above as appropriate; and
 - (iv) submit a cargo declaration by Automated Manifest System (AMS) to the US Customs or by ACI Automated Commercial Information (ACI) to the Canadian customs, and provide the Owners at the same time with a copy thereof.
- (b) The Charterers assume liability for and shall indemnify, defend and hold harmless the Owners against any loss and/or damage whatsoever (including consequential loss and/or damage) and/or any expenses, fines, penalties and all other claims of whatsoever nature, including but not limited to legal costs, arising from the Charterers' failure to comply with any of the provisions of Sub-clause (a). Should such failure result in any delay then, notwithstanding any provision in this Charter Party to the contrary, the Vessel shall remain on hire.
- (c) If the Charterers' ICB is used to meet any penalties, duties, taxes or other charges which are solely the responsibility of the Owners, the Owners shall promptly reimburse the Charterers for those amounts.
- (d) The assumption of the role of carrier by the Charterers pursuant to this Clause and for the purpose of the US Customs Regulations (19 CFR 4.7) shall be without prejudice to the identity of carrier under any bill of lading, other contract, law or regulation.

49. BIMCO U.S. Census Bureau Mandatory Automated Export System (AES) Clause for Time Charter Parties

- (a) If the Vessel loads cargo in any US port or place, the Charterers shall comply with the current US Census Bureau Regulations (15 CFR 30) or any subsequent amendments thereto and shall undertake the role of carrier for the purposes of such regulations and shall, in their own name, time and expense:
- (i) have in place a SCAC (Standard Carrier Alpha Code);
 - (ii) have in place an ICB (International Carrier Bond);
 - (iii) provide the Owners with a timely confirmation of (i) and (ii) above; and
 - (iv) submit an export ocean manifest by Automated Export System (AES) to the US Census Bureau and provide the Owners at the same time with a copy thereof.
- (b) The Charterers assume liability for and shall indemnify, defend and hold harmless the Owners against any loss and/or damage whatsoever (including consequential loss and/or damage) and/or any expenses, fines, penalties and all other claims of whatsoever nature, including but not limited to legal costs, arising from the Charterers' failure to comply with any of the provisions of Sub-clause (a). Should such failure result in any delay then, notwithstanding any provision in this Charter Party to the contrary, the Vessel shall remain on hire.
- (c) If the Charterers' ICB is used to meet any penalties, duties, taxes or other charges which are solely the responsibility of the Owners, the Owners shall promptly reimburse the Charterers for those amounts.
- (d) The assumption of the role of carrier by the Charterers pursuant to this Clause and for the purpose of the US Census Bureau Regulations (15 CFR 30) shall be without prejudice to the identity of carrier under any bill of lading, other contract, law or regulation.

50. BIMCO EU Advance Cargo Declaration Clause for Time Charter Parties 2012

Copyright © 2015 ASBA. All rights reserved. Published by BIMCO and jointly authored by ASBA, BIMCO and the SMF. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of ASBA. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. First published 1913; amended 1921, 1931, 1946, 1981, 1993 and 2015.

NYPE 2015 TIME CHARTER

- (a) If the Vessel loads cargo in any EU port or place destined for a port or place outside the EU ("Exported") or loads cargo outside the EU destined for an EU port or place or passing through EU ports or places in transit ("Imported"), the Charterers shall, for the purposes of this Clause, comply with the requirements of the EU Advance Cargo Declaration Regulations (the Security Amendment to the Community Customs Code, Regulations 648/2005; 1875/2006; and 312/2009) or any subsequent amendments thereto and shall, in their own name, and in their time and at their expense:

(i) have in place an Economic Operator Registration and Identification (EORI) number;

(ii) provide the Owners with a timely confirmation of (i) above as appropriate; and

(iii) where the cargo is being:

1. Exported: Submit, or arrange for the submission of, a customs declaration for export or, if a customs declaration or a re-export notification is not required, an exit summary declaration; or
2. Imported: Submit, or arrange for the submission of, an entry summary declaration.

Unless otherwise permitted by the relevant customs authorities, such declarations shall be submitted to them electronically.

- (b) The Charterers assume liability for and shall indemnify, defend and hold harmless the Owners against any loss and/or damage and/or any expenses, fines, penalties and all other claims of whatsoever nature, including but not limited to legal costs, arising from the Charterers' failure to comply with any of the provisions of Sub-clause (a). Should such failure result in any delay then, notwithstanding any provision in this Charter Party to the contrary, the Vessel shall remain on hire.

51. Ballast Water Exchange Regulations

If ballast water exchanges are required by any coastal state where the vessel is trading, the Owners/Master shall comply with same at the Charterers' time, risk, and expense.

52. Period Applicable Clauses

If the minimum period of this Charter Party exceeds five (5) months, the following Sub-clauses shall apply:

- (a) Should the Vessel at the expiry of the described employment period be on a ballast voyage to the place of redelivery or on a laden voyage, reasonably expected to be completed within the employment period when commenced, the Charterers shall have the use of the Vessel on the same conditions and at the same rate or the prevailing market rate, whichever is higher, for any extended time as may be necessary for the completion of the last voyage of the Vessel to the place of redelivery.

- (b) Drydocking

The Owners shall have the option to place the Vessel in drydock during the currency of this Charter Party at a convenient time and place, to be mutually agreed upon between the Owners and the Charterers, for bottom cleaning and painting and/or repair as required by class or dictated by circumstances. (See also Clause 19 (Drydocking)).

- (c) Off-hire

The Charterers to have the option of adding any time the Vessel is off-hire to the Charter period. Such option shall be declared in writing not less than one (1) month before the expected date of redelivery, or latest one (1) week after the event if such event occurs less than one (1) month before the expected date of redelivery.

NYPE 2015 TIME CHARTER

(d) Charterers' Colors

The Charterers shall have the privilege of flying their own house flag and painting the Vessel with their own markings. The Vessel shall be repainted in the Owners' colors before termination of the Charter Party. Cost and time of painting, maintaining and repainting those changes effected by the Charterers shall be for the Charterers' account.

53. Commissions

A commission of per cent is payable by the Vessel and the Owners to on hire earned and paid under this Charter Party, and also upon any continuation or extension of this Charter Party.

An address commission of per cent on the hire earned shall be deducted by the Charterers on payment of the hire earned under this Charter Party.

54. Law and Arbitration

- (a)* **New York.** This Charter Party shall be governed by United States maritime law. Any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen. The award of the arbitrators or any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgment may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. (SMA) current at the time this Charter Party was entered into.

In cases where neither the claim nor any counter claim exceeds the sum of US\$ 100,000 (or such other sum as the parties may agree), the arbitration shall be conducted before a sole arbitrator in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the SMA current at the time this Charter Party was entered into. (www.smany.org).

- (b)* **London.** This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within fourteen (14) calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the fourteen (14) days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the fourteen (14) days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$ 100,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced. (www.lmaa.org.uk)

NYPE 2015 TIME CHARTER

- (c)* **Singapore.** This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with Singapore**/English** law.

Any dispute arising out of or in connection with this Charter Party, including any question regarding its existence, validity or termination shall be referred to and finally resolved by arbitration in Singapore in accordance with the Singapore International Arbitration Act (Chapter 143A) and any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the Arbitration Rules of the Singapore Chamber of Maritime Arbitration (SCMA) current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference to arbitration of disputes under this clause shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within fourteen (14) calendar days of that notice and stating that it will appoint its own arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the fourteen (14) days specified. If the other party does not give notice that it has done so within the fourteen (14) days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.

Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$ 150,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted before a single arbitrator in accordance with the SCMA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced. (www.scma.org.sg)

- (d)* This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.

*Sub-clauses (a), (b), (c) and (d) are alternatives; indicate alternative agreed. If alternative (d) agreed also state the place of arbitration. If no alternative agreed and clearly indicated then Sub-clause (a) shall apply by default.

**Singapore and English law are alternatives; if Sub-clause (c) agreed also indicate choice of Singapore or English law. If neither or both are indicated, then English law shall apply by default.

55. Notices

All notices, requests and other communications required or permitted by any clause of this Charter Party shall be given in writing and shall be sufficiently given or transmitted if delivered by hand, email, express courier service or registered mail and addressed if to the Owners, to or such other address or email address as the Owners may hereafter designate in writing, and if to the Charterers to or such other address or email address as the Charterers may hereafter designate in writing. Any such communication shall be deemed to have been given on the date of actual receipt by the party to which it is addressed.

56. Headings

The headings in this Charter Party are for identification only and shall not be deemed to be part hereof or be taken into consideration in the interpretation or construction of this Charter Party.

Copyright © 2015 ASBA. All rights reserved. Published by BIMCO and jointly authored by ASBA, BIMCO and the SMF. No part of this **BIMCO SmartCon** document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of ASBA. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. First published 1913; amended 1921, 1931, 1946, 1981, 1993 and 2015.

NYPE 2015 TIME CHARTER

57. Singular/Plural

The singular includes the plural and vice-versa as the context admits or requires.

Clauses _____ to _____, both inclusive, as attached hereto are fully incorporated in this Charter Party.

OWNERS:

CHARTERERS:

Name:

Name:

Title:

Title:

Sample copy

Copyright © 2015 ASBA. All rights reserved. Published by BIMCO and jointly authored by ASBA, BIMCO and the SMF. No part of this **BIMCO SmartCon** document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of ASBA. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. First published 1913; amended 1921, 1931, 1946, 1981, 1993 and 2015.

Annexe VIII : Contrat de transport ECPY 2018 et notice explicative avril 2017



Contrat de Transport ECPY - Version 1.4_24 février 2018

Page 1

CONTRAT DE TRANSPORT N° _____ ET DE PRESTATIONS DE SERVICE AU YACHTING TRANSPORT AND SERVICES AGREEMENT FOR YACHTS

Le présent Contrat a été signé le _____ à _____
This Agreement was signed on/in

ENTRE
BETWEEN

Ci-après désigné " le Client " / Hereinafter the "Client"

ET
AND

Ci-après désigné " le Prestataire " / Hereinafter the "Service Provider"

Tous deux désignés ensemble comme " les Parties " / Jointly the "Parties"

Les Parties conviennent des engagements suivants / In consideration of the mutual undertakings contained herein, the Parties agree to the following.

Renseignements relatifs au Navire / Information about the vessel

Nom du navire _____ N° IMO (ou équivalent) _____
Name of Vessel _____ IMO Identification number _____
Port d'attache : _____ Pavillon _____
Port of Registry _____ Flag _____
Type _____ S/Y ☐ M/Y ☐ Longueur Hors Tout _____ mètres
Overall length _____

Renseignements relatifs aux opérateurs du Contrat / Details of the Parties:

Client _____ Adresse / Address _____

Prestataire _____ Adresse
Service Provider _____ Registered Office Address

Ident. prof.société _____
Company registration and country of incorporation _____
N° TVA _____ Assurance _____
VAT number _____ Insurance _____

Courtier _____ Adresse
Broker _____ Registered Office Address

Ident. prof.société _____ Ref MYBA _____ N° TVA _____
Company registration _____ MYBA Ref _____ VAT N° _____
Assurance _____ Atout France N° _____ Garantie financière _____
Insurance _____ Atout France Reg Nr _____ Financial guarantee _____

Agent central _____ Adresse
Central agent _____ Registered Office Address

Ident. prof.société _____ Ref MYBA _____ N° TVA _____
Company registration _____ MYBA Ref _____ VAT N° _____
Assurance _____ Atout France N° _____ Garantie financière _____
Insurance _____ Atout France Reg Nr _____ Financial guarantee _____

Séquestre _____ Adresse
Stakeholder _____ Registered Office Address

Ident. prof.société _____ Ref MYBA _____ N° TVA _____
Company registration _____ MYBA Ref _____ VAT N° _____
Assurance _____ Atout France N° _____ Garantie financière _____
Insurance _____ Atout France Reg Nr _____ Financial guarantee _____

VEUILLEZ PARAPHER
PLEASE INITIAL

PRESTATAIRE
SERVICE PROVIDER

CLIENT
CLIENT

Ce contrat est la propriété d'ECPY. Toute reproduction, partielle ou complète, toute diffusion ou utilisation sans l'accord exprès et par écrit de cette association est strictement interdite. Tous droits réservés. This Agreement is the property of ECPY. Any reproduction, in part or in full, any distribution or use without the formal agreement in writing of this association is strictly forbidden. All rights reserved.



Cet contrat est la propriété d'ECPY. Toute reproduction partielle ou complète, toute diffusion ou utilisation sans l'accord exprès et par écrit de cette association est strictement interdite. Tous droits réservés. This Agreement is the property of ECPY. Any reproduction, in part or in full, any distribution or use without the formal agreement in writing of this association is strictly forbidden. All rights reserved.

DEFINITION DE LA NAVIGATION / CRUISE PARTICULARS:

Du (jour et heure) _____ Au (jour et heure) _____
 From (date and time) _____ To (date and time) _____

Port d'embarquement _____ Port de débarquement _____
 Port of embarkation _____ Port of disembarkation _____

Port initial (préacheminement) _____ Port final (postacheminement) _____
 Port of delivery _____ Port of redelivery _____

Zone de navigation _____ Itinéraire programmé cf. Annexe I
 Cruising area _____ Scheduled itinerary cf. Appendix I

Durée forfaitaire totale de navigation effective _____ heures (navire en route)
 Total hours of navigation _____ hours (vessel underway)

Nombre maximum de Passagers logeant avec couchette (____) et de Passagers embarqués non logeant (____)
 Maximum number of Passengers with staterooms (____) and day Passengers on board (____)

Voyage international ☐ Voyage hors eaux territoriales ☐ Voyage 100% en eaux territoriales ☐
 International voyage _____ Voyage outside territorial waters _____ Voyage 100% in territorial waters _____

PRIX DE LA PRESTATION / SERVICE PACKAGE PRICE (CLAUSES 12 à / to 16)

Devise du contrat _____ € (EUR)
 Agreement currency _____

Prix total de la Prestation / Voyage et Hébergement forfaitaires _____ HORS TVA
 Total price for Service Package - Voyage, Services and Accommodation _____ EXCL VAT

Taux de TVA _____ % Montant de la TVA 0,00
 VAT rate _____ VAT amount _____

Prix total de la Prestation / Voyage et Hébergement forfaitaires 0,00 TTC
 Total price for Service Package - Voyage, Services and Accommodation _____ INC VAT

Avance sur frais _____ Dépôt de garantie _____
 Advance provisioning allowance _____ Security deposit _____

MONTANT TOTAL DU PAIEMENT

TOTAL AMOUNT OF PAYMENT

0,00**MODALITES DE VERSEMENT / TERMS OF PAYMENT**

Premier versement _____ / _____ (montant / date)
 First instalment _____ / _____ (amount due / date due)

Deuxième versement _____ / _____ (montant / date)
 Second instalment _____ / _____ (amount due / date due)

Troisième versement _____ / _____ (montant / date)
 Third instalment _____ / _____ (amount due / date due)

DONNEES BANCAIRES EN VUE DU VIREMENT

BANK TRANSFER DETAILS

Banque / Bank _____

Adresse / Address _____

IBAN _____

BIC/SWIFT _____

LANGUE / LANGUAGE

Le présent contrat est présenté en français et en anglais. En cas de litige entre les Parties sur l'interprétation des clauses de ce contrat, y compris ses annexes, seule la version en français sera considérée comme base juridique du Contrat. This Agreement is provided in French and in English. In case of a dispute regarding the interpretation of Agreement, the sole French version, included its appendices, is regarded as the legal reference of Agreement.



Ce contrat est la propriété d'ECPY. Toute reproduction, partielle ou complète, toute diffusion ou utilisation sans l'accord exprès et par écrit de cette association est strictement interdite. Tous droits réservés. This Agreement is the property of ECPY. Any reproduction, in part or in full, any distribution or use without the formal agreement in writing of this association is strictly forbidden. All rights reserved.

CONDITIONS PARTICULIERES / SPECIAL CONDITIONS

Les prestations sont définies par l'Annexe II jointe et par les éléments particuliers ci-dessous.

The scope of services is set out in Appendix II and in the special conditions below.

Les prix des prestations particulières citées ci-dessous sont inclus dans le Prix de la Prestation indiqué ci-dessus.

The price for the services listed below is included in the above Price of the Service Package.

VEUILLEZ PARAPHER
PLEASE INITIAL

PRESTATAIRE
SERVICE PROVIDER _____

CLIENT
CLIENT _____



SIGNATURES / SIGNATURES

Le Prestataire et le Client conviennent que les Annexes jointes, I (itinéraire et liste des Passagers), II (prestations), III, (Conditions générales de vente, clauses 1 à 29 comprises) et IV (règles applicables du code du tourisme), ainsi que les Conditions Particulières éventuelles ci-dessus font partie intégrante du Contrat. Le présent Contrat, une fois signé, lie les Parties. Dans le cas d'une signature transmise par télécopie/e-mail, ou en fichier PDF envoyé par courrier électronique, ladite signature constitue une obligation légale et exécutoire pour la partie exécutante ayant la même force et le même effet que si ce Contrat était un original, indépendamment de la juridiction d'origine du Contrat.

The Service Provider and the Client hereby agree that the attached Appendices I (itinerary and Passenger list), II (vessel and scope of services), III, (General Sales Conditions, clauses 1 to 29 inclusive) and IV (Code of Tourism applicable rules), and any/all Special Conditions set out above are an integral part of this Agreement. This Agreement is binding upon signature by the Parties. Signatures provided by fax/email, or in a PDF document sent via email, constitute a legal and enforceable obligation for said signatory having the same force and effect as if this Agreement were an original, irrespective of the original jurisdiction of the Agreement.

ASSURANCES COMPLEMENTAIRES <i>Additional Insurance</i> ☐ je déclare avoir été informé des assurances complémentaires bagages, assistance et annulation proposées et ne pas souhaiter y souscrire / I hereby declare that I have been informed about the additional luggage, assistance and cancellation insurance proposed and that I do not wish to take out such insurance ☐ je déclare souscrire aux assurances complémentaires / I hereby declare that I wish to take out the following additional insurance : ☐ bagages ☐ assistance ☐ annulation luggage assistance cancellation	
☒ je déclare avoir lu, compris et accepter l'ensemble des termes du contrat, de ses conditions et de ses annexes / I hereby declare that I have read, understood and agree to all the terms of this Agreement, its conditions and appendices	
Client _____ Date _____ représenté par « nom, qualité du signataire, adresse complète », dûment habilité à représenter celui-ci pour la signature du présent document / Represented by "name, capacity of signatory, full address", duly authorised as the Client's representative for the signature of this Agreement SIGNATURE : _____ _____ _____	Prestataire _____ Date _____ <i>Service Provider</i> représenté par « nom, qualité du signataire, adresse complète », dûment habilité à représenter celui-ci pour la signature du présent document / Represented by "name, capacity of signatory, full address", duly authorised as the Service Provider's representative for the signature of this Agreement _____ _____ _____

Courtier _____ <i>Broker</i> Date _____ représenté par « nom, qualité du signataire, adresse complète », dûment habilité à représenter celui-ci pour la signature du présent document Represented by "name, capacity of signatory, full address", duly authorised as the Broker's representative for the signature of this Agreement _____ _____ _____	Agent central _____ <i>Central agent</i> Date _____ représenté par « nom, qualité du signataire, adresse complète », dûment habilité à représenter celui-ci pour la signature du présent document Represented by "name, capacity of signatory, full address", duly authorised as the Central Agent's representative for the signature of this Agreement _____ _____ _____	Séquestre _____ <i>Stakeholder</i> Date _____ représenté par « nom, qualité du signataire, adresse complète », dûment habilité à représenter celui-ci pour la signature du présent document Represented by "name, capacity of signatory, full address", duly authorised as the Stakeholder's representative for the signature of this Agreement _____ _____ _____
--	---	---



ANNEXE I — ITINERAIRE — PASSAGERS - MODIFICATIONS

APPENDIX I — ITINERARY — PASSENGERS - AMENDMENTS

ITINERAIRE
ITINERARY

ZONE DE NAVIGATION
CRUISING AREA

PORT / PORT	Jour-Heure d'Arrivée <i>Date - Time of Arrival</i>	Jour-Heure de Départ <i>Date -Time of Departure</i>
Port d'embarquement <i>Port of embarkation</i>		
Port d'escale 1 <i>Port of call 1</i>		
Port d'escale 2 <i>Port of call 2</i>		
Port d'escale 3 <i>Port of call 3</i>		
Port d'escale 4 <i>Port of call 4</i>		
Port d'escale 5 <i>Port of call 5</i>		
Port d'escale 6 <i>Port of call 6</i>		
Port d'escale 7 <i>Port of call 7</i>		
Port d'escale 8 <i>Port of call 8</i>		
Port d'escale 9 <i>Port of call 9</i>		
Port d'escale 10 <i>Port of call 10</i>		
Port d'escale 11 <i>Port of call 11</i>		
Port d'escale 12 <i>Port of call 12</i>		
Port de débarquement <i>Port of disembarkation</i>		

Ce contrat est la propriété d'ECPY. Toute reproduction, partielle ou complète, toute diffusion ou utilisation sans l'accord exprès et par écrit de cette association est strictement interdite. Tous droits réservés. This Agreement is the property of ECPY. Any reproduction, in part or in full, any distribution or use without the formal agreement in writing of this association is strictly forbidden. All rights reserved.

LISTE DES PASSAGERS / PASSENGER LIST



PASSAGER 1 / PASSENGER 1

Prénom _____ NOM _____ Nationalité _____
First name SURNAME Nationality
 Date naissance _____ Lieu de naissance _____ N°Pièce d'identité _____
Date of birth Place of birth Passport/ID n°

PASSAGER 2 / PASSENGER 2

Prénom _____ NOM _____ Nationalité _____
First name SURNAME Nationality
 Date naissance _____ Lieu de naissance _____ N°Pièce d'identité _____
Date of birth Place of birth Passport/ID n°

PASSAGER 3 / PASSENGER 3

Prénom _____ NOM _____ Nationalité _____
First name SURNAME Nationality
 Date naissance _____ Lieu de naissance _____ N°Pièce d'identité _____
Date of birth Place of birth Passport/ID n°

PASSAGER 4 / PASSENGER 4

Prénom _____ NOM _____ Nationalité _____
First name SURNAME Nationality
 Date naissance _____ Lieu de naissance _____ N°Pièce d'identité _____
Date of birth Place of birth Passport/ID n°

PASSAGER 5 / PASSENGER 5

Prénom _____ NOM _____ Nationalité _____
First name SURNAME Nationality
 Date naissance _____ Lieu de naissance _____ N°Pièce d'identité _____
Date of birth Place of birth Passport/ID n°

PASSAGER 6 / PASSENGER 6

Prénom _____ NOM _____ Nationalité _____
First name SURNAME Nationality
 Date naissance _____ Lieu de naissance _____ N°Pièce d'identité _____
Date of birth Place of birth Passport/ID n°

PASSAGER 7 / PASSENGER 7

Prénom _____ NOM _____ Nationalité _____
First name SURNAME Nationality
 Date naissance _____ Lieu de naissance _____ N°Pièce d'identité _____
Date of birth Place of birth Passport/ID n°

PASSAGER 8 / PASSENGER 8

Prénom _____ NOM _____ Nationalité _____
First name SURNAME Nationality
 Date naissance _____ Lieu de naissance _____ N°Pièce d'identité _____
Date of birth Place of birth Passport/ID n°

PASSAGER 9 / PASSENGER 9

Prénom _____ NOM _____ Nationalité _____
First name SURNAME Nationality
 Date naissance _____ Lieu de naissance _____ N°Pièce d'identité _____
Date of birth Place of birth Passport/ID n°

PASSAGER 10 / PASSENGER 10

Prénom _____ NOM _____ Nationalité _____
First name SURNAME Nationality
 Date naissance _____ Lieu de naissance _____ N°Pièce d'identité _____
Date of birth Place of birth Passport/ID n°

Ce contrat est la propriété d'ECPY. Toute reproduction, partielle ou complète, toute diffusion ou utilisation sans l'accord exprès et par écrit de cette association est strictement interdite. Tous droits réservés. This Agreement is the property of ECPY. Any reproduction, in part or in full, any distribution or use without the formal agreement in writing of this association is strictly forbidden. All rights reserved.



LISTE DES PASSAGERS (suite) / PASSENGER LIST (contd.)

PASSAGER 11 / PASSENGER 11

Prénom _____	NOM _____	Nationalité _____
<i>First name</i>	<i>SURNAME</i>	<i>Nationality</i>
Date naissance _____	Lieu de naissance _____	N°Pièce d'identité _____
<i>Date of birth</i>	<i>Place of birth</i>	<i>Passport/ID n°</i>

PASSAGER 12 / PASSENGER 12

Prénom _____	NOM _____	Nationalité _____
<i>First name</i>	<i>SURNAME</i>	<i>Nationality</i>
Date naissance _____	Lieu de naissance _____	N°Pièce d'identité _____
<i>Date of birth</i>	<i>Place of birth</i>	<i>Passport/ID n°</i>

PASSAGER 13 / PASSENGER 13

Prénom _____	NOM _____	Nationalité _____
<i>First name</i>	<i>SURNAME</i>	<i>Nationality</i>
Date naissance _____	Lieu de naissance _____	N°Pièce d'identité _____
<i>Date of birth</i>	<i>Place of birth</i>	<i>Passport/ID n°</i>

PASSAGER 14 / PASSENGER 14

Prénom _____	NOM _____	Nationalité _____
<i>First name</i>	<i>SURNAME</i>	<i>Nationality</i>
Date naissance _____	Lieu de naissance _____	N°Pièce d'identité _____
<i>Date of birth</i>	<i>Place of birth</i>	<i>Passport/ID n°</i>

PASSAGER 15 / PASSENGER 15

Prénom _____	NOM _____	Nationalité _____
<i>First name</i>	<i>SURNAME</i>	<i>Nationality</i>
Date naissance _____	Lieu de naissance _____	N°Pièce d'identité _____
<i>Date of birth</i>	<i>Place of birth</i>	<i>Passport/ID n°</i>

PASSAGER 16 / PASSENGER 16

Prénom _____	NOM _____	Nationalité _____
<i>First name</i>	<i>SURNAME</i>	<i>Nationality</i>
Date naissance _____	Lieu de naissance _____	N°Pièce d'identité _____
<i>Date of birth</i>	<i>Place of birth</i>	<i>Passport/ID n°</i>

PASSAGER 17 / PASSENGER 17

Prénom _____	NOM _____	Nationalité _____
<i>First name</i>	<i>SURNAME</i>	<i>Nationality</i>
Date naissance _____	Lieu de naissance _____	N°Pièce d'identité _____
<i>Date of birth</i>	<i>Place of birth</i>	<i>Passport/ID n°</i>

PASSAGER 18 / PASSENGER 18

Prénom _____	NOM _____	Nationalité _____
<i>First name</i>	<i>SURNAME</i>	<i>Nationality</i>
Date naissance _____	Lieu de naissance _____	N°Pièce d'identité _____
<i>Date of birth</i>	<i>Place of birth</i>	<i>Passport/ID n°</i>

PASSAGER 19 / PASSENGER 19

Prénom _____	NOM _____	Nationalité _____
<i>First name</i>	<i>SURNAME</i>	<i>Nationality</i>
Date naissance _____	Lieu de naissance _____	N°Pièce d'identité _____
<i>Date of birth</i>	<i>Place of birth</i>	<i>Passport/ID n°</i>

PASSAGER 20 / PASSENGER 20

Prénom _____	NOM _____	Nationalité _____
<i>First name</i>	<i>SURNAME</i>	<i>Nationality</i>
Date naissance _____	Lieu de naissance _____	N°Pièce d'identité _____
<i>Date of birth</i>	<i>Place of birth</i>	<i>Passport/ID n°</i>

Ce contrat est la propriété d'ECPY. Toute reproduction, partielle ou complète, toute diffusion ou utilisation sans l'accord exprès et par écrit de cette association est strictement interdite. Tous droits réservés. This Agreement is the property of ECPY. Any reproduction, in part or in full, any distribution or use without the formal agreement in writing of this association is strictly forbidden. All rights reserved.

Annexe I - AVENANT AU CONTRAT SANS MODIFICATION DE COUT DU TRANSPORT
Appendix I - RIDER TO THE AGREEMENT WITHOUT MODIFICATION OF CONTRACTUAL PRICE



Ce contrat est la propriété d'ECPY. Toute reproduction, partielle ou complète, toute diffusion ou utilisation sans l'accord exprès et par écrit de cette association est strictement interdite. Tous droits réservés. This Agreement is the property of ECPY. Any reproduction, in part or in full, any distribution or use without the formal agreement in writing of this association is strictly forbidden. All rights reserved.

**Tableau des modifications en cours de voyage, valant avenant au contrat
sans impact sur le coût du transport**

*Table of changes during the cruise, representing a rider to the Agreement
without impact on the contractually agreed price*

1. Changements d'escales / Change/s of port/s of call

(indiquer ici les escales annulées, remplacées et ajoutées et parapher Client / Capitaine)

(Please indicate the port/s of call which have been cancelled, replaced and/or added and initial - Client and Captain)

Parapher ici
Initial here



Ce contrat est la propriété d'ECPY. Toute reproduction, partielle ou complète, toute diffusion ou utilisation sans l'accord exprès et par écrit de cette association est strictement interdite. Tous droits réservés. This Agreement is the property of ECPY. Any reproduction, in part or in full, any distribution or use without the formal agreement in writing of this association is strictly forbidden. All rights reserved.

**Tableau des modifications en cours de voyage, valant avenant au contrat
sans impact sur le coût du transport**

*Table of changes during the cruise, representing a rider to the Agreement
without impact on the contractually agreed price*

2. Embarquement initial et embarquements débarquements en cours de voyage

Initial embarkation and embarkations and disembarkations during the voyage:

*(indiquer ici les embarquements initiaux et les débarquements / embarquements successifs et
parapher Client / Capitaine)*

(Please indicate the initial embarkation and successive embarkations/disembarkations and initial - Client and Captain)

Embarquement initial de Mmes.MM. _____
Initial embarkation of Mr/Ms

Parapher ici
Initial here

Escale de _____ <i>Port of call</i>	Débarquements _____ <i>Disembarkations</i>		
	Embarquements _____ <i>Embarkations</i>		

Escale de _____ <i>Port of call</i>	Débarquements _____ <i>Disembarkations</i>		
	Embarquements _____ <i>Embarkations</i>		

Escale de _____ <i>Port of call</i>	Débarquements _____ <i>Disembarkations</i>		
	Embarquements _____ <i>Embarkations</i>		

Escale de _____ <i>Port of call</i>	Débarquements _____ <i>Disembarkations</i>		
	Embarquements _____ <i>Embarkations</i>		

Escale de _____ <i>Port of call</i>	Débarquements _____ <i>Disembarkations</i>		
	Embarquements _____ <i>Embarkations</i>		



ANNEXE II — Présentation commerciale du navire et de la prestation / APPENDIX II — Commercial presentation of the vessel and scope of services

Ce contrat est la propriété d'ECPY. Toute reproduction, partielle ou complète, toute diffusion ou utilisation sans l'accord exprès et par écrit de cette association est strictement interdite. Tous droits réservés. This Agreement is the property of ECPY. Any reproduction, in part or in full, any distribution or use without the formal agreement in writing of this association is strictly forbidden. All rights reserved.

(Joindre la plaquette ou brochure ou copie du site web de présentation commerciale du navire et de la prestation)
(Attach leaflet, brochure or website printout showing the commercial presentation of the vessel and services)

ANNEXE III - CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

Il est au préalable exposé ce qui suit :

Le présent Contrat de Transport "le Contrat" définit la réalisation d'une Prestation commerciale "la Prestation" par le Prestataire au bénéfice du Client et d'un ensemble de passagers. L'ensemble des bénéficiaires comprenant le Client et ceux qui l'accompagnent constitue "les Passagers".

Le Client prend acte du fait que le Contrat ne constitue pas une mise à disposition du navire, ni ne lui confère un droit de propriété ou d'exploitation en sa faveur. Le Prestataire conserve le contrôle du Navire.

Les stipulations du Contrat sont susceptibles d'être complétées par des conditions particulières, mentionnées par écrit ci-dessus. Sous réserve de ces éventuelles conditions particulières, l'ensemble de la Prestation est effectuée à bord du Navire et de ses équipements annexes.

Les stipulations du Contrat sont portées à la connaissance du Client avant tout engagement contractuel.

Le fait pour le Client d'avoir connaissance du Contrat et de souscrire à la Prestation selon les termes prévus vaut consentement irrévocable et définitif de sa part.

Par le présent Contrat, le Client s'engage à payer le Prix de la Prestation tel que convenu en pages 1 & 2 du Contrat et selon les modalités prévues, notamment dans les clauses 12 à 16.

Le présent document et ses Annexes constituent, avant sa signature par le Client, l'information préalable exigée par la réglementation européenne ou ses transpositions nationales.

Par ailleurs, les Parties actent que le Courtier, l'Agent central et le Séquestre, en ce qui concerne leurs interventions respectives dans la préparation et l'exécution du présent Contrat, sont des agents mandatés par le Prestataire, avec le statut d'intermédiaires transparents.

1. DÉFINITIONS

Agent central : Désigne la personne physique ou morale qui est responsable, vis-à-vis du propriétaire du Navire, de tout ou partie des conditions de navigation du Navire. Ceci inclut généralement le programme global de navigation du Navire et la cohérence de programmation entre ses croisières successives.

Avance sur frais : Désigne le montant versé par le Client afin de couvrir les dépenses personnelles des Passagers qui ne sont pas comprises dans le Prix de la Prestation.

Bagages : Désigne tout objet transporté par le Prestataire en vertu d'un contrat de transport, à l'exception des animaux vivants ou de marchandises transportées en vertu d'un connaissance.

Bagages de cabine : Désigne les bagages que le Client a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, à bord, sous sa garde ou son contrôle.

Client : Personne physique ou morale signataire, bénéficiaire du Contrat et représentant les Passagers.

Courtier : Désigne la personne physique ou morale qui est responsable d'établir le contrat de transport avec le Client et de lui apporter tous les éléments d'information exigibles sur les conditions du Voyage.

Force majeure : Désigne toute cause directement imputable à des actes, événements, non-occurrences,

occurrences, omissions, accidents ou catastrophes naturelles indépendants de la volonté du Prestataire, de l'Équipage, ou du Client (y compris, entre autres, les grèves, lock-outs et autres conflits sociaux, agitation sociale, émeutes, actes de terrorisme, blocus, invasion, guerre, incendie, explosion, sabotage, tempête, collision, échouage, brouillard, acte gouvernemental ou réglementation, carburant contaminé, panne mécanique ou électrique majeure indépendante de la volonté de l'Équipage et non provoquée par le manque d'entretien et/ou la négligence du Prestataire ou de l'Équipage). Les changements d'équipage et les retards du chantier naval non imputables aux causes citées ci-dessus ne constituent pas un cas de Force majeure. Il appartient à la Partie au contrat qui invoque cette situation de la démontrer avec les documents justificatifs ad-hoc.

Navigation : Désigne l'ensemble de l'activité nautique du navire pendant la Période de la Prestation, du port d'embarquement au port de débarquement. Le nombre forfaitaire d'heures de navigation effective, c'est-à-dire navire en route à sa vitesse de croisière, est précisé, ainsi que la zone de navigation et les éventuelles escales.

Passagers : Désigne le Client et toute personne pour le compte de qui il signe le contrat, avec couchette ou naviguant, et transportée en vertu du contrat de transport ; et d'une façon générale, toute personne présente à bord du Navire et bénéficiaire du Contrat. On distingue les passagers avec couchette, bénéficiant d'un hébergement à bord et les passagers naviguant. Ces derniers n'ont pas de couchette à disposition et ne participent qu'aux navigations de jour.

Période de la prestation : Désigne la période située entre la date et l'heure d'embarquement et la date et l'heure de débarquement des Passagers, telle que précisées aux termes du Contrat.

Prestataire : La personne physique ou morale propriétaire du Navire ou toute société, exploitant le Navire, ayant affrété le Navire aux fins de réaliser la Prestation commerciale objet du Contrat. Le Prestataire est le Transporteur.

Séquestre : Désigne la personne physique ou morale qui conserve, dans les conditions et proportions prévues au Contrat, les sommes versées par le Client pour la bonne exécution de la Prestation. Le Séquestre effectue, en fin de Prestation, le versement des sommes qu'il a conservées, en fonction du solde des dépenses supplémentaires et de la garantie. Le terme "Séquestre" ne s'entend pas au sens formel de l'attribution d'une responsabilité financière par décision de justice.

Visiteurs : Les personnes qui sont autorisées à monter à bord alors que le Navire se trouve en toute sécurité

amarré au port ou au mouillage. Les visiteurs ne peuvent être considérés comme des passagers sous l'empire du Contrat.

Voyage : Désigne l'itinéraire de navigation initialement programmé avec le Client incluant les escales éventuelles.

2. OBJET ET CHAMP DU CONTRAT

Par le présent Contrat, le Prestataire s'engage à fournir une Prestation de transport avec voyage et hébergement à bord du Navire ainsi que toutes les prestations forfaitaires attachées au Navire ("la Prestation") durant la Période d'exécution du Contrat ou "Période de prestation". La Période de prestation couvre le temps durant lequel les Passagers se trouvent à bord du Navire et de ses annexes, ainsi que les phases d'embarquement ou de débarquement pendant lesquelles les Passagers sont transportés par eau, de la terre au Navire et vice-versa, si le transfert Terre - Navire est pris en charge par le Prestataire.

Le Prestataire s'engage à ne pas signer d'autre contrat pour le même navire et la même Période de prestation.

Le Navire opéré par le Prestataire est en bon état de navigabilité et d'entretien, doté de tous ses équipements, et notamment les équipements de sécurité et de sauvetage conformes, comme exigé par le pavillon du Navire et équipé comme il convient pour un Navire de son tonnage et de son type pour la zone de navigation prévue.

Le Prestataire ne garantit pas la parfaite jouissance des moyens et services proposés ni le plein confort du Navire en cas de mauvaises conditions météorologiques.

Le présent Contrat est relatif à un séjour avec navigation à bord du Navire ainsi qu'aux prestations d'hébergement et de restauration et le service qui y est attaché. Cela inclut forfaitairement, outre la navigation, le service d'hôtellerie et les distractions multimédia. Un service de restauration est ouvert à bord ; les prestations associées ne sont pas comprises dans le forfait du Contrat.

Le Prestataire n'est en aucun cas responsable des prestations réalisées à terre par d'autres prestataires ni des actes ou omissions ou toute faute commise par des tiers. Ceci porte notamment sur l'attribution d'un poste d'amarrage dans un port ou d'un point de mouillage, ainsi que les transports, les activités et la restauration à terre. Les Annexes I à IV font partie intégrante du Contrat.

3. ITINÉRAIRE PROGRAMME

L'itinéraire que suit le Navire est l'itinéraire programmé au préalable entre le Prestataire et le Client et limité aux zones dans lesquelles le Navire est légalement autorisé à naviguer.

Le Navire ne pourra naviguer pendant une durée forfaitaire de navigation effective, navire en route, supérieure à celle indiquée au Contrat, sauf si le Capitaine, engageant sa propre responsabilité, accepte de dépasser ce temps de navigation.

Le Prestataire et le Capitaine s'engagent à respecter l'itinéraire de Navigation

initialement programmé avec le Client et constitutif, avec ses escales éventuelles, du Voyage. Le Capitaine se réserve cependant la possibilité de modifier l'itinéraire programmé pour des raisons tenant aux conditions météorologiques ou à la sécurité du Navire, des personnes ou des biens se trouvant à bord.

Le Client peut demander au Capitaine des modifications de l'itinéraire programmé. Le Capitaine fait son possible pour répondre favorablement, avec nécessité de signer un avenant au présent Contrat en cours d'exécution. Le Capitaine se réserve cependant la possibilité de ne pas modifier l'itinéraire.

Le Capitaine ne peut être tenu responsable de la non-attribution du poste d'amarrage qui serait éventuellement souhaité par le Client, étant rappelé que l'attribution des postes à quai relève des pouvoirs exclusifs des autorités portuaires locales.

4. RESPONSABILITÉS ET OBLIGATIONS DU CLIENT

4.1 Responsabilité générale
Le Client et les Passagers doivent respecter les stipulations du présent Contrat, ainsi que les ordres et instructions du Capitaine et des membres d'équipage.

Le Client ou son représentant désigné est responsable vis-à-vis du Capitaine du respect de ces obligations par chacun des Passagers. A ce titre, le Client s'engage à informer les Passagers des obligations leur incombant et se porte fort de leur comportement. En cas d'absence prévisible du Client du Navire, le Client désigne parmi les Passagers son représentant auprès du Capitaine.

Le Capitaine attirera promptement l'attention du Client sur le non-respect de ces obligations par ce dernier ou par des Passagers. Si ce comportement devait se poursuivre après cet avertissement, le Capitaine en informera le Prestataire, le Courtier, l'Agent central ou le Séquestre, et le Prestataire pourra, par notification écrite transmise au Client par l'intermédiaire du Courtier, résilier le présent Contrat conformément à la Clause 6.

4.2 Administration, passagers

Le Client doit fournir, avant le début de la Période de la Prestation, les informations suivantes sur chacun des passagers avec couchette ou naviguant : Nom, prénom, date et lieu de naissance, nationalité, numéro de passeport. Ces informations sont reportées à l'Annexe I au présent contrat.

Le Capitaine est en droit de conserver pendant la Période de la Prestation une copie du passeport de chacun des passagers avec couchette ou naviguant. Des changements de Passagers transportés sont possibles en cours de Contrat, sous réserve de la communication des informations d'identité requises ci-dessus. Ces changements sont reportés à l'Annexe I.

5. OBLIGATIONS DES PASSAGERS

5.1 Passeport et visa

Les Passagers doivent être en possession d'un passeport ou d'une carte nationale d'identité en cours de validité pour toute la durée de la Prestation. Selon l'itinéraire choisi et leur nationalité, les Passagers doivent être détenteurs d'un passeport en cours de validité pendant au moins 6 mois après la date de retour.

Préalablement à la conclusion du Contrat, le Courtier doit communiquer au Client les informations sur les prix, les dates et les autres éléments constitutifs des prestations fournies à l'occasion du voyage ou du séjour et notamment les formalités administratives et sanitaires à accomplir par les nationaux ou par les ressortissants d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen en cas, notamment, de franchissement des frontières ainsi que leurs délais d'accomplissement.

Le Client s'engage à informer chacun des Passagers de ces formalités.

Le Prestataire ne peut être tenu responsable de la non-obtention des éventuels visas par les Passagers, cette obtention étant de la responsabilité individuelle de chaque Passager. Il est du devoir des Passagers de vérifier que leur passeport, visas, ou autres documents de voyage sont acceptés dans les pays où la Prestation est fournie.

Les Passagers devront également satisfaire, sans délai, aux exigences des autorités d'immigration, du port, sanitaires, douanières et de police et à toutes autres lois ou règlements de chaque pays ou Etat à partir duquel ou vers lequel les Passagers vont voyager. Le Prestataire ne sera pas tenu de s'assurer que les Passagers ont ou non satisfait à ces exigences. Le Client remboursera au Prestataire toute dépense ou amende qu'il aura dû payer et qui pourrait résulter de telles circonstances.

5.2 Respect de l'équipage

Les Passagers doivent faire preuve à l'égard de l'équipage du respect qui convient à tout moment. Aucun membre d'équipage ne peut être l'objet d'un quelconque harcèlement, sexuel ou autre, par le Client ou les Passagers à tout moment pendant la Période de la Prestation.

5.3 Respect des biens

Les Passagers doivent laisser le Navire et les équipements dans l'état dans lequel ils se trouvaient au premier jour de la Période de la Prestation sous réserve d'une éventuelle usure normale.

5.4 Respect des réglementations

Les Passagers doivent se conformer aux lois et/ou réglementations de tout pays dans les eaux duquel le Navire pénétrera pendant la Période de la Prestation.

Si le Client ou les Passagers commettent un délit au regard des lois et réglementations de tout pays, qui conduirait à la détention, verbalisation ou emprisonnement de tout membre d'équipage du Navire ou la détention, arraisonnement, saisie ou verbalisation du Navire, le Client indemniserait le

Prestataire contre toute perte, dommage et dépense ainsi encourue par le Prestataire, et le Prestataire pourra, par notification adressée au Client, résilier immédiatement le présent Contrat.

5.5 Comportement - Image

Le Capitaine et le Client s'assurent que les Passagers ne causent pas de nuisances à autrui ni ne nuisent à la réputation du Navire.

Le Navire ne pourra être utilisé pour aucune prise de vues d'image à des fins commerciales de quelque nature que ce soit, sauf autorisation écrite du Prestataire.

5.6 Interdictions diverses

Les animaux de compagnie ne sont, en principe, pas acceptés à bord. Le Client peut cependant faire une demande auprès du Prestataire ou de son représentant afin d'obtenir l'autorisation de faire monter un animal à bord. Il appartient au Client sous sa seule responsabilité de vérifier qu'il dispose de tous les documents nécessaires au voyage de l'animal en question. Le Prestataire ne sera en aucun cas responsable des dommages causés aux animaux de compagnie. Le Client est responsable de tout dommage causé à bord du Navire par un animal embarqué par l'un des Passagers. Sauf convention contraire, il est possible de fumer uniquement dans les parties extérieures du Navire indiquées par le Capitaine.

5.7 Substances et marchandises embarquées

Aucune marchandise ou bien illégal ne pourra être mis à bord du navire. Les passagers s'engagent à ne mettre à bord aucun bien ou aucune marchandise dangereuse autre que celles mentionnées sur la déclaration des Conditions Particulières et autorisées par le Capitaine. Par marchandise dangereuse il est entendu tout bien ou marchandise qui, même non qualifiée de dangereuse par l'OMI, pourrait compromettre la sécurité des personnes et des biens se trouvant à bord du Navire.

La détention ou utilisation de toute drogue ou arme illégale (y compris les armes à feu) est strictement interdite à bord du Navire. Le non-respect de cette condition constituera une raison suffisante pour que le Prestataire résilie immédiatement le présent Contrat sans remboursement ni recours contre le Prestataire, l'Agent central, le Séquestre ou le Courtier.

5.8 Equipements et activités annexes

L'emploi des équipements nautiques et aquatiques du Navire à disposition des Passagers est soumis à l'autorisation du Capitaine, en fonction des conditions météorologiques, de la situation du Navire et des capacités et qualifications de chaque Passager.

La plongée se fait uniquement sur rendez-vous avec un prestataire extérieur sauf disposition contraire stipulée dans les Conditions Particulières.

5.9 Enfants

Si des enfants sont embarqués, le Client sera pleinement responsable de leur bonne conduite, de leur surveillance et de leur divertissement et aucun membre d'équipage ne pourra être tenu responsable de leur conduite, de leur surveillance ou de leur divertissement.

5.10 Conditions médicales

La nature maritime des Prestations peut les rendre inconfortables ou inappropriées à toute personne souffrant d'une incapacité physique ou mentale ou sous traitement médical. En signant le présent Contrat, le Client se porte garant de l'aptitude physique et mentale des Passagers.

Dans la mesure où le Navire n'est pas pourvu du personnel et des équipements nécessaires pour fournir une assistance médicale durant la période de grossesse et / ou d'accouchement, seules les femmes enceintes n'ayant pas atteint leur 28^{ème} semaine de grossesse (24^{ème} en cas de jumeaux) seront admises sans certificat médical par le Prestataire à bord du Navire. En tout état de cause, un certificat médical attestant de la conformité de l'état de santé avec la Prestation est exigé de toute femme enceinte depuis plus de 28 semaines embarquant à bord du Navire.

6. POUVOIRS & RESPONSABILITES DU CAPITAINE

Le représentant légal du Prestataire à bord est le Capitaine. Il assure par ailleurs toutes les responsabilités d'un Capitaine de Navire au regard de la réglementation maritime internationale.

Si le Capitaine ou les membres d'équipage considèrent que, durant la Période de la Prestation, les passagers ne sont plus aptes à rester à bord du Navire ou peuvent mettre en danger la santé, la sécurité ou le confort des personnes à bord, le Capitaine ou tout représentant autorisé par le Prestataire pourra refuser d'embarquer ou de débarquer les passagers à tel port ou tel endroit, et pourra transférer les passagers d'une cabine à une autre ou prendre toute autre mesure qu'il estimera nécessaire. Dans de telles circonstances, le Client ne sera pas en droit d'obtenir le remboursement des sommes payées ou l'allocation de dommages et intérêts éventuels et sera responsable du paiement de toute amende, perte ou dommages et intérêts dus à toute partie.

Si, selon l'appréciation raisonnable du Capitaine, et dans les circonstances évoquées ci-dessus, les Passagers ne se conforment pas à une décision du Capitaine et si ledit non-respect perdure après que le Capitaine ait donné un avertissement formalisé par écrit au Client eu égard audit non-respect, le Capitaine informera le Prestataire, et le Prestataire aura la possibilité de résilier le présent Contrat immédiatement ou donner instructions au Capitaine de ramener le Navire à son port d'embarquement et, une fois le Navire arrivé, la Période de la Prestation sera considérée comme terminée. Les passagers débarqueront alors du Navire, le Client ayant au préalable réglé auprès du Capitaine tous les éventuels frais dus, et le Client ne pourra prétendre au remboursement du Prix de la Prestation.

Le Capitaine ne peut autoriser à aucun moment le dépassement du nombre maximum de passagers avec couchette ou naviguant à bord stipulés en page 2 du présent contrat. Il demeure à sa seule appréciation de déterminer le nombre raisonnable de visiteurs acceptés à bord lorsque le Navire est

amarré au port ou au mouillage en toute sécurité, ou selon autorisation de l'autorité compétente.

Le Capitaine s'assure que le Navire et les espaces accessibles aux Passagers restent dans un état de propreté conforme aux attentes de la clientèle. L'équipage du Navire a droit à un nombre d'heures minimum de repos conformément au Code de Pratique du Travail Maritime (CTM ou MLC) 2006 et à la réglementation dite du "pays d'accueil".

Le Capitaine doit accorder au Client une attention particulière et répondre dans la limite du raisonnable aux demandes du Client. Le Capitaine doit néanmoins prendre en compte les conditions météorologiques. Le Capitaine n'est pas tenu de satisfaire la demande du Client quant au transfert du Navire vers tout port, lieu non sûr ou non approprié, ou qui pourrait entraîner un allongement de la Période de la Prestation prévue par le présent Contrat.

Le Capitaine notifie dans les plus brefs délais le Prestataire, le Courtier et l'Agent Central et le Séquestre de toute panne, immobilisation, changement d'équipage, accident ou autre incident significatif survenant au cours de la Période de la Prestation.

7. EQUIPEMENTS DE SPORTS

NAUTIQUES

Le Prestataire s'engage à autoriser l'utilisation des équipements de sports nautiques et aquatiques disponibles à bord du Navire.

L'emploi des équipements nautiques et aquatiques du Navire à disposition des Passagers est soumis à l'autorisation du Capitaine, en fonction des conditions météorologiques, de la situation du Navire et des capacités et qualifications de chaque Passager.

Le Capitaine se réserve la possibilité de refuser l'utilisation de ces équipements lorsque les conditions météorologiques, la situation du Navire, ou l'état physique du ou des Passagers concernés ne permettent pas une utilisation correcte et non dangereuse des équipements ; ou si le ou les Passagers concernés se comportent de manière irresponsable, se trouvent sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue, ou ne font pas preuve d'égard envers les personnes ou les biens lorsqu'ils utilisent ces équipements ou ne disposent pas des licences et permis nécessaires pour leur utilisation.

En cas de défectuosité des équipements due à une utilisation manifestement abusive de la part des passagers, une indemnité compensatoire sera due au Prestataire en tenant compte de la vétusté et de la valeur du bien.

En cas de défectuosité des équipements non imputable à un Passager, le Prestataire essaiera par tout moyen, notamment le remplacement ou la location, de satisfaire le Client.

Une facturation distincte pourra être appliquée par le Prestataire en cas de consommation quotidienne de carburant dépassant 20 litres.

Le Client reconnaît l'annexe(s) du Navire est (sont) exclusivement prévue(s) pour réaliser des liaisons courantes entre le mouillage et la terre, à l'exclusion de longs trajets.

La plongée se fait uniquement sur rendez-vous avec un prestataire extérieur sauf disposition contraire stipulée dans les Conditions Particulières.

8. RESPONSABILITE DU PRESTATAIRE EN CAS D'ACCIDENT

La responsabilité du Prestataire pour lésions ou décès des Passagers ne pourra être mise en cause que sur le fondement du Règlement n°392/2009 du Parlement et du Conseil Européen du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident, éventuellement amendé ou modifié et s'il n'est pas applicable, la Convention d'Athènes de 1974 relative aux transports par mer de passagers et de leurs bagages.

Les conditions et limites prévues par ces textes sont impératives et exclusives.

9. BAGAGES ET EFFETS PERSONNELS

Le régime de responsabilité concernant les passagers et leurs bagages est régi par le Règlement n°392/2009 du Parlement et du Conseil Européen du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident, éventuellement amendé ou modifié et s'il n'est pas applicable par la Convention d'Athènes de 1974 relative aux transports par mer de passagers et de leurs bagages, y compris les limites de responsabilités y contenues.

En raison de l'espace restreint à bord, les Passagers doivent conserver l'ensemble de leurs effets, bagages et biens dans leurs cabines, sous leur responsabilité. Les objets de valeur doivent être déposés dans le coffre disponible, le cas échéant, dans la cabine. Une note détaillée sur les modalités et niveaux d'indemnisation est tenue à disposition du Client et des Passagers.

10. ASSURANCES

Les assurances souscrites par le Prestataire le sont aux conditions, y compris pour la franchise, obligatoires pour ce type de navire, de même taille et même valeur et couvrant également les risques liés à l'usage des différents équipements de sports nautiques disponibles à bord. Une copie des documents d'assurances sera mise à la disposition du Client à sa demande avant la Prestation et sous réserve que celui-ci en fasse la demande en respectant un délai raisonnable.

Le Prestataire a souscrit auprès de la compagnie désignée en première page du Contrat un contrat d'assurance.

Le Client demeure responsable de toute perte, dommage ou responsabilité résultant d'un acte ou d'une négligence des Passagers.

Le Client peut souscrire s'il le souhaite, pour lui-même et l'ensemble des passagers une assurance indépendante pour les Bagages, Effets Personnels et Bagages de cabine à bord du navire ou à terre et pour toute dépense médicale notamment les frais de rapatriement en cas d'accident ou de maladie.

Le Client est informé que ni l'Assurance Responsabilité Civile des Passagers, ni l'Assurance pour Annulation ou Réduction n'est incluse dans le présent Contrat.

11. CONFIDENTIALITE

Le Capitaine et l'équipage du Navire sont tenus à tout moment de respecter la confidentialité de toutes les informations relatives au présent Contrat, au Prestataire, au Client, aux Passagers et aucune information ne pourra être divulguée à des tiers sans autorisation écrite préalable de la personne concernée. Ces informations pourront en revanche être transmises aux autorités (notamment fiscales et douanières) concernées.

12. PRIX DE LA PRESTATION ET MODALITES DE PAIEMENT

Le Prix de la Prestation comprend le prix forfaitaire du voyage à bord du Navire y compris l'hébergement et les services d'accueil à bord du Navire ; l'accès aux éventuels annexes et équipements nautiques et de loisir du Navire ; le fuel forfaitaire nécessaire à la réalisation de l'itinéraire convenu du Navire ; les frais de mobilisation du Navire de son port initial au port d'embarquement et de démobilitation du port de débarquement au port final ; les taxes et redevances portuaires et frais de pilotage dans le port d'embarquement et le port de débarquement dans la limite de stationnement d'une nuit dans chacun de ces ports ; à l'exclusion des ports d'escale. En cas de modification d'itinéraire comportant une modification du coût de la Prestation, et sous réserve d'un avenant signé entre les parties (cf. modèle d'avenant au contrat), les plus-values ou moins-values sont incorporées au prix du forfait.

Le Prix de la Prestation est soumis au régime de TVA qui lui est légalement applicable.

Le Prix de la Prestation ne comprend pas les autres dépenses liées notamment à la restauration à bord ; les droits de ports et autres taxes et frais de pilotage dans les ports ou mouillages d'escale ; ainsi que les dépenses extraordinaires, telles que les demandes spéciales ou les équipements spéciaux, le transport à terre ou les excursions, les prestations de blanchisserie ou toutes autres dépenses qui ne sont pas mentionnées explicitement au Contrat. Ces dépenses sont soit facturées au Client avec la TVA du pays de départ, pour les prestations accessoires réalisées à bord, soit traitées comme des débours pour les prestations achetées à l'étranger.

Ces dépenses hors forfait sont réglées à bord par le Client au moyen de l'Avance sur Frais ou peuvent, sur demande, être réglées en avance auprès du Prestataire au plus tard le jour de l'embarquement. Sauf accord ou indications contraires aux termes des Conditions particulières du Contrat, le montant de l'avance sur frais est fixé forfaitairement.

Le Prix de la Prestation peut être sujet à augmentation en cas de changement d'itinéraire à la demande du Client et / ou, au-delà de 30 jours avant la date du départ, en cas de variation du coût du transport, lié notamment au coût du carburant, ainsi que du montant des droits, taxes ou redevances afférentes aux prestations incluses au Contrat.

L'échéancier de versement convenu est défini en page 2 du Contrat. Le dernier versement effectué par le Client ne peut

être inférieur à 30 % du prix de la Prestation et doit être effectué lors de la remise des documents permettant de réaliser le Voyage.

Le règlement par chèque, carte de crédit ou autres instruments négociables n'est normalement pas accepté à bord du Navire. Le Client doit donc s'assurer qu'il dispose de fonds suffisants pour couvrir toutes les dépenses prévisibles. Il prendra le cas échéant les dispositions nécessaires pour déposer des fonds supplémentaires auprès du Courtier.

13. VERSEMENTS AU PRESTATAIRE

Tous les fonds reçus par le Courtier en contrepartie du Contrat, après déduction de l'intégralité de la Commission due au Courtier, sont transférés immédiatement dès leur réception au Séquestre puis conservés par le Séquestre sur un compte dédié dans la devise du présent Contrat.

Cinquante pour cent (50%) du montant de la Prestation, après déduction de l'intégralité de la Commission due à l'Agent central, sont versés au Prestataire par le Séquestre, par Virement Bancaire, à la date du début d'exécution de la Prestation ou le premier jour ouvrable suivant.

L'Avance sur frais est versée en totalité par le Séquestre au Capitaine (ou au Prestataire pour permettre sa transmission au Capitaine) avant embarquement, par virement bancaire sur un compte ouvert à cet effet. Le Prestataire en devient pleinement responsable.

Le reliquat du montant de la Prestation est versé au Prestataire par le Séquestre le premier jour ouvrable suivant la fin de la Période de la Prestation, sauf dans le cas où le Séquestre aurait reçu notification d'une plainte présentée par le Client ou en son nom, auquel cas le Séquestre devra conserver le reliquat du montant de la Prestation pendant une période de 14 (quatorze) jours.

Si, pendant cette période, la plainte du Client est résolue par un accord avec le Prestataire, alors le Séquestre versera le reliquat au Prestataire.

Si à l'issue de la période de 14 (quatorze) jours aucune action en justice n'est intentée dans les conditions prévues par l'article 28, alors le Reliquat du montant de la Prestation sera payé par le Séquestre au Prestataire le premier jour ouvrable suivant la fin de la période de 14 (quatorze) jours mentionnée ci-dessus. Si l'une, l'autre ou les deux Parties a engagé une procédure, alors le Séquestre devra conserver le reliquat du montant de la Prestation dans un compte spécifique jusqu'à une décision de justice définitive ou un accord amiable entre les Parties.

14. DEPOT DE GARANTIE

Sauf disposition contraire à la page 2 du présent Contrat, le dépôt de garantie est conservé par le Séquestre pour le compte du Prestataire et peut être utilisé pour, ou aux fins de, couvrir tout dommage ou passif que le Client pourra encourir en vertu de toute disposition du présent Contrat.

15. SOLDE DES DEPENSES SUPPLEMENTAIRES ET DE GARANTIE

Avant le débarquement du Client à la fin de la Période de la Prestation, le

Capitaine présente au Client un relevé détaillé des sommes dues pour les biens ou services demandés ou consommés pendant la Période de la Prestation et non incluses dans la Prestation forfaitaire initiale. Ce relevé est accompagné des commandes, factures détaillées ou justificatifs.

Le Client et le Capitaine effectuent la balance entre l'Avance sur Frais versée initialement et la somme supplémentaire due. Ils conviennent et arrêtent d'un commun accord le solde en positif ou en négatif, sous la forme d'un document signé par le Client et le Capitaine, et en informent le Séquestre.

Si aucune raison ne justifie la conservation du Dépôt de Garantie par le Prestataire, ce Dépôt de garantie sera remboursé sans intérêts au Client le premier jour ouvrable suivant la fin de la Période de la Prestation, ou après règlement de toutes les questions en cours, à la dernière des occurrences.

Le paiement du solde global est effectué par la Partie concernée, et le Séquestre libère les sommes en conséquence.

16. DEFAUT DE PAIEMENT OU NON-PAIEMENT DU CLIENT

En cas de non-paiement du Client de tout montant dû en vertu du présent Contrat, conformément aux modalités de versement prévues en pages 1-2 du présent contrat, le Prestataire, après mise en demeure du Client, se réserve le droit de considérer le Contrat comme ayant été résilié du seul fait du Client et de conserver l'intégralité des sommes versées et de recouvrer toutes sommes non versées et exigibles à la date de défaut de paiement.

17. MODIFICATIONS D'UN COMMUN ACCORD

Des modifications peuvent intervenir en cours d'exécution de la Prestation, d'un commun accord, entre le Prestataire et le Client. Un avenant est obligatoirement signé s'il s'agit d'un changement d'itinéraire ou d'un allongement de Période de la Prestation, qu'il comprenne ou non un impact financier sur le prix de la Prestation. Si nécessaire, des avances supplémentaires sont versées.

Le Capitaine est habilité à signer au nom du Prestataire tout avenant de changement d'itinéraire sans allongement de Période de Prestation. En cas d'allongement de la Période de Prestation, c'est le Prestataire lui-même qui signe l'avenant.

18. INEXECUTION DE LA PRESTATION PAR LE PRESTATAIRE

18.1 Cas de force majeure

Si, en cas de *force majeure*, telle que définie à la Clause 1, le Prestataire est dans l'incapacité d'exécuter la Prestation normalement due dans les quarante-huit heures ou pendant une période équivalente d'un dixième de la durée totale de la Prestation, et pour la plus courte de ces deux périodes, le Client pourra recevoir un remboursement immédiat sans intérêts de la somme totale des versements qu'il a effectués en vertu des termes du présent Contrat, déduction faite des dépenses déjà engagées.

Cependant, si les Parties en conviennent, l'exécution de la Prestation pourra être prorogée d'une durée équivalente au retard ou

repoussée d'une durée mutuellement convenue. Un avenant sera alors signé à cet effet.

18.2 Immobilisation après début de la Période de Prestation

Si, après mobilisation du Navire au port d'embarquement, le Navire se trouve être immobilisé par une panne des machines, échouement, collision ou autre cause empêchant une utilisation raisonnable du Navire par le Capitaine pendant une période comprise entre douze (12) et quarante-huit (48) heures consécutives ou un dixième (1/10^{ème}) de la Période de la Prestation, et pour la plus courte de ces deux périodes, et que l'immobilisation n'a pas été provoquée par tout acte ou défaillance du Client, le Prestataire pourra effectuer un remboursement au prorata temporis pour la période d'immobilisation ou, s'ils en conviennent mutuellement, permettra une prorogation proportionnelle correspondant à la période d'immobilisation.

Si le Client souhaite invoquer cette Clause, il le notifiera par écrit immédiatement au Capitaine et au Prestataire (ou par l'intermédiaire du Courtier). Le Client ne sera pas redevable des frais supplémentaires afférents à l'immobilisation du Navire mais il restera redevable des dépenses normales au cours de la période d'immobilisation.

19. RETARD D'EXECUTION DE LA PRESTATION

Si en cas de *Force Majeure*, telle que définie à la Clause 1, le Prestataire se voit dans l'impossibilité d'embarquer les passagers au port d'embarquement prévu dans le présent Contrat au commencement de la Période de la Prestation mais que l'embarquement peut être effectué sous 48 heures à compter de la date d'embarquement initialement prévue ou dans une période n'excédant pas 1/10^{ème} de la durée totale de la Période de la Prestation, le Prestataire remboursera au Client le prix de la Prestation au prorata temporis du temps de retard.

Cependant, si les Parties en conviennent, l'exécution de la Prestation pourra être prorogée d'une durée équivalente au retard ou repoussée d'une durée qui sera mutuellement convenue.

20. RETARD AU PORT DE DEBARQUEMENT

Si le Navire est retardé dans son retour au port de débarquement pour cas de *Force majeure*, il devra rentrer au Port de débarquement prévu contractuellement dès que cela sera possible ; les conditions du présent Contrat resteront en vigueur sans pénalité ni charge supplémentaire pour le Client ou le Prestataire.

Si le retard au Port de débarquement est dû à une faute imputable au Client, celui-ci devra verser immédiatement au Prestataire par l'intermédiaire du compte du Courtier et du Séquestre des indemnités au taux journalier majoré de cinquante pour cent (50%).

Le Client sera redevable de toute perte ou préjudice que le Prestataire pourra subir en raison de la perte de jouissance de son Navire.

21. ANNULATION DU CONTRAT PAR LE PRESTATAIRE

Si l'annulation intervient avant le commencement d'exécution du présent Contrat et en cas de *Force majeure*, le recours indiqué à la Clause 18 §1 ci-dessus s'appliquera.

Si, avant le commencement d'exécution du présent Contrat et pour des cas autres que de *Force majeure*, le Prestataire annule le Contrat, celui-ci devra dans la mesure du possible offrir le choix au Client entre un nouveau Contrat pour une période identique ou effectuer un remboursement avec des dommages et intérêts qui seront calculés et payés selon les règles suivantes :

- 30 jours ou plus avant le commencement d'exécution du Présent Contrat, un montant équivalent à 25% du prix de la Prestation déduction faite du prix du fioul.
- Entre 14 et 30 jours avant le commencement d'exécution du Présent Contrat, un montant équivalent à 35% du prix de la Prestation déduction faite du prix du fioul.
- 14 jours ou moins avant le commencement d'exécution du Présent Contrat, un montant équivalent à 50% du prix de la Prestation déduction faite du prix du fioul.

22. ANNULATION DU CONTRAT PAR LE CLIENT

Si le Client souhaite annuler le présent Contrat, le Client doit prendre contact avec le Prestataire ou son représentant dès que possible et confirmer l'annulation par écrit. L'annulation du présent Contrat est soumise aux frais d'annulation suivants :

Après la signature du contrat mais avant l'exigibilité du deuxième versement, le Prestataire sera en droit de retenir le premier versement.

Après la date d'exigibilité des versements suivants, le Prestataire sera en droit de retenir tout versement exigible, déjà versé ou encore à verser.

Si aucune des sommes exigibles n'a été réglée, le Prestataire sera en droit de réclamer au Client le paiement des sommes dues.

Aucun remboursement ou ajustement ne sera effectué en cas d'interruption ou d'annulation du Contrat par le Client après le commencement d'exécution du Contrat.

23. FAILLITE DU PRESTATAIRE - GARANTIE

Si, après signature du présent Contrat et avant le début d'exécution de la Prestation, le Prestataire est déclaré en faillite ou, dans le cas d'une société, un liquidateur, syndic de faillite ou administrateur provisoire est nommé relativement à tout ou partie des actifs du Prestataire, le Client sera fondé à annuler le présent Contrat, et toutes les sommes versées au Prestataire, au Courtier, à l'Agent central ou au Séquestre en application du présent Contrat seront remboursées sans autre déduction.

24. MODIFICATION DU CONTRAT PAR LE PRESTATAIRE

24.1 Modification avant le départ :

Si avant le commencement d'exécution du présent Contrat, le Prestataire est contraint de procéder à la modification d'un élément essentiel et déterminant du Contrat, autre que l'itinéraire programmé, le Prestataire en informera le Client immédiatement. Le Client aura le choix entre (i) résilier le Contrat et obtenir le remboursement du Prix de la Prestation ou (ii) accepter la modification et ses éventuels impacts financiers. Le Client devra informer le Prestataire ou le Courtier de sa décision par écrit dans un délai de 48 heures à compter de la date de la notification de la modification à défaut de quoi la modification proposée sera considérée comme ayant été acceptée.

24.2 Modification après le départ :

Si après le commencement d'exécution du présent Contrat, pour une faute non imputable au Client, le Prestataire ne peut assumer l'exécution d'éléments essentiels du Contrat, le Prestataire devra proposer des prestations de remplacement compatibles au présent Contrat sans facturation de frais supplémentaires au Client.

Si le Prestataire est dans l'impossibilité technique de proposer une Prestation de remplacement ou si celle-ci est refusée par le Client, un accord amiable devra être trouvé ou, si aucun accord n'est trouvé, une juste indemnisation devra être accordée au Client.

En cas de *Force majeure*, le Capitaine pourra, en accord avec le Client, modifier l'itinéraire autant que de besoin.

25. PANNE OU

IMMOBILISATION DU NAVIRE

En cas de perte totale absolue ou réputée totale du Navire, ou si le Navire est immobilisé comme il est dit précédemment pendant une période consécutive de plus de quarante-huit (48) heures ou d'un dixième (1/10^{ème}) de la Période de la Prestation, à la plus courte des deux périodes, le Client pourra résilier le présent Contrat par notification écrite adressée au Prestataire par l'intermédiaire du Courtier ou du Capitaine si aucun moyen de communication n'est disponible. Dans les deux (2) jours ouvrables, après ladite résiliation, le Prix de la Prestation sera remboursé au prorata temporis sans intérêts pour la partie de la Période de la Prestation restante après la date et l'heure auxquelles la perte ou l'immobilisation est intervenue. Dans le cas de ladite résiliation, le Client pourra quitter le Navire là où il se trouve. Le Client pourra prétendre recouvrer auprès du Prestataire les frais raisonnables de retour du Client et des passagers au Port de Débarquement ainsi qu'aux dépenses d'hébergement encourues.

Par ailleurs, après une période consécutive d'immobilisation de plus de quarante-huit (48) heures ou d'un dixième (1/10^{ème}) de la Période de la Prestation, à la plus courte des deux périodes, et selon la nature et gravité de l'immobilisation, par accord mutuel, le Client pourra choisir de rester à bord

pendant toute la durée de la Période de la Prestation, et le Client ne pourra alors faire aucune réclamation autre ou supplémentaire à l'encontre du Prestataire. Le client restera redevable des dépenses hors forfait.

26. CESSATION DU CONTRAT

Le Client ne pourra céder le présent Contrat, sans l'autorisation écrite du Prestataire, laquelle autorisation pourra être soumise aux conditions que le Prestataire estimera appropriées.

En cas de changement de Prestataire après signature du présent Contrat sans modification majeure de ses clauses, le Prestataire en informera formellement le Client, en lui indiquant le nom du nouveau Prestataire. Cette notification constituera un avenant au présent Contrat, sans que le Client ne puisse s'y opposer.

27. PLAINTES

Le Client notifiera toute plainte dans les plus brefs délais au Capitaine à bord. L'heure, la date et la nature de la plainte seront consignées dans le livre de bord. Le Capitaine informera le Prestataire, le Courtier, l'Agent central et le Séquestre dès que possible.

Si, cependant, ladite plainte ne peut être résolue à bord du navire, alors le Client informera le Prestataire ou le Courtier dans les vingt-quatre (24) heures suivant l'évènement, sauf en cas d'impossibilité en raison de la défaillance ou la non-disponibilité des équipements de communication. La plainte pourra être déposée verbalement en premier lieu, mais elle devra être confirmée dès que possible par écrit en précisant la nature précise de la plainte.

28. LOI APPLICABLE ET COMPETENCE

Le présent Contrat est régi par la loi française.

En particulier, sous réserve de son applicabilité, ce contrat de transport sera régi par le règlement (CE) n°392/2009 du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accidents. Dans les cas où ce règlement ne serait pas applicable, le contrat sera régi par la Convention d'Athènes de 1974 relative aux transports par mer de passagers et de leurs bagages.

Tout litige découlant de l'interprétation et/ou de l'exécution de ce Contrat, sera porté devant le Tribunal du lieu d'embarquement.

29. NOTIFICATIONS

Toute notification donnée ou à donner par l'une ou l'autre Partie au présent Contrat est transmise sous toute forme écrite et est réputée avoir été dûment signifiée s'il est prouvé qu'elle a été acheminée, sous pli dûment affranchi et à la bonne adresse, par courrier, service postal, courrier électronique ou facsimilé, dans le cas du Prestataire, à ce dernier ou au Courtier, à leurs adresses figurant au présent Contrat ou, dans le cas du Client, à son adresse figurant au présent Contrat ou, le cas échéant, à bord du Navire.

APPENDIX III – GENERAL SALES CONDITIONS

The following is hereby agreed by the parties. This Transport and Services Agreement, hereby the "Agreement", describes the provision of a Commercial Service, the "Service Package" by the Service Provider for the benefit of the Client and other passengers. The beneficiaries, including the Client and the persons accompanying the Client, are the "Passengers".

The Client hereby agrees that this Agreement shall not constitute the hire of the vessel, nor does it confer the right of ownership or operation in favour of the Client. The Service Provider retains control of the Vessel. The provisions of the Agreement may be integrated by special conditions in writing as laid out above. Subject to any special conditions, the Service Package is provided onboard the Vessel and relating equipment.

The Client is informed about the contractual conditions before entering into the Agreement. That fact that the Client is duly informed about the Agreement and agrees to the Service Package in accordance with the terms provided is deemed to constitute the Client's irrevocable and final agreement to the same.

Under this Agreement, the Client undertakes to pay the Price of the Service as set out on pages 1 & 2 of the Agreement in accordance with the terms provided in clauses 12 to 16, in particular.

Before being executed, this Agreement and its Appendices constitute the prior information required under European Union regulations or as these are transposed into national law.

Furthermore, the Parties acknowledge that the Broker, the Central Agent and the Stakeholder, with regard to their respective involvement in the preparation and performance of this Agreement, are agents designated by the Service Provider, with the status of transparent intermediaries.

Throughout this Agreement, the terms Provider, Client, Broker, Central Agent and Stakeholder and corresponding pronouns shall be construed to apply whether the Provider, Client, Broker, Central Agent or Stakeholder is male, female, corporate, singular or plural, as the case may be.

1. DEFINITIONS

Central Agent: Means the entity or individual who is responsible, with regard to the owner of the Vessel, for all or part of the cruising conditions for the Vessel. This usually includes the overall cruise programme for the Vessel and the consistency of the schedule with its successive cruises.

Advance provision: Means the amount paid by the Client to cover personal expenses by the Passengers which are not included in the Price of the Service.

Luggage: Means any object transported by the Provider under a Transport Agreement, with the exception of live animals or merchandise transported under a bill of lading.

Cabin luggage: Means luggage which the Client has in his cabin or in his

possession, on board, under his custody or control.

Client: Signatory individual or entity, beneficiary of the Agreement and representing the Passengers.

Broker: Means the individual or entity who is responsible for drawing up the Transport Agreement with the Client and to providing him with all of the information required on the conditions of the Voyage.

Force majeure: Means any cause directly attributable to acts, events, non-occurrences, occurrences, omissions, accidents or natural catastrophes beyond the control of the Provider, Crew or the Client (including, but not limited to, strikes, lock-outs and other social conflict, social unrest, riots, acts of terrorism, blockades, invasion, war, fire, explosion, sabotage, hurricane, collision, grounding, fog, governmental or regulatory acts, contaminated fuel, mechanical or electrical breakdown outside the control of the Crew and not caused by a lack of maintenance and/or by negligence on the part of the Provider or the crew). Crew changes and shipyard delays not attributable to the causes listed above do not constitute Force majeure. It is the responsibility of the Party invoking this situation to prove it with supporting documents.

Cruise: Means all of the nautical activity of the Vessel during the Service Period, from the port of embarkation to the port of disembarkation. The fixed-rate number of hours of effective cruising of the Vessel when it is underway at its cruising speed is specified, as is the cruising area and any ports of call.

Passengers: Means the Client and any person on whose behalf he signs the Agreement, with berth or daytime accommodation who are transported under the Transport Agreement; and generally, any person on board the Vessel and beneficiary of the Agreement. There is a distinction between passengers with a berth having accommodation on board and day passengers. The latter do not have a berth at their disposal and only participate in day trips.

Period of service: Means the period between the date and time of embarkation and the date and time of disembarkation of Passengers, as stipulated in this Agreement.

Provider: The individual or entity which owns the Vessel or any company or operator of the Vessel, having chartered the Vessel for the purpose of providing the commercial Service subject of this Agreement. The Provider is the Transporter.

Stakeholder: Means the entity or individual who holds the sums paid by the Client for proper performance of the Service, in accordance with the conditions and proportions provided under the Agreement. At the end of the Service, the Stakeholder shall pay the sums held, depending on the balance of additional expenses and the security deposit. The term "Stakeholder" does not denote the formal sense of the allocation of financial responsibility following a legal decision.

Visitors: Persons who are authorised to board when the Vessel is safely moored in a port or at anchor. Visitors cannot

be considered to be Passengers under the Agreement.

Voyage: Means the cruising itinerary initially scheduled with the Client including any ports of call.

2. PURPOSE AND SCOPE OF THE AGREEMENT

Under this Agreement, the Provider undertakes to provide a Transport Service with cruising and accommodation aboard the Vessel and any all-inclusive services related to the Vessel (the "Service Package") during the period of performance of the Agreement or the "Period of Service". The Period of Service shall cover the time during which the Passengers are on board the Vessel and its tenders, as well as during embarkation or disembarkation phases, during which the Passengers are transported by water and by land to the Vessel and vice-versa, if the Land-Vessel transfer is performed by the Provider.

The Provider undertakes not to enter into any other Agreement for the Vessel and the same Period of Service. The Vessel operated by the Provider shall be in a good condition of seaworthiness and repair, shall have all of the equipment, specifically standard safety and life-saving equipment required by the flag state of the Vessel and shall be equipped as necessary for a vessel of its tonnage and type for the intended cruise area.

The Provider does not guarantee the perfect enjoyment of the equipment and services proposed nor the full comfort of the Vessel in the event of bad weather conditions.

This Agreement relates to a voyage aboard the Vessel as well as accommodation and catering and related services. These include, in addition to cruising, hotel services and multimedia entertainment. Catering is available aboard; related services are not included in the Agreement price.

The Provider shall not, under any circumstances, be liable for services provided ashore by other service providers nor for the acts or omissions or any fault committed by third parties. This specifically applies to allocation of a berth in a port or at anchor, transport, activities and catering on land.

Appendices I to IV form an integral part of the Agreement.

3. SCHEDULED ITINERARY

The itinerary followed by the Vessel shall be the Scheduled Itinerary previously agreed between the Provider and the Client and shall be limited to the areas in which the Vessel is legally authorised to cruise.

The Vessel shall be under way for a period in excess of that set out in the Agreement, only if the Captain agrees to exceed this time of navigation and under his own liability.

The Provider and the Captain undertake to respect the Cruise Itinerary initially scheduled with the Client and constituting, together with any ports of call, the Voyage. However, the Captain reserves the right to modify the Scheduled Itinerary for reasons related to weather conditions or the safety of the Vessel, persons or property on board.

The Client may ask the Captain to modify the scheduled Itinerary. The

Captain shall use his best endeavours to respond favourably and a rider to this Agreement shall be signed. However, the Captain reserves the right not to modify the itinerary.

The Captain cannot be held liable if any port berth or mooring as wished by the Client is not allocated, allocation of berthing being exclusively within the power of local port authorities.

4. RESPONSIBILITIES AND OBLIGATIONS OF THE CLIENT

4.1 General responsibility

The Client and the Passengers shall comply with the provisions of this Agreement, as well as the orders and instructions given by the Captain and members of the crew.

The Client or his designated representative shall be liable to the Captain for the compliance of each of the Passengers with these obligations. In this regard, the Client undertakes to inform the Passengers of the obligations which bind them and shall guarantee their behaviour. In the event of the foreseeable absence of the Client from the Vessel, the Client shall appoint one of the Passengers to be their representative with the Captain.

The Captain shall promptly draw the attention of the Client to any breach of these obligations by the Client or by one of the Passengers. If, after this warning, such behaviour continues, the Captain shall advise the Provider, the Broker, the Central Agent or the Stakeholder and the Provider may give written notice to the Client, via the Broker, of the termination of this Agreement pursuant to Clause 6.

4.2 Administration, passengers

The Client shall provide the following information on each of the Passengers, whether they have a berth or are day Passengers, before the beginning of the Period of Service: surname, first name, date and place of birth, nationality, passport number. This information shall be recorded in Appendix I of this Agreement.

The Captain shall have the right to retain a copy of the passport of each of the Passengers whether with a berth or day Passengers throughout the Period of Service.

Changes to the Passengers transported are possible during the Agreement, subject to the provision of the identity information required as above. These changes shall be recorded in Appendix I.

5. OBLIGATIONS OF THE PASSENGERS

5.1 Passport and visa

Passengers shall be in possession of a valid passport or national identity card throughout the duration of the Service. Depending on the chosen itinerary and their nationality, Passengers shall hold a passport valid for 6 months after the return date.

Prior to entering into the Agreement, the Broker shall provide the Client with information on the price, dates and other elements making up the Services provided during the voyage and, specifically the administrative and health formalities required from nationals or citizens of another Member State of the European Union or a State which is a party to the European Economic Area Agreement,

Ce contrat est la propriété d'ECPY. Toute reproduction, partielle ou complète, toute diffusion ou utilisation sans l'accord exprès et par écrit de cette association est strictement interdite. Tous droits réservés. This Agreement is the property of ECPY. Any reproduction, in part or in full, any distribution or use without the

particularly in the event of border crossings, and the time required to fully complete these formalities.

The Client undertakes to inform each of the Passengers about these formalities.

The Provider cannot be held liable for any failure to obtain visas by the Passengers; this is the individual responsibility of each Passenger. It is the duty of the Passengers to ensure that their passport, visas, or other travel documents are accepted in the country where the Service is provided.

Passengers shall also have to satisfy the requirements of the immigration, port, health, custom and police authorities and any other laws and regulations of each country or State from which or through which the Passengers will travel. The Provider shall not be responsible for ensuring whether or not the Passengers have satisfied these requirements. The Client shall reimburse the Provider for any expenses or fines which it may have paid and which may arise due to these circumstances.

5.2 Respect for the crew
Passengers shall show respect to the crew at all times. No crew member must be subjected to any harassment, sexual or otherwise, by the Client or the Passengers at any time during the Period of Service.

5.3 Respect for property
Passengers shall leave the Vessel and equipment in the same condition in which they found them on the first day of the Service, except for usual wear and tear.

5.4 Respect for regulations
Passengers shall comply with the laws and/or regulations of any countries whose waters the Vessel will enter during the Period of Service.

If the Client or Passengers commit any offence against the laws and regulations of any country resulting in the detention, booking or imprisonment of any crew member of the Vessel or the detention, boarding, seizure or booking of the Vessel, the Client shall indemnify the Provider against any loss, damage or expenses thereby incurred by the Provider, and the Provider may immediately terminate this Agreement by giving notice to the Client.

5.5 Behaviour - Image
The Captain and the Client shall ensure that the Passengers do not cause any nuisance to anyone nor damage the reputation of the Vessel.

The Vessel shall not be used for commercial photo/film shoots of any kind, without the written authorisation of the Provider.

5.6 Miscellaneous prohibitions
Pets are not permitted on board, in principle. The Client may, however, request authorisation for an animal on board from the Provider or his representative. It shall be the sole responsibility of the Client to ensure that he has the documents necessary for the animal in question to travel. The Provider shall not be responsible for any damage caused to pets in any circumstances. The Client shall be liable for any damage caused aboard the Vessel by a pet brought on board by one of the Passengers.

Unless agreed otherwise, smoking is only permitted in the exterior parts of the Vessel indicated by the Captain.

5.7 Substances and merchandise brought on board

No illegal merchandise or property shall be taken on board the Vessel. Passengers undertake not to bring any dangerous property or merchandise other than those noted in the declaration of Special Conditions and authorised by the Captain. Dangerous merchandise means any property or merchandise which, even if deemed not to be dangerous by the IMO, might compromise the safety of persons and property aboard the Vessel.

Possession or use of any illegal drugs or weapons (including firearms) is strictly forbidden aboard the Vessel. Breach of this condition shall constitute sufficient reason for the Provider to terminate this Agreement immediately, without any refund or recourse against the Provider, the Central Agent, the Stakeholder or the Broker.

5.8 Associated equipment and activities

The use of the Vessel's nautical and aquatic equipment available for the use of the Passengers is subject to authorisation by the Captain, depending on weather conditions, the situation of the Vessel and the abilities and qualifications of each Passenger.

Diving is by appointment only with an external provider unless stipulated otherwise in the Special Conditions.

5.9 Children

If children are taken on board, the Client shall bear full responsibility for their good conduct, and for supervising them and entertaining them and no crew member shall be responsible for their conduct, supervision or entertainment.

5.10 Medical conditions

The maritime nature of the Services may make them uncomfortable or inappropriate for any person with physical or mental disability or undergoing medical treatment. By signing this Agreement, the Client guarantees the physical and mental aptitude of the Passengers.

Because the Vessel does not have the personnel or equipment necessary to provide medical assistance during pregnancy and/or childbirth, only women less than 28 weeks pregnant (24 weeks for twins) shall be admitted aboard the Vessel by the Provider without a medical certificate. In any case, a medical certificate confirming that the state of health of all women over 28 weeks pregnant is suitable for the Service shall be required.

6. POWERS & RESPONSIBILITIES OF THE CAPTAIN

The Captain is the Provider's legal representative on board. He also fulfils all of the responsibilities of a Vessel Captain with regard to international maritime regulations.

If the Captain or the crew members consider that, during the Period of the Service, the Passengers are no longer capable of staying on board the Vessel or could endanger the health, safety or comfort of persons on board, the Captain or any representative authorised by the Provider may refuse to embark or disembark Passengers at a

certain port or place, and may transfer the Passengers from one cabin to another or take any other measure he deems necessary. In these circumstances, the Client shall not be entitled to obtain a refund of the amounts paid or to the payment of any damages and shall be responsible for the payment of any fine, loss or damages payable to any party.

If, in the reasonable assessment of the Captain, and in the circumstances mentioned above, the Passengers do not comply with a decision made by the Captain and if this breach continues after the Captain gives a formal written warning to the Client with regard to this breach, the Captain shall inform the Provider and the Provider shall have the right to terminate this Agreement immediately or instruct the Captain to return the Vessel to its port of embarkation, and, once the Vessel has arrived, the Period of Service shall be deemed to have ended. The Passengers shall then disembark the Vessel, the Client having first paid the Captain for any expenses payable and the Client shall not be entitled to claim any refund of the Price of the Service Package.

The Captain shall not, at any time, authorise exceeding the maximum number of Passengers with berths or day Passengers on board as specified on page 2 of this Agreement. It shall be the sole discretion of the Captain to determine the reasonable number of Visitors accepted on board when the Vessel is safely moored in a port or at anchor or pursuant to an authorisation from a competent authority.

The Captain shall ensure that the Vessel and areas to which the Passengers have access are maintained in a state of cleanliness which complies with the expectations of the clientele.

The Vessel crew are entitled to a minimum number of rest hours pursuant to the Vessel's Code of Practice which integrates the Maritime Labour Code (MLC) 2006 and under the "host state" regulation.

The Captain shall pay special attention to the Client and respond to the Client's requests as far as is reasonably possible. The Captain shall, nevertheless, take weather conditions into account. The Captain shall not be required to satisfy any Client's request regarding the transfer of the Vessel to any port or place which is unsafe, inappropriate or which could lead to an extension of the Period of Service set out in this Agreement.

The Captain shall notify the Provider, the Broker and the Central Agent and the Stakeholder of any breakdown, disablement, change of crew, accident or other major incident occurring during the Period of Service.

7. NAUTICAL SPORTS EQUIPMENT

The Provider undertakes to authorise the use of nautical and aquatic sports equipment available on board the Vessel.

The use of the Vessel's nautical and aquatic sports equipment available to the Passengers shall be subject to the Captain's authorisation, depending on weather conditions, the location of the Vessel and the skills and qualifications of each of the Passengers.

The Captain reserves the right to refuse use of this equipment when weather conditions, the location of the Vessel or the physical condition of the Passenger(s) in question do not permit correct or safe use of the equipment; or if the Passenger(s) in question behave irresponsibly, are under the influence of alcohol or drugs, or do not demonstrate consideration towards persons or property when using this equipment or do not have the licences and permits required for its use.

In the event that the equipment is defective due to clearly abusive use by the Passengers, compensation shall be payable to the Provider, taking into account the condition and value of the equipment.

In the event of equipment defects not attributable to a Passenger, the Provider shall use its best endeavours to satisfy the Client, in particular by replacement or rental of equipment.

A separate invoice may be issued by the Provider in the event of daily fuel consumption in excess of 20 litres.

The Client recognises that Vessel tender(s) are exclusively provided for completing journeys between the anchorage and the shore, to the exclusion of long journeys.

Diving shall be exclusively by appointment with an external service provider, unless specified otherwise in the Special Conditions.

8. LIABILITY OF THE PROVIDER IN THE EVENT OF AN ACCIDENT

The Provider's liability in the event of injury or death of the Passengers only arises under Regulation n°392/2009 of the European Parliament and Council dated 23 April 2009 relating to the liability of sea transport of passengers in the event of accident, as it may be amended or modified and if this does not apply, by the Athens Convention of 1974 relating to sea transport of passengers and their luggage.

The conditions and limits provided in these texts are mandatory and exclusive.

9. LUGGAGE AND SPECIAL EFFECTS

The liability regime with regard to Passengers and their luggage is regulated by Regulation n°392/2009 of the European Parliament and Council dated 23 April 2009 relating to the liability of sea transport of passengers in the event of accident, as it may be amended or modified and if this does not apply, by the Athens Convention of 1974 relating to sea transport of passengers and their luggage, including the limits of liability contained therein.

Due to limited space available on board, Passengers shall keep their luggage and personal effects in their cabins. Valuables should be secured in the safe – when available – in their cabin. Detailed information regarding the conditions and levels of compensation is available to the Client and the Passengers.

10. INSURANCE

Insurance taken out by the Provider is subject to conditions, including excesses, which are mandatory for this type of Vessel, of the same size and value and also cover risks related to the use of the various pieces of nautical sports equipment available on board. A

Ce contrat est la propriété d'ECPY. Toute reproduction, partielle ou complète, toute diffusion ou utilisation sans l'accord exprès et par écrit de cette association est strictement interdite. Tous droits réservés. This Agreement is the property of ECPY. Any reproduction, in part or in full, any distribution or use without the

copy of the insurance documents shall be provided to the Client on request prior to the Service and subject to this request being made with reasonable notice.

The Provider has taken out an insurance policy with the company named on the first page of the Agreement.

The Client shall be liable for any loss, damage or liability resulting from negligence by the Passengers.

The Client may take out if desired, for himself and for Passengers, independent insurance for Luggage, Personal Effects and Cabin Luggage on board the Vessel or on land and for all medical expenses, specifically repatriation costs in the event of illness or accident.

The Client is advised that third-party insurance and Cancellation or Reduction insurance are not included in this Agreement.

11. CONFIDENTIALITY

The Captain and crew of the Vessel are bound to respect the confidentiality of all information relating to this Agreement, the Provider, the Client and the Passengers at all times and no information can be divulged to third parties without the prior written authorisation of the person involved. This information may, however, be provided to authorities (specifically tax and customs authorities).

12. PRICE OF THE SERVICE AND PAYMENT CONDITIONS

The Price of the Service includes the fixed-rate price of the cruise on the Vessel, including accommodation and reception services on board the Vessel; access to any tenders and the Vessel's nautical and leisure equipment; the quantity of fuel required to complete the agreed itinerary of the Vessel; the cost of delivering the Vessel from its port of delivery to the port of embarkation and redelivering from the port of disembarkation to the port of redelivery; port charges and fees and pilotage fees in the port of embarkation and port of disembarkation limited to mooring for one night in each of these ports, excluding the ports of call. In the event of a change to the itinerary including a modification of the cost of the Service and subject to a rider signed between the parties (see template for the rider to the Agreement), any over or under payments are included in the Price of the Service.

The Price of the Service is subject to the legally applicable VAT regime.

The Price of the Service does not include other expenses, specifically those related to catering on board; port fees and other pilotage fees and charges in ports or anchorages in the ports of call; as well as extraordinary expenses, such as special requests or special equipment, land transport or excursions, laundry services or any other expenses which are not explicitly noted in the Agreement. These expenses shall either be invoiced to the Client with the VAT rate of the country of departure, for additional services provided on board, or treated as disbursements for services purchased abroad.

These expenses in excess of the fixed rate shall be paid on board by the Client using the Advance Provision or

may, on request, be paid to the Provider in advance on the date of embarkation at the latest. Unless agreed or indicated otherwise in the Special Conditions of the Agreement, the amount of the Advance Provision is set as a fixed amount.

The Price of the Service may be increased in the event of an itinerary change at the Client's request and/or more than 30 days before the date of departure, in the event of a variation of the cost of transport, related, in particular to the cost of fuel and the amount of taxes, charges and expenses arising under the services included in the Agreement.

The agreed payment schedule is set out on page 2 of the Agreement. The final payment made by the Client shall not be less than 30% of the Price of the Service and shall be made when the Voyage documents are provided.

Payment by cheque, credit card or other negotiable instruments is not normally accepted on board the Vessel. The Client shall, therefore, ensure that he has sufficient funds available to cover all possible expenses. If necessary, he shall take the necessary steps to deposit additional funds with the Broker.

13. PAYMENTS TO THE PROVIDER

All funds received by the Broker in consideration of the Agreement, after deduction of the entirety of the Commission payable to the Broker, shall be immediately transferred to the Stakeholder on receipt, then retained by the Stakeholder in a dedicated account in the currency of this Agreement.

Fifty percent (50%) of the value of the Service, after deduction of the entirety of the Commission payable to the Central Agent, shall be paid to the Provider by the Stakeholder, by bank transfer on the date that performance of the Service commences or the first business day thereafter.

The Advance Provision shall be paid in full by the Stakeholder to the Captain (or to the Provider to enable it to be transferred to the Captain) before embarkation, by bank transfer to an account opened for this purpose. The Provider shall then be entirely responsible for the Advance Provision.

The balance of the value of the Service shall be paid to the Provider by the Stakeholder on the first business day following the end of the Period of Service, except when the Stakeholder has been notified of a complaint made by the Client or in his name, in which case the Stakeholder shall retain the balance of the Price of the Service for a period of 14 (fourteen) days.

If, during this period, the Client's complaint is resolved by agreement with the Provider, the Stakeholder shall pay the balance to the Provider. 17.2

If, at the end of the period of 14 (fourteen) days no legal action has been commenced in the conditions provided by Article 28, then the balance of the Price of the Service shall be paid by the Stakeholder to the Provider on the first business day following the end of the period of 14 (fourteen) days referred to above.

If either or both Parties has commenced proceedings, the Stakeholder shall retain the balance of the Price of the Service in a specific account until a

final legal decision or amicable agreement between the Parties is obtained.

14. SECURITY DEPOSIT

Unless provided otherwise on page 2 of this Agreement, the security deposit is retained by the Stakeholder on behalf of the Provider and may be used for the purpose of covering any damages or debts which the Client may incur under any provision of this Agreement.

15. BALANCE OF ADDITIONAL EXPENSES AND DEPOSIT

Prior to disembarkation of the Client at the end of the Period of Service, the Captain shall present the Client with a detailed statement of amounts payable for the goods or services requested or consumed during the Period of Service and not included in the initial fixed-rate Service. This statement shall be accompanied by orders, detailed invoices or supporting documents.

The Client and the Captain shall calculate the balance of the Advance Provision initially paid and the additional amount due. They shall agree and jointly determine the positive or negative balance in a document signed by the Client and the Captain and shall advise the Stakeholder of this.

In the absence of any reason justifying the retention of the Security Deposit by the Provider, this Security Deposit shall be refunded to the Client, without interest, on the first business day following the latest of the end of the Period of Service, or after all issues have been resolved.

Payment of the total amount is made by the Party in question and the Stakeholder shall release the amounts due as a consequence.

16. DEFAULT OF PAYMENT OR FAILURE TO PAY BY THE CLIENT

In the event that the Client fails to pay any amount payable under this Agreement, pursuant to the conditions for payment provided in pages 1-2 of this Agreement, the Provider, after giving notice to the Client, reserves the right to consider the Agreement to have been terminated at the sole fault of the Client and to retain the entirety of the amounts paid and to recover any amounts not yet paid and due at the date of default of payment.

17. MODIFICATIONS BY JOINT AGREEMENT

Modifications during the performance of the Service may be made by joint agreement between the Provider and the Client. A rider shall be signed if it involves a change of itinerary or an extension of the Period of Service whether or not this includes a financial impact on the Price of the Service. If necessary, additional advance provision shall be paid.

The Captain is authorised to sign any rider for a change of itinerary without extension of the Period of Service on behalf of the Provider. In the event of an extension to the Period of Service, the Provider itself shall sign the rider.

18. NON-PERFORMANCE OF THE SERVICE BY THE PROVIDER

18.1 Case of force majeure
If, in a case of *Force majeure*, as described in Clause 1, the Provider is unable to perform the Service due within forty-eight hours or for a period

equivalent to one tenth of the total duration of the Service, whichever is shorter, the Client may receive an immediate refund of the total amount of payments made under this Agreement, without interest, less any expenses already incurred.

However, if the Parties so agree, performance of the Service may be extended by a period equivalent to the delay or deferred by a mutually agreed period. A rider shall then be signed to this effect.

18.2 Disabling before the start of the Period of Service

If, after mobilisation of the Vessel to the port of embarkation, the Vessel is disabled by an engine breakdown, stranding, collision or any other reason preventing reasonable use of the Vessel by the Captain for a period of between twelve (12) and forty-eight (48) consecutive hours or one tenth (1/10th) of the Period of Service, whichever is shorter, and the disablement was not caused by any act or default by the Client, the Provider may make a refund pro rata temporis for the period of disablement or, if they so agree allow an extension proportional to the period of disablement.

If the Client wishes to invoke this Clause, he shall advise the Captain and the Provider (directly or via the Broker) of this immediately in writing. The Client shall not be liable for additional costs related to the disablement of the Vessel but he shall pay normal expenses during the period of disablement.

19. DELAYED PERFORMANCE OF THE SERVICE

If, in a case of *Force Majeure*, as defined in Clause 1, the Provider finds itself unable to embark Passengers at the port of embarkation set out in this Agreement at the start of the Period of Service, but embarkation can take place within 48 hours of the date of embarkation initially provided or within a period not exceeding 1/10th of the total duration of the Period of Service, the Provider shall refund to the Client the price of the Service prorated by the length of the delay.

However, if the Parties so agree, performance of the Service may be extended by a period equivalent to the delay or deferred by a period to be jointly agreed.

20. DELAY AT THE PORT OF DISEMBARKATION

If the Vessel is delayed in its return to the port of disembarkation due to a case of *Force majeure*, it shall return to the Port of disembarkation provided in the contract as soon as possible; the conditions of this Agreement shall remain in force without penalty or additional charge for the Client or the Provider.

If the delay in the Port of disembarkation is due to a fault attributable to the Client, the Client shall immediately pay compensation to the Provider via the Broker's and Stakeholder's account, a daily rate plus fifty percent (50%).

The Client shall be liable for any loss or prejudice that the Provider may suffer due to the loss of use of the Vessel.

21. CANCELLATION OF THE AGREEMENT BY THE PROVIDER

If cancellation takes place before the start of performance of this Agreement and in the case of *Force majeure*, the recourse set out in Clause 18 §1 above shall apply.

If, before the start of performance of this Agreement and for situations other than *Force majeure*, the Provider cancels the Agreement, the Provider shall, as far as possible offer the Client the choice between a new Agreement for an identical period or make a refund, with damages which shall be calculated and paid in accordance with the following rules:

- 30 days or more before the start of performance of this Agreement, an amount equivalent to 25% of the Price of the Service, less the price of fuel.
- Between 14 and 30 days before the start of performance of this Agreement, an amount equivalent to 35% of the Price of the Service, less the price of fuel.
- 14 days or less before the start of performance of this Agreement, an amount equivalent to 50% of the Price of the Service, less the price of fuel.

22. CANCELLATION OF THE AGREEMENT BY THE CLIENT

If the Client wishes to cancel this Agreement, the Client shall contact the Provider or its representative as soon as possible and confirm the cancellation in writing. Cancellation of this Agreement is subject to the following cancellation charges:

After signature of the Agreement but before the second payment falls due, the Provider shall be entitled to retain the first payment.

After the due date for the following payments, the Provider shall be entitled to retain any payments which are due, have already been paid or remain to be paid.

If none of the amounts due have been paid, the Provider shall be entitled to claim payment of the amounts due from the Client.

No refund or adjustment shall be made in the event of suspension or cancellation of the Agreement by the Client after the start of performance of the Agreement.

23. BANKRUPTCY OF THE PROVIDER - GUARANTEE

If, after signature of this Agreement and before the start of performance of the Service, the Provider is declared bankrupt or, in the case of a company, a liquidator, trustee in bankruptcy or provisional administrator is appointed for all or part of the Provider's assets, the Client shall be well-founded to cancel this Agreement, and all of the amounts paid to the Provider, to the Broker, to the Central Agent or to the Stakeholder under this Agreement shall be refunded without other deductions.

24. MODIFICATION OF THE AGREEMENT BY THE PROVIDER

24.1 **Modification before departure**
If, before performance of this Agreement commences, the Provider is obliged to modify an essential and determinant element of the Agreement,

other than the Scheduled Itinerary, the Provider shall advise the Client of this immediately. The Client shall have the choice of (i) terminating the Agreement and obtaining a refund of the Price of the Service or (ii) accepting the modification and any financial impacts. The Client shall advise the Provider or the Broker of his decision in writing within 48 hours from the date of notification of the modification, failing which the proposed modification shall be deemed to have been accepted.

24.2 **Modification after departure**
If, after the start of performance of this Agreement, for a reason not attributable to the Client, the Provider is unable to perform the essential elements of the Agreement, the Provider shall propose replacement services compatible with this Agreement without invoicing additional costs to the Client.

If the Provider, for technical reasons, is unable to offer a replacement service, or if this is refused by the Client, an amicable agreement shall be found, or, if no amicable agreement is found, reasonable compensation shall be paid to the Client.

In the event of *Force majeure*, the Captain may modify the itinerary as necessary in agreement with the Client.

25. BREAKDOWN OR IMMOBILISATION OF THE VESSEL

In the event of absolute or constructive total loss of the Vessel, or if the Vessel is disabled as described above for a consecutive period in excess of forty-eight (48) hours or one tenth (1/10th) of the Period of Service, whichever is shorter, the Client may terminate this Agreement by giving written notice to the Provider via the Broker or the Captain if no method of communication is available. Within two (2) business days after this termination, the Price of the Service shall be refunded pro rata, without interest, for the part of the Period of Service remaining after the date and time at which the loss or disablement arose. In the case of this termination, the Client may leave the Vessel where it is. The Client may claim recovery from the Provider of reasonable costs of the Client and Passengers to the Port of Disembarkation and for accommodation costs incurred.

Furthermore, after a consecutive period of disablement in excess of forty-eight (48) hours or one tenth (1/10th) of the Period of Service, whichever is shorter, and depending on the nature and seriousness of the disablement, by mutual agreement, the Client may choose to remain on board throughout the Period of Service and the Client shall not then be entitled to make any other or additional claim against the Provider. The Client shall remain liable for any expenses outside of the fixed rate.

26. ASSIGNMENT OF THE AGREEMENT

The Client shall not assign this Agreement, without the prior written consent of the Provider, which may be subject to any conditions that the Provider considers appropriate.

In the event of a change of Provider after signature of this Agreement without a major modification of its

clauses, the Provider shall formally advise the Client of this, indicating the name of the new Provider. This notification shall constitute a rider to this Agreement, which the Client shall not be able to oppose.

27. COMPLAINTS

The Client shall advise the Captain on board of any complaints as soon as possible. The time, date and nature of the complaint shall be recorded in the logbook. The Captain shall advise the Provider, the Broker, the Central Agent and the Stakeholder as soon as possible.

If, however, this complaint cannot be resolved on board the Vessel, the Client shall advise the Provider or the Broker within twenty-four (24) hours following the event, except where this is impossible due to the failure or unavailability of communications equipment. The complaint may be made verbally in the first instance, but it shall be confirmed in writing as soon as possible, specifying the nature of the complaint.

28. APPLICABLE LAW AND JURISDICTION

This Agreement is governed by French law.

In particular, subject to its applicability, this Transport Agreement shall be governed by regulation (EC) n°392/2009 of the European Parliament and Council dated 23 April 2009 related to the responsibility of sea transporters in the event of an accident. In cases where this regulation is not applicable, the Agreement shall be governed by the Athens Convention 1974 on transport by sea of passengers and their luggage.

Any dispute arising from the interpretation and/or performance of this Agreement, shall be brought before the Court of the place of embarkation.

29. NOTICES

Any notices given or to be given by any Party to this Agreement shall be made in writing and shall be deemed to have been duly notified if it is proven that they were sent, in a duly stamped letter sent to the correct address, by courier, post, email or fax, in the case of the Provider, to the Provider or to the Broker at their addresses shown on this Agreement, or in the case of the Client, to his address shown on this Agreement or, if necessary, on board the Vessel.

ANNEXE IV- Extraits obligatoires du Code du tourisme

Article R211-3

Sous réserve des exclusions prévues aux troisième et quatrième alinéas de l'article L. 211-7, toute offre et toute vente de prestations de voyages ou de séjours donnent lieu à la remise de documents appropriés qui répondent aux règles définies par la présente section.

En cas de vente de titres de transport aérien ou de titres de transport sur ligne régulière non accompagnée de prestations liées à ces transports, le vendeur délivre à l'acheteur un ou plusieurs billets de passage pour la totalité du voyage, émis par le transporteur ou sous sa responsabilité. Dans le cas de transport à la demande, le nom et l'adresse du transporteur, pour le compte duquel les billets sont émis, doivent être mentionnés.

La facturation séparée des divers éléments d'un même forfait touristique ne soustrait pas le vendeur aux obligations qui lui sont faites par les dispositions réglementaires de la présente section.

Article R211-3-1

L'échange d'informations précontractuelles ou la mise à disposition des conditions contractuelles est effectué par écrit. Ils peuvent se faire par voie électronique dans les conditions de validité et d'exercice prévues aux articles 1369-1 à 1369-11 du code civil. Sont mentionnés le nom ou la raison sociale et l'adresse du vendeur ainsi que l'indication de son immatriculation au registre prévu au a de l'article L. 141-3 ou, le cas échéant, le nom, l'adresse et l'indication de l'immatriculation de la fédération ou de l'union mentionnées au deuxième alinéa de l'article R. 211-2.

Article R211-4

Préalablement à la conclusion du contrat, le vendeur doit communiquer au consommateur les informations sur les prix, les dates et les autres éléments constitutifs des prestations fournies à l'occasion du voyage ou du séjour tels que :

- 1° La destination, les moyens, les caractéristiques et les catégories de transports utilisés ;
- 2° Le mode d'hébergement, sa situation, son niveau de confort et ses principales caractéristiques, son homologation et son classement touristique correspondant à la réglementation ou aux usages du pays d'accueil ;
- 3° Les prestations de restauration proposées ;
- 4° La description de l'itinéraire lorsqu'il s'agit d'un circuit ;
- 5° Les formalités administratives et sanitaires à accomplir par les nationaux ou par les ressortissants d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen en cas, notamment, de franchissement des frontières ainsi que leurs délais d'accomplissement ;
- 6° Les visites, excursions et les autres services inclus dans le forfait ou éventuellement disponibles moyennant un supplément de prix ;
- 7° La taille minimale ou maximale du groupe permettant la réalisation du voyage ou du séjour ainsi que, si la réalisation du voyage ou du séjour est subordonnée à un nombre minimal de participants, la date limite d'information du consommateur en cas d'annulation du voyage ou du séjour ; cette date ne peut être fixée à moins de vingt et un jours avant le départ ;
- 8° Le montant ou le pourcentage du prix à verser à titre d'acompte à la conclusion du contrat ainsi que le calendrier de paiement du solde ;

9° Les modalités de révision des prix telles que prévues par le contrat en application de l'article R. 211-8 ;

10° Les conditions d'annulation de nature contractuelle ;

11° Les conditions d'annulation définies aux articles R. 211-9, R. 211-10 et R. 211-11 ;

12° L'information concernant la souscription facultative d'un contrat d'assurance couvrant les conséquences de certains cas d'annulation ou d'un contrat d'assistance couvrant certains risques particuliers, notamment les frais de rapatriement en cas d'accident ou de maladie ;

13° Lorsque le contrat comporte des prestations de transport aérien, l'information, pour chaque tronçon de vol, prévue aux articles R. 211-15 à R. 211-18.

Article R211-5

L'information préalable faite au consommateur engage le vendeur, à moins que dans celle-ci le vendeur ne se soit réservé expressément le droit d'en modifier certains éléments. Le vendeur doit, dans ce cas, indiquer clairement dans quelle mesure cette modification peut intervenir et sur quel élément. En tout état de cause, les modifications apportées à l'information préalable doivent être communiquées au consommateur avant la conclusion du contrat.

Article R211-6

Le contrat conclu entre le vendeur et l'acheteur doit être écrit, établi en double exemplaire dont l'un est remis à l'acheteur, et signé par les deux parties. Lorsque le contrat est conclu par voie électronique, il est fait application des articles 1369-1 à 1369-11 du code civil. Le contrat doit comporter les clauses suivantes :

- 1° Le nom et l'adresse du vendeur, de son garant et de son assureur ainsi que le nom et l'adresse de l'organisateur ;
- 2° La destination ou les destinations du voyage et, en cas de séjour fractionné, les différentes périodes et leurs dates ;
- 3° Les moyens, les caractéristiques et les catégories des transports utilisés, les dates et lieux de départ et de retour ;
- 4° Le mode d'hébergement, sa situation, son niveau de confort et ses principales caractéristiques et son classement touristique en vertu des réglementations ou des usages du pays d'accueil ;
- 5° Les prestations de restauration proposées ;
- 6° L'itinéraire lorsqu'il s'agit d'un circuit ;
- 7° Les visites, les excursions ou autres services inclus dans le prix total du voyage ou du séjour ;
- 8° Le prix total des prestations facturées ainsi que l'indication de toute révision éventuelle de cette facturation en vertu des dispositions de l'article R. 211-8 ;
- 9° L'indication, s'il y a lieu, des redevances ou taxes afférentes à certains services telles que taxes d'atterrissage, de débarquement ou d'embarquement dans les ports et aéroports, taxes de séjour lorsqu'elles ne sont pas incluses dans le prix de la ou des prestations fournies ;
- 10° Le calendrier et les modalités de paiement du prix ; le dernier versement effectué par l'acheteur ne peut être inférieur à 30 % du prix du voyage ou du séjour et doit être effectué lors de la remise des documents permettant de réaliser le voyage ou le séjour ;
- 11° Les conditions particulières demandées par l'acheteur et acceptées par le vendeur ;
- 12° Les modalités selon lesquelles l'acheteur peut saisir le vendeur d'une réclamation pour inexécution ou mauvaise exécution du contrat,

réclamation qui doit être adressée dans les meilleurs délais, par tout moyen permettant d'en obtenir un accusé de réception au vendeur, et, le cas échéant, signalée par écrit, à l'organisateur du voyage et au prestataire de services concernés ;

13° La date limite d'information de l'acheteur en cas d'annulation du voyage ou du séjour par le vendeur dans le cas où la réalisation du voyage ou du séjour est liée à un nombre minimal de participants, conformément aux dispositions du 7° de l'article R. 211-4 ;

14° Les conditions d'annulation prévues aux articles R. 211-9, R. 211-10 et R. 211-11 ;

15° Les conditions d'annulation prévues aux articles R. 211-9, R. 211-10 et R. 211-11 ;

16° Les précisions concernant les risques couverts et le montant des garanties au titre du contrat d'assurance couvrant les conséquences de la responsabilité civile professionnelle du vendeur ;

17° Les indications concernant le contrat d'assurance couvrant les conséquences de certains cas d'annulation souscrit par l'acheteur (numéro de police et nom de l'assureur) ainsi que celles concernant le contrat d'assistance couvrant certains risques particuliers, notamment les frais de rapatriement en cas d'accident ou de maladie ; dans ce cas, le vendeur doit remettre à l'acheteur un document précisant au minimum les risques couverts et les risques exclus ;

18° La date limite d'information du vendeur en cas de cessation du contrat par l'acheteur ;

19° L'engagement de fournir à l'acheteur, au moins dix jours avant la date prévue pour son départ, les informations suivantes :

a) Le nom, l'adresse et le numéro de téléphone de la représentation locale du vendeur ou, à défaut, les noms, adresses et numéros de téléphone des organismes locaux susceptibles d'aider le consommateur en cas de difficulté ou, à défaut, le numéro d'appel permettant d'établir de toute urgence un contact avec le vendeur ;

b) Pour les voyages et séjours de mineurs à l'étranger, un numéro de téléphone et une adresse permettant d'établir un contact direct avec l'enfant ou le responsable sur place de son séjour ;

20° La clause de résiliation et de remboursement sans pénalités des sommes versées par l'acheteur en cas de non-respect de l'obligation d'information prévue au 13° de l'article R. 211-4 ;

21° L'engagement de fournir à l'acheteur, en temps voulu avant le début du voyage ou du séjour, les heures de départ et d'arrivée.

L'acheteur peut céder son contrat à un cessionnaire qui remplit les mêmes conditions que lui pour effectuer le voyage ou le séjour, tant que ce contrat n'a produit aucun effet.

Sauf stipulation plus favorable au cédant, celui-ci est tenu d'informer le vendeur de sa décision par tout moyen permettant d'en obtenir un accusé de réception au plus tard sept jours avant le début du voyage. Lorsqu'il s'agit d'une croisière, ce délai est porté à quinze jours. Cette cession n'est soumise, en aucun cas, à une autorisation préalable du vendeur.

Article R211-7

L'acheteur peut céder son contrat à un cessionnaire qui remplit les mêmes conditions que lui pour effectuer le voyage ou le séjour, tant que ce contrat n'a produit aucun effet.

Sauf stipulation plus favorable au cédant, celui-ci est tenu d'informer le vendeur de sa décision par tout moyen permettant d'en obtenir un accusé de réception au plus tard sept jours avant le début du voyage. Lorsqu'il s'agit d'une croisière, ce délai est porté à quinze jours. Cette cession n'est soumise, en aucun cas, à une autorisation préalable du vendeur.

L'acheteur peut céder son contrat à un cessionnaire qui remplit les mêmes conditions que lui pour effectuer le voyage ou le séjour, tant que ce contrat n'a produit aucun effet.

Sauf stipulation plus favorable au cédant, celui-ci est tenu d'informer le vendeur de sa décision par tout moyen permettant d'en obtenir un accusé de réception au plus tard sept jours avant le début du voyage. Lorsqu'il s'agit d'une croisière, ce délai est porté à quinze jours. Cette cession n'est soumise, en aucun cas, à une autorisation préalable du vendeur.

Article R211-8

Lorsque le contrat comporte une possibilité expresse de révision du prix, dans les limites prévues à l'article L. 211-12, il doit mentionner les modalités précises de calcul, tant à la hausse qu'à la baisse, des variations des prix, et notamment le montant des frais de

transport et taxes y afférentes, la ou les devises qui peuvent avoir une incidence sur le prix du voyage ou du séjour, la part du prix à laquelle s'applique la variation, le cours de la ou des devises retenu comme référence lors de l'établissement du prix figurant au contrat.

Article R211-9

Lorsque, avant le départ de l'acheteur, le vendeur se trouve contraint d'apporter une modification à l'un des éléments essentiels du contrat telle qu'une hausse significative du prix et lorsqu'il méconnaît l'obligation d'information mentionnée au 13° de l'article R. 211-4, l'acheteur peut, sans préjudice des recours en réparation pour dommages éventuellement subis, et après en avoir été informé par le vendeur par tout moyen permettant d'en obtenir un accusé de réception :

- soit résilier son contrat et obtenir sans pénalité le remboursement immédiat des sommes versées ;
- soit accepter la modification ou le voyage de substitution proposé par le vendeur ; un avenant au contrat précisant les modifications apportées est alors signé par les parties ; toute diminution de prix vient en déduction des sommes restant éventuellement dues par l'acheteur et, si le paiement déjà effectué par ce dernier excède le prix de la prestation modifiée, le trop-perçu doit lui être restitué avant la date de son départ.

Article R211-10

Dans le cas prévu à l'article L. 211-14, lorsque, avant le départ de l'acheteur, le vendeur annule le voyage ou le séjour, il doit informer l'acheteur par tout moyen permettant d'en obtenir un accusé de réception ; l'acheteur, sans préjudice des recours en réparation des dommages éventuellement subis, obtient auprès du vendeur le remboursement immédiat et sans pénalité des sommes versées ; l'acheteur reçoit, dans ce cas, une indemnité au moins égale à la pénalité qu'il aurait supportée si l'annulation était intervenue de son fait à cette date.

Les dispositions du présent article ne font en aucun cas obstacle à la conclusion d'un accord amiable ayant pour objet l'acceptation, par l'acheteur, d'un voyage ou séjour de substitution proposé par le vendeur.

Article R211-11

Lorsque, après le départ de l'acheteur, le vendeur se trouve dans l'impossibilité de fournir une part prépondérante des services prévus au contrat représentant un pourcentage non négligeable du prix honoré par l'acheteur, le vendeur doit immédiatement prendre les dispositions suivantes sans préjudice des recours en réparation pour dommages éventuellement subis :

- soit proposer des prestations en remplacement des prestations prévues en supportant éventuellement un supplément de prix et, si les prestations acceptées par l'acheteur sont de qualité inférieure, le vendeur doit lui rembourser, dès son retour, la différence de prix ;
- soit, s'il ne peut proposer aucune prestation de remplacement ou si celles-ci sont refusées par l'acheteur pour des motifs valables, fournir à l'acheteur, sans supplément de prix, des titres de transport pour assurer son retour dans des conditions pouvant être jugées équivalentes vers le lieu de départ ou vers un autre lieu accepté par les deux parties.

Les dispositions du présent article sont applicables en cas de non-respect de l'obligation prévue au 13° de l'article R.211.4.

**APPENDIX IV- Mandatory extracts
from the Tourism Code**

Article R211-3

Subject to the exclusions provided in the third and fourth paragraphs of article L. 211-7, any offer and any sale of services or holidays requires the provision of suitable documents which satisfy the rules of this section.

In the case of the sale of airline tickets or regular line unaccompanied tickets for services related to this transport, the vendor shall issue to the purchaser one or more tickets for the whole of the journey, issued by the transporter or under the transporter's responsibility. In the case of transport on request, the name and address of the transporter on whose behalf the tickets are issued must be recorded.

Separate invoicing for the various elements making up a single tour must fixed rate does not relieve the vendor of his obligations under the regulatory provisions of this section.

Article R211-3-1

The exchange of pre-contractual information or the provision of contractual conditions shall be in writing. It may be by electronic means in the conditions of validity and exercise provided in articles 1369-1 to 1369-11 of the Civil Code. The name or business name and address of the vendor as well as its registration number provided in article L. 141-3 shall be included, or, if applicable, the name address and registration number of the federation or union noted in the second paragraph of article R. 211-2.

Article R211-4

Before entering into the Agreement, the vendor shall provide the consumer with information on the price, dates and other elements constituting the services provided during the trip or holiday such as:

- 1° The destination, methods, characteristics and categories of transport used;
- 2° The accommodation type, its location, level of comfort and main characteristics, its approval and tourism classification under the regulations or conventions of the host country;
- 3° The catering services proposed;
- 4° Description of the itinerary in the case of a tour;
- 5° The administrative and health formalities required for nationals or residents of another Member State of the European Union or a State which is a party to the European Economic Area Agreement in the event that frontiers are to be crossed and the timescales for achieving these;
- 6° The visits, excursions and other services included in the fixed rate or which may be available at additional cost;
- 7° The minimum or maximum group size required for the trip or holiday and whether the trip or holiday is subject to a minimum number of participants, the deadline for informing the consumer in the event of cancellation of the trip or holiday, this date shall not be less than twenty-one days before departure;
- 8° The amount or percentage of the price to be paid as a deposit when entering into the agreement and the schedule for payment of the balance;
- 9° The conditions for review of prices as provided in the agreements pursuant to article R. 211-8;
- 10° The contractual conditions for cancellation;
- 11° Conditions for cancellation set out in articles R. 211-9, R. 211-10 and R. 211-11;

- 12° Information regarding optional insurance covering the consequences of certain cases of cancellation or an assistance agreement covering certain specific risks, specifically repatriation costs in the event of accident or illness;
- 13° When the agreement includes air transport services, information for each leg of the flight, provided in articles R. 211-15 to R. 211-18.

Article R211-5

Prior information given to the consumer is binding on the vendor, unless the vendor has expressly reserved the right to modify some elements thereof. The vendor shall, in this case, clearly indicate the extent of any modification and the elements which are subject to change.

Under all circumstances, the consumer shall be informed of any modifications made to the prior information before entering into the agreement.

Article R211-6

The agreement entered into by the vendor and the purchaser shall be in writing, in two copies, one of which is provided to the purchaser, and signed by both parties. When the agreement is entered into electronically, articles 1369-1 to 1369-11 of the Civil Code shall apply. The agreement shall include the following clauses:

- 1° The name and address of the vendor, guarantor and insurer and the name and address of the organiser;
- 2° The destination(s) of the trip and, in the case of a split journey, the different periods and their dates;
- 3° The methods, characteristics and categories of transport used, the dates and places of departure and return;
- 4° The accommodation type, its location, its level of comfort and main characteristics and tourism classification under the regulations or conventions of the host country;
- 5° The catering services proposed;
- 6° Description of the itinerary in the case of a tour;
- 7° The visits, excursions and other services included in the price of the trip or holiday;
- 8° The total price of the invoiced services and an indication of any review of this invoicing pursuant to the provisions of article R. 211-8;
- 9° An indication, if applicable, of fees or charges related to certain services such as landing fees, disembarkation or embarkation fees in ports and airports, visitor's tax, when these are not included in the process of the service(s) provided;
- 10° The schedule and conditions for payment of the price; the final payment by the purchaser shall not be lower than 30% of the total price of the trip or holiday and shall be made when the travel documents for the trip or holiday are provided;
- 11° The special conditions requested by the purchaser and accepted by the vendor;
- 12° The conditions in which the purchaser may claim against the vendor for non-performance or improper performance of the agreement, which must be sent as soon as possible using any method providing an acknowledgement of receipt from the vendor and, if applicable, notified in writing to the organiser of the trip and the provider of the services in question;
- 13° The deadline for advising the purchaser in the event of cancellation of the trip or holiday by the vendor in the case where the provision of the trip or holiday is subject to a minimum number of participants, pursuant to the

provisions of paragraph 7 of article R. 211-4;

14° The contractual conditions for cancellation;

15° Conditions for cancellation set out in articles R. 211-9, R. 211-10 and R. 211-11;

16° Information regarding the risks covered and the amount of insurance cover under the insurance policy covering the consequences of professional civil liability on the part of the vendor;

17° Information regarding the insurance policy covering the consequences of certain cases of cancellation taken out by the purchaser (policy number and name of insurer) and the assistance policy covering specific risks, specifically repatriation costs in the event of accident or illness; in this case, the vendor shall provide the purchaser with a document specifying the risks which are covered and those which are excluded;

18° The deadline for informing the vendor in the event of assignment of the agreement by the purchaser;

19° The undertaking to provide the purchaser, at least ten days before the planned departure date with the following information:

- a) The name, address and telephone number of the vendor's local representative or, failing this, the names, addresses and telephone numbers of local organisations likely to assist the consumer in the event of a problem, or failing this a telephone number enabling contact to be made with the vendor in an emergency;
- b) For trips and holidays for minor children abroad, a telephone number and an address enabling direct contact with the child or person in charge on the site of the holiday;
- 20° The clause for termination and refund of amounts paid by the purchaser, without penalty, in the case of a breach of the obligation to provide information pursuant to paragraph 13 of article R. 211-4;
- 21° The undertaking to provide the purchaser, in a timely manner before the start of the holiday or trip, with the departure and arrival times.

Article R211-7

The client may assign his agreement to an assignee who fulfils the same conditions as the client to take the trip or holiday provided that the agreement has not become effective.

In the absence of a stipulation more favourable to the assignor, the assignor is responsible for informing the vendor of his decision by any method enabling him to obtain an acknowledgement of receipt, at the latest seven days before the start of the trip. Where it is a cruise, this deadline is extended to fifteen days. This assignment is not, under any circumstances, subject prior authorisation by the vendor.

Article R211-8

When the agreement includes an express option for a price review, within the limits provided in article L. 211-12, it must specify the precise conditions for calculation of price variation, for an increase or decrease and specifically the amount of transport costs and related taxes, the currency or currencies which may have an impact on the price of the trip or holiday, the portion of the price to which the variation applies, the exchange rates of the currencies used for reference when the price in the agreement was established.

Article R211-9

When, prior to the purchaser's departure, the vendor is obliged to modify one of the essential elements of the agreement, such as a significant price increase and when the vendor breaches the obligation to provide information set out in paragraph 13 of article R. 211-4, the purchaser may, without prejudice to any action for compensation of any damages sustained, and after having been advised of this by the vendor by any means enabling an acknowledgement of receipt to be obtained,

-either terminate the agreement and obtain an immediate refund of the amounts paid, without penalty;

-or accept the modification or the replacement trip proposed by the vendor; a rider to the agreement specifying the modifications made shall then be signed by the parties; any reduction in price shall be deducted from any amounts remaining payable by the purchaser and, if the payment already made exceeds the price of the modified service, the excess paid shall be refunded before the date of departure.

Article R211-10

In the case set out in article L. 211-14, when, prior to the departure of the purchaser, the vendor cancels the trip or holiday, the vendor shall advise the purchaser using any method enabling an acknowledgement of receipt to be obtained; the purchaser, without prejudice to any action compensation of the damages sustained, shall obtain compensation from the vendor, at least equal to the penalty that the purchaser would have paid if the purchaser had cancelled on the same date.

The provisions of this article do not represent an obstacle to an amicable agreement with the purpose of the purchaser accepting an alternative trip or holiday proposed by the vendor.

Article R211-11

When, after the purchaser's departure, the vendor is unable to provide a significant part of the services set out in the agreement, representing a major percentage of the price honoured by the purchaser, the vendor shall immediately take the following action without prejudice to any compensation for damages which may have been sustained:

-either propose replacement services for the planned services, bearing any additional price and, if the services accepted by the purchaser are of inferior quality, the vendor shall refund the difference in price on the purchaser's return;

-or, if the vendor cannot propose any replacement or these proposals are refused by the purchaser for valid reasons, provide the purchaser, at no additional cost, with tickets to ensure the purchaser's return in conditions which could be considered to be equivalent, to the place of departure or to another place accepted by the two parties. The provisions of this article apply in the event of a breach of the obligation provided in paragraph 13 of article R. 211-4.

CONTRAT DE TRANSPORT - NOTICE EXPLICATIVE

I. Pourquoi un Contrat de transport

En raison de l'évolution de la réglementation fiscale et douanière en Europe, et en particulier de la suppression de l'exonération de la taxe sur les carburants (TICPE) dans le cas d'affrètement d'un yacht pour réaliser un voyage d'agrément, ECPY a proposé de créer, en complément du contrat traditionnel de charter dit « MYBA Charter Agreement », un contrat susceptible de bénéficier à nouveau de ladite exonération de TICPE. **Pour ce faire, le contrat change de nature et devient un contrat de transport.**

Si on ajoute à cette exonération les différentes modulations de TVA (taux transport soit 10% pour un transport intérieur et exonération pour un transport international), il apparaît que l'écart de coût final de la prestation « voyage » par rapport à la location « charter » est significatif : fuel environ 3 fois moins cher et TVA réduite de moitié, voire exonérée.

Il convient de préciser que :

1. l'emploi d'un contrat de transport au lieu d'un contrat de location (MYBA charter) est fiscalement très intéressant, mais il a des contreparties au niveau des responsabilités des intervenants ; certains deviennent des agents de voyage, avec des obligations d'information et de transparence vis-à-vis des Clients.
2. Le « Client » qui louait le yacht devient, ainsi que ses Invités, un Consommateur et un Passager, avec les protections juridiques qu'impliquent ces statuts.
3. Un yacht effectuant des prestations de transport demeure un yacht avant tout commercial. Il doit donc, s'il est utilisé sous le régime de l'exonération applicable aux navires de commerce, continuer d'en respecter les principes pour éviter une remise en cause de cette fiscalité.

Ainsi proposé, le Contrat de transport vise à :

- rester dans la continuité de l'offre traditionnelle de navigation et d'hébergement à bord d'un yacht, en tant qu'expérience de très haut de gamme ;
- permettre, par les critères déterminants du contrat, que les possibles exemptions et exonérations soient acquises sans aucune prise de risque fiscal ni douanier par les parties ;
- s'inscrire dans le cadre global de la réglementation européenne sur les voyages organisés, tout en étant adapté aux souhaits des Parties en matière de clause de juridiction ;
- contribuer à la démarche de professionnalisation du monde du Yachting.

II. Caractéristiques et implications

En faisant évoluer le contrat de cette façon, les professionnels du Yachting placent cette partie de leurs activités dans le cadre défini par l'activité de croisière : « voyage organisé comprenant un itinéraire maritime et des prestations d'hébergement à bord du navire ». Il demeure cependant une différence principale avec la croisière usuelle : dans le cas d'une « croisière de yachting », le Client est unique, les différents passagers faisant partie d'un même groupe autour du Client et il n'y a pas de location « à la cabine ».

Le recours au contrat de transport ou à celui de location dépendra des caractéristiques retenues par les Parties au contrat :

- le premier (transport) permet l'exonération de TICPE, ce que le second (location ou charter) ne permet pas
- en cas de voyage international (= comportant au moins une escale hors du pays de départ), le contrat de transport forfaitaire est exonéré de TVA ; dans le cas contraire, la TVA transport est due au prorata des distances parcourues dans les eaux nationales¹
- le contrat de transport relève d'un prix forfaitaire « forfait touristique » qui inclut le voyage proprement dit, l'hébergement des Passagers, un ensemble de services de base, mais aussi les pré et post-acheminements du navire de/vers le port de début/fin de croisière.
- en cas de voyage à 100% dans les eaux territoriales, la TVA sur le prix du transport s'applique au taux Transport (10%) ; cette TVA est réduite au prorata des navigations réalisées dans les eaux internationales, exonérées.
- si la prestation est réalisée à quai (cas des manifestations, Cannes, Monaco, etc.) il n'est pas possible de proposer un contrat de transport puisqu'il n'y a aucun transport effectif de passagers.

Ainsi, le recours à l'un ou l'autre des deux types de contrat, transport ou location, doit-il être choisi en fonction de l'emploi du Yacht.

III. Clauses principales

Le contrat dit « de transport » est une **prestation commerciale** réalisée par un armateur ou affrèteur de navire commercial au bénéfice d'un Client et de Passagers. Il y a un seul Client à bord ; il détient un même titre de transport pour ses invités.

Transport, hébergement et services inclusifs

Le contrat inclut à titre forfaitaire :

- l'embarquement des passagers dans le port de départ
- un itinéraire déterminé, fuel compris (correspond à un nombre forfaitaires d'heures de navigation)
- des prestations forfaitaires à bord, dont l'itinéraire, l'hébergement, et des services inclusifs
- les mouvements avec la terre en cas d'escale au mouillage
- le débarquement des passagers dans le port d'arrivée
- les coûts spécifiques de pré- et post- acheminement du navire jusqu'à / depuis les ports d'embarquement / débarquement, ainsi que les taxes & redevances dans ces ports

¹ avec une exception pour les transports entre la France continentale et la Corse

Restauration et services accessoires

Des prestations complémentaires dites accessoires sont possibles, consistant dans l'adaptation, à la demande du client de la restauration à la demande (repas, boissons, etc.), ces prestations complémentaires ou « accessoires » donnant lieu à facturation en sus, et étant redevables de la TVA de droit commun.

Les achats réalisés à l'étranger pour le compte du Client sont des débours pris sur les avances (APA). Ils suivent leur propre régime de TVA.

Changements d'itinéraire

Autour de l'itinéraire déterminé, prévu à la signature du contrat, et constitué par 2 ports (embarquement & débarquement) et d'un nombre forfaitaire d'heures de navigation dans une zone spécifiée, il est possible au Client de demander des changements d'itinéraire. Ainsi, l'esprit d'un choix possible du Client lors d'une navigation à bord d'un yacht est préservé, tout en restant dans le cadre d'un contrat de transport. Si les escales ainsi retenues sont dans le cadre du forfait initial, il suffit de les indiquer dans le contrat (annexe I), tout comme les éventuels mouvements de passagers. Si l'itinéraire retenu génère un surcoût, un avenant spécifique doit être signé, avec une facturation supplémentaire.

Parallélisme avec les autres clauses du MYBA Charter Agreement

Toutes les autres dispositions du contrat de charter « MYBA » sont maintenues, mais ont fait l'objet, le cas échéant, de clarification ou de changement de terminologie.

Sont donc prévues comme par le passé, mais adaptées selon besoin :

- la constitution des coûts du voyage, de l'avance sur frais et du dépôt de garantie
- les obligations mutuelles du Prestataire / du Capitaine d'une part et du Client / des Passagers d'autre part pendant la réalisation du Voyage
- l'usage des équipements nautiques et les indemnités en cas d'accident
- les conditions financières, modalités de règlement et obligations afférentes
- la gestion des aléas de réalisation de la Prestation (retards, modifications, annulations, pannes...)
- les clauses juridiques générales et notamment la loi applicable et la juridiction compétente.

Référentiel juridique

Sur ces derniers points, il est recommandé aux professionnels du Yachting de choisir avec le Client, avant signature du contrat, le référentiel juridique (Clause 28) en fonction de la nationalité des Parties et des modalités et localisations relatives au Voyage. Le document « CONTRAT DE PRESTATION DE TRANSPORT YACHTING (V1.1c)_FR.docx » est la version en langue française et référentiel juridique de droit français.

IV. Les acteurs du Contrat

Comme le contrat de location (charter), le contrat de Transport comprend 5 acteurs :

- **Le Client**, sinon qu'il n'est plus Affrèteur du yacht (charterer) mais Passager détenteur du contrat de Transport, ainsi que ses invités, également des Passagers.
- **L'Armateur ou exploitant** du yacht, qui devient Prestataire du contrat de Transport, ou Transporteur
- **L'Agent central** qui tient toujours les mêmes rôles qu'au charter (qui peuvent varier selon les mandats qu'il reçoit de l'armateur) mais dont les engagements dans la définition du contrat sont requalifiés, du fait de la nature de forfait touristique du contrat, avec des obligations plus formelles dans la protection des intérêts du Client et des Passagers, d'enregistrement comme agent de voyage, d'assurance professionnelle et de garantie financière.
- **Le Séquestre**, dont la fonction de garantie dans la gestion des sommes versées ou déposées, maintenue pour la sécurisation des sommes versées, a été séparée de celle d'Agent central (fonctions qui sont regroupées dans le contrat de charter sous le terme de « Stakeholder »). Ceci n'empêche par l'Agent central d'être le Séquestre.
- **Le Courtier (Broker)** qui tient toujours le même rôle que dans le contrat de Charter vis-à-vis de l'armateur et du Client, mais dont les engagements dans la définition du contrat sont requalifiés, du fait de la nature de forfait touristique du contrat, avec des obligations plus formelles dans l'information du Client et des Passagers, mais aussi d'enregistrement comme agent de voyage, d'assurance professionnelle et de garantie financière.

Le Courtier et l'Agent central, qualifiés d'agents de voyage, sont responsables de plein droit vis-à-vis du client du bon déroulement de la prestation. Ils ont des obligations formelles d'information du Client (caractéristiques du voyage, garanties, assurances etc.).

La nature des relations entre le Prestataire et les intermédiaires de vente du contrat (Courtier, Agent central et Séquestre) est spécifiée dans le Contrat ; il est vivement recommandé de procéder à la signature d'un mandat spécifique du Prestataire, attribuant à chacun de ces intervenants le rôle d'intermédiaire transparent (au sens fiscal). De ce fait, la rémunération (commission) qu'ils perçoivent du Prestataire, et qu'ils doivent lui facturer, relève de la même fiscalité que le contrat de transport ; cette commission est donc exonérée de TVA dans le cadre d'un transport international (au moins une escale à l'étranger).

A noter que, s'agissant du rôle du Courtier, seule la personne physique ou morale citée comme Courtier au contrat et mandatée par l'armateur est intermédiaire transparent, et bénéficie à ce titre de l'éventuelle exonération de sa commission. A contrario, « l'apporteur d'affaire », également dénommé « broker », qu'il soit salarié d'une agence de yacht broker ou agent commercial indépendant perçoit une rémunération qui est redevable de la TVA. Il n'a aucune obligation au titre du code du Tourisme.

V. Rappel du référentiel juridique européen & français

Le régime du transport de passagers est couvert par diverses réglementations très précises, et notamment :

1. **Le règlement EC 392/2009 dit « PLR » sur la responsabilité en matière de transport de passagers par voie maritime en cas d'accident ;**

*Le contrat de transport est donc régi par le règlement EC n°392/2009 du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la **responsabilité des transporteurs de passagers par mer** en cas d'accident. Dans les cas où ce règlement ne serait pas applicable, le contrat sera régi par la Convention d'Athènes de 1974 relative aux transports par mer de passagers et de leurs bagages. La loi française s'applique pour les aspects qui se trouvent en dehors du champ d'application du Règlement CE n°392/2009 précité.*

2. **Le règlement EC 1177/2010 dit « PRR » sur les droits des passagers maritimes)**

*Pour mémoire, les dispositions du Règlement EC n°1177/2010 du Parlement Européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant le **droit des passagers** voyageant par mer ne sont généralement pas applicables (cas des navires transportant moins de douze passagers).*

3. **La directive EC 90/314 dite « PTR », relative aux voyages organisés, et ses transpositions nationales (code du Tourisme).**

Le référentiel issu de la directive européenne directive EC 90/314 « Packet Travel Directive » relative aux voyages organisés a fait, comme toute directive, l'objet d'une transposition nationale dans chacun des pays concernés. S'agissant de la France, les éléments sont inscrits dans le code du Tourisme qui est donc nécessairement un élément de référence du Contrat (ou son équivalent national en cas de prestation contractée dans le référentiel d'un autre pays de l'UE). Dans le contexte français, il est fait obligation aux professionnels du voyage (agent de voyage, opérateur de voyage organisé et transporteur) de respecter un ensemble de formalismes, notamment en ce qui concerne :

- l'information du consommateur, exigeant une définition explicite préalable de ce que comprend le voyage proposé ;
- la protection du consommateur
- l'indemnisation du consommateur

Dans tous les cas, la déclinaison du code du Tourisme au yachting indique que :

- le Prestataire (armateur propriétaire du Yacht ou affréteur) est le Transporteur ;
- Le Courtier (qui vend le voyage au Client) est l'agent de voyage ;
- Le cas échéant, l'agent central gestionnaire du yacht est également organisateur du Voyage.

Il est donc nécessaire, a minima pour le Courtier (Broker) et l'Agent central :

1. de s'enregistrer auprès d'Atout-France, comme agent de voyage ;
2. de souscrire une assurance adaptée (ou compléter son contrat) ;
3. d'être couvert par une garantie financière.

La conformité aux obligations d'assurances et de garantie financière est essentielle pour un professionnel.

Lorsque la conservation des sommes déposées par le Client est confiée à un tiers, le Séquestre, il est important que le Courtier et l'Agent central vérifient la fiabilité financière de ce tiers sur les sommes confiées.

VI. Le titre de voyage

Les mentions obligatoires du billet de croisière sont fixées par l'article 78 du décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes. Le billet (représenté par le Contrat), remis par le Courtier en contrepartie du paiement, doit donc comporter les mentions suivantes :

1. Le nom et le type du navire ;
2. Les nom et adresse de l'organisateur de la croisière ;
3. Les nom et adresse du / des passager(s) ou de son/leur représentant(s) ;
4. La classe, le numéro de la cabine et le prix du voyage ainsi que les frais qui y sont compris ;
5. Les ports de départ et de destination ;
6. Les dates prévues de départ et d'arrivée ;
7. Les escales prévues ;
8. Les services accessoires promis au (x) passager(s).

VII. Spécificités

Quelques clauses spécifiques au contrat d'affrètement ont été supprimées, et notamment :

- la clause de vente du navire en cours de Contrat, cette situation devant être traitée par son impact sur le déroulement du Contrat, notamment le changement de prestataire ;
- la plupart des éléments relevant des transactions, rémunérations et commissions entre Armateur, Agent central, Séquestre et Courtier, que le Client n'a pas à connaître en totalité, surtout s'il s'agit de scénarios se déroulant après la fin du Contrat ; ces éléments font l'objet du mandat, par le Transporteur, aux intermédiaires : Courtier, Agent central et Séquestre.
- la clause de répartition des bénéfices en cas de sauvetage, qui n'a plus lieu d'exister.

L'existence d'un mandat direct et transparent entre Prestataire et Courtier, Séquestre et Agent central a été stipulée dans le contrat, pour la bonne information du Client. Le document-type de mandat fait partie du kit du contrat de transport.

VIII. Eléments complémentaires

Il conviendra d'intégrer dans les pratiques d'exploitation la constitution par le capitaine d'un dossier archivant minutieusement les données de navigation nécessaires à la justification, immédiate ou a posteriori, de l'exonération fiscale et douanière (relevé des trajets effectués, des achats et consommations de fuel et des mouvements de passagers).

ANNEXE : Contenu du « kit » du contrat de transport & documentation explicative

1. **Le contrat de transport ECPY-MYBA**, numéroté/incrémenté à chaque téléchargement, comprenant :
 - les clauses spécifiques (signataires, yacht, croisière, prix, conditions particulières, signatures)
 - annexe I – descriptif initial de l'itinéraire avec liste des passagers, et tableau des modifications (valant avenant sans surcoût)
 - annexe II – descriptif de la prestation (à remplir au cas par cas, documentation armateur ou agent central)
 - annexe III – les clauses de conditions générales de vente (CGV)
 - annexe IV – citation obligatoire du code du tourisme
2. Des notes d'information visas & vaccinations, bagages, fiscalité et assurances complémentaires, à remettre au Client.
3. Un avenant type (modification de clauses en cours de voyage) pour les capitaines (correspondant aux avenants avec impact sur le coût du contrat).
4. Un mandat de délégation du Transporteur (armateur ou affréteur) à l'Agent central, au Séquestre et au Courtier (intermédiaires transparents)

Documentation explicative associée :

- la présente notice explicative
- un tableau comparatif entre le contrat MYBA (de charter) et le contrat ECPY-MYBA (de transport) (seulement pour les professionnels / cycle de formation)
- un guide pour l'enregistrement auprès d'Atout France, les assurances et les garanties financières
- divers documents de formation et recueil de textes

Annexe IX : Contrat de transport (conditions générales et particulières) FIN

2018



CONTRAT DE CROISIERE MARITIME A BORD D'UN YACHT CONDITIONS GENERALES



DEFINITIONS	page 2
ARTICLE 1 - OBJET	page 3
TITRE I – DROITS ET OBLIGATIONS DU CLIENT	
page 3	
SECTION I. - DROITS ET OBLIGATIONS GENERALES	page 3
ARTICLE 2 - CONDITIONS ET FRAIS DE MODIFICATION ET/OU ANNULATION - EMPECHEMENT	page 3
ARTICLE 3 - MODIFICATIONS EN COURS DE CROISIERE	page 3
ARTICLE 4 - FORMALITES ADMINISTRATIVES ET SANITAIRES PREALABLES	page 3
SECTION II. - DROITS ET OBLIGATIONS PARTICULIERES	page 4
ARTICLE 5 - OBLIGATIONS PROPRES AU TRANSPORT	page 4
ARTICLE 6 - DEPENSES DU CLIENT	page 5
ARTICLE 7 - OBLIGATIONS AU COURS DE LA CROISIERE	page 5
ARTICLE 8 - ASSURANCE ET RESPONSABILITE DU CLIENT	page 6
TITRE II – DROITS ET OBLIGATIONS GENERALES DU TRANSPORTEUR	
page 6	
ARTICLE 9 - ORGANISATION DU TRANSPORT	page 6
ARTICLE 10 - ANNULATION DE LA CROISIERE - RETARD - MODIFICATIONS - INTERRUPTION	page 6
ARTICLE 11 - BAGAGES	page 7
ARTICLE 12 - RESPONSABILITE	page 7
ARTICLE 13 - REVISION DES PRIX	page 7
TITRE III – DISPOSITIONS DIVERSES	
page 8	
ARTICLE 14 - TRANSFERT DU CONTRAT	page 8
ARTICLE 15 - JURIDICTION / ARBITRAGE / LOI APPLICABLE	page 8
ARTICLE 16 - COURTIERES	page 8
ARTICLE 17 - RECLAMATIONS	page 8
ARTICLE 18 - NOTIFICATIONS	page 9
ARTICLE 19 - INTERPRETATION DU CONTRAT - MODIFICATIONS	page 9
CONDITIONS GENERALES ISSUES DU CODE DU TOURISME	page 9

1/11

Contrat de Croisière maritime à bord d'un yacht limité à 12 passagers - Conditions générales - Version 2.2 / Mars 2018
La Fédération des Industries Nautiques met à votre disposition un contrat de croisière qui dans son principe a reçu l'aval de la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects pour les matières relevant de sa compétence. Il vous appartient cependant de vous assurer que les dispositions qui y sont proposées correspondent aux modalités d'exécution des prestations convenues et que les prestataires parties au contrat sont en règle avec les dispositions légales en vigueur.

DEFINITIONS

Les termes commençant par des majuscules utilisés ci-après sont définis comme suit sous réserve de plus amples précisions dans les conditions particulières des présentes :

Courtier : personne ou société qui organise et commercialise la croisière au nom et pour le compte du Transporteur.

Avance pour les Dépenses du Client : somme avancée par le Client pour permettre au Transporteur de faire face aux Dépenses du Client.

Client : désigne dans le corps du présent contrat les personnes physiques ou la personne morale nommément mentionnée(s) en première page du présent contrat.

Croisière : trajet maritime effectué par le Navire.

Contrat : le présent contrat de transport à bord d'un yacht limité à 12 Passagers.

Dépenses du Client : dépenses supplémentaires non comprises dans le Prix du Contrat de Croisière qui correspondent :

- soit à des prestations de services dissociables du transport rendus par le Transporteur tels que et sans que la liste soit exhaustive : aliments ou boissons spécifiquement commandés sur demande du Client ou des Passagers, blanchissage des effets personnels, frais de communication, télécopie, téléphone fixe, GSM, satellitaire, courriels, internet, etc. fournis à partir d'un abonnement du Navire, l'organisation d'événements réalisés ou engagés spécifiquement à la demande du Client ou des Passagers. Ces prestations donneront lieu à délivrance de factures auxquelles la TVA sera appliquée en sus en fonction des règles de droit commun.
- soit à des dépenses engagées par le Transporteur ou le Navire, au nom et pour le compte du Client ou des Passagers, à savoir notamment les transferts et déplacements à terre, les taxes locales si applicables. Ces dépenses feront l'objet d'une note de débours (reddition de compte à l'euro/l'euro).

Le règlement des compléments de prix et des dépenses engagées au nom et pour le compte du Client ou des Passagers sera opéré chaque fois que nécessaire par prélèvement sur l'Avance pour les Dépenses du Client.

Escale : port ou mouillage identifié sur le Trajet.

Force majeure : au sens des présentes, la notion de "Force Majeure" sera attribuée à toute cause résultant ou imputable aux actes, omissions, accidents ou fortunes de mer et généralement tous événements irrésistibles et hors du contrôle du Transporteur, du Courtier ou du Client ou du Passager dont la liste indicative mais non limitative suit : grèves, "lock-outs" ou autres conflits sociaux, insurrections, émeutes, blocus, invasions, guerres, incendies, explosions, sabotages, tempêtes, collisions, échouages, brouillard, dispositions ou réglementations gouvernementales, pannes mécaniques ou électriques indépendantes de la volonté de l'équipage et hors toute négligence du Transporteur. Le remplacement d'équipage ne constitue pas une cause de Force Majeure.

Navire : le navire à bord duquel le Client et les Passagers embarqueront au Port d'embarquement et limité à douze Passagers.

Passagers : personnes listées dans les conditions particulières ou mentionnées dans un avenant au présent Contrat lorsque le passager complémentaire souhaiterait s'inscrire à la Croisière postérieurement à la signature du présent Contrat.

L'avenant, pour être valable et engager le Transporteur, devra être daté et signé par le Client et le Transporteur ou par le capitaine du Navire habilité à cet effet.

Période de Croisière : période de temps qui court à compter du jour de l'embarquement au Port d'embarquement convenu à bord du Navire jusqu'au jour du débarquement dudit Navire au Port de débarquement convenu.

Port d'embarquement : port ou mouillage à partir duquel commencera la Période de Croisière.

Port de débarquement : port ou mouillage où finira la Période de Croisière.

Prix du Contrat de Croisière : prix versé en contrepartie de l'organisation de la Croisière qui comprend le Navire et son équipage ; tout l'équipement correspondant à son standing et en état de fonctionnement ; le carburant, l'outillage, les produits d'entretien, les consommables de base pour la machinerie, l'extérieur, l'intérieur, la cuisine, les cabines, le service de blanchissage du linge de bord ; l'équipage rémunéré, nourri, logé et en uniforme ; l'assurance du Navire, de l'équipage, l'assurance de responsabilité civile ; le service de restauration choisi par le Client pour le nombre de Passagers prévus ; les frais de positionnement du navire.

Ce Prix du Contrat de Croisière s'entend Hors Taxe et sera majoré de la TVA selon les règles en vigueur.

Ce Prix du Contrat de Croisière ne comprend pas les Dépenses du Client telles que définies ci-dessus.

Trajet : itinéraire de croisière prévu aux conditions particulières.

Transporteur : personne physique ou société armateur qui exploite le Navire et qui assure le transport des Passagers pendant la Croisière.

Courtier, Transporteur et Client : les termes "Courtier", "Transporteur" ou "Client", seront applicables que le Courtier, le Transporteur, ou le Client soit une personne physique ou une personne morale, ou qu'il soit singulier ou pluriel selon le cas.

2/11

Contrat de Croisière maritime à bord d'un yacht limité à 12 passagers - Conditions générales - Version 2.2 / Mars 2018

La Fédération des Industries Nautiques met à votre disposition un contrat de croisière qui dans son principe a reçu l'aval de la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects pour les matières relevant de sa compétence. Il vous appartient cependant de vous assurer que les dispositions qui y sont proposées correspondent aux modalités d'exécution des prestations convenues et que les prestataires parties au contrat sont en règle avec les dispositions légales en vigueur.

ARTICLE 1 – OBJET

Par le présent Contrat le Transporteur assure en qualité de transporteur une croisière maritime pour le Client et les Passagers, conformément à la réglementation applicable, pour les dates mentionnées et le Trajet défini, ainsi que prévu aux conditions générales et particulières.

TITRE I – DROITS ET OBLIGATIONS DU CLIENT**SECTION I. - DROITS ET OBLIGATIONS GENERALES****ARTICLE 2 - CONDITIONS ET FRAIS DE MODIFICATION ET/OU ANNULATION - EMPECHEMENT**

Si avant le départ le Client est contraint soit de modifier, soit d'annuler la Croisière ou des prestations réservées, il devra en informer le Transporteur ou le Courtier par tout moyen permettant d'en obtenir un accusé de réception (fax, email, LRAR...) dès la survenance du fait générateur de cette modification ou annulation. La date d'envoi du document sera retenue comme date de facturation des frais de modification et/ou d'annulation.

2.1 Frais de modifications

Dans le cas d'une demande de modification de la Croisière (réduction de la durée, modification du programme) moins de trente (30) jours avant la date de départ, des frais de modification s'appliqueront et seront déterminés au cas par cas compte tenu des modifications souhaitées.

Aucune modification ne sera possible en cas de demande moins de quinze (15) jours avant la date de départ.

Passé ce délai, ou en cas de désaccord des Parties sur les frais de modification, toute demande de modification sera considérée comme une demande d'annulation.

2.2 Frais d'annulation

- Après la signature du Contrat et jusque la date d'exigibilité du deuxième acompte de réservation, le Transporteur sera en droit de percevoir le premier acompte de réservation.
- Après la date d'exigibilité du deuxième acompte de réservation, le Transporteur sera en droit de percevoir l'ensemble du Prix du Contrat de Croisière, déduction faite du prix des produits pétroliers.

2.3 Empêchement du Client

En cas d'empêchement du Client mentionné en page 1 du présent Contrat de Croisière causé uniquement par un événement de Force Majeure, ou de décès du Client, le Contrat est résilié par l'avis qu'en donnent avant l'embarquement, le Client ou ses ayants droit avant le commencement de l'exécution du Contrat. Dans cette hypothèse, seul le quart du Prix du Contrat de Croisière sera dû au Transporteur.

2.4 Empêchement d'un Passager

En cas d'empêchement d'un ou plusieurs Passagers inscrits à la Croisière à la signature du présent Contrat, causé uniquement par un événement de Force Majeure, ou de décès du Passager, le Contrat est résilié par l'avis qu'en donnent avant l'embarquement, le Client ou les ayants droit du Passager avant le commencement de l'exécution du Contrat. Dans cette hypothèse, seul le quart du Prix du Contrat de Croisière sera dû au Transporteur. Dans toute autre hypothèse, aucun remboursement ne sera accordé au Client ou Passager ou ses ayants droit.

ARTICLE 3 - MODIFICATIONS EN COURS DE CROISIERE

Sauf accord préalable du Transporteur et/ou du capitaine donnant lieu à un avenant, le Client ne peut modifier en cours de Croisière son déroulement. Les frais découlant du non-respect des termes du Contrat de Croisière resteront entièrement à sa charge.

Aucun remboursement ne saurait être accordé au Client abrégant la durée de la Croisière pour quelque cause que ce soit. Le Client débarquera du Navire toutes dépenses et engagements contractés par lui pendant la Période de Croisière dûment réglées.

Une fois la Croisière commencée, aucun remboursement ne sera accordé pour tout renoncement à une quelconque prestation et ce pour quelque raison que ce soit. Le Client qui ne se présente pas au départ ou qui se trouve dans l'impossibilité de prendre le départ ou renonce pour quelque motif que ce soit à des services compris dans le programme ne peut prétendre à aucun remboursement.

ARTICLE 4 - FORMALITES ADMINISTRATIVES ET SANITAIRES PREALABLES**4.1 Visas, passeport**

Il appartient à chacun des Passagers de vérifier, en fonction de sa situation personnelle, la validité des différents documents administratifs et/ou sanitaires requis par les pays visités (dont les visas) afin d'être en conformité avec les exigences locales. Chaque Passager est personnellement responsable de l'observation des prescriptions légales et réglementaires exigées avant le départ.

Le Courtier ou le Transporteur ne pourra en aucun cas être tenu pour responsable des conséquences de l'inobservation par le Client des règlements policiers, douaniers ou sanitaires, préalablement et au cours du voyage. Un Passager qui ne pourrait embarquer sur un vol ou à bord du Navire, faute de présenter les documents exigés, ne pourra prétendre à aucun remboursement ou indemnisation.

Tout Passager doit être muni d'un passeport en cours de validité ainsi que des visas et certificats de vaccinations susceptibles d'être exigés

3/11

Contrat de Croisière maritime à bord d'un yacht limité à 12 passagers - Conditions générales - Version 2.2 / Mars 2018

La Fédération des Industries Nautiques met à votre disposition un contrat de croisière qui dans son principe a reçu l'aval de la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects pour les matières relevant de sa compétence. Il vous appartient cependant de vous assurer que les dispositions qui y sont proposées correspondent aux modalités d'exécution des prestations convenues et que les prestataires parties au contrat sont en règle avec les dispositions légales en vigueur.

dans les ports d'escale et d'arrivée du Navire. Le capitaine peut refuser l'embarquement ou le débarquement du Passager qui ne présente pas de document l'autorisant à débarquer au point d'arrivée et aux escales prévues.

4.2 Informations médicales, mobilité et sécurité

Le Transporteur et/ou le capitaine du Navire peuvent, s'ils l'estiment nécessaire, résilier le contrat et refuser de transporter tout Passager dont la présence à bord pourrait être préjudiciable au confort, à la santé, à la sécurité des autres Passagers, ou à celle dudit Passager, à l'équipage, au bon déroulement de la Croisière. Pour ces motifs, le Transporteur et/ou le capitaine du Navire pourront décider de prendre les mesures adéquates suivantes :

1. Refuser d'embarquer le ou les Passagers dans tout port ou mouillage touché par le Navire ;
2. Débarquer le ou les Passagers dans tout port ou mouillage touché par le Navire ;
3. Transférer le ou les Passagers sur un autre Navire ;
4. Confiner le ou les Passagers dans une cabine du service médical de bord ;
5. Faire administrer tous médicaments ou autres substances admises et/ou confiner le Passager à l'hôpital ou toute autre institution similaire dans les ports ou mouillages de destination si un médecin l'estime nécessaire. Les consultations médicales, les soins et médicaments à terre ou à bord sont à la charge du Passager. Il fait son affaire de la souscription des assurances - annulation - bagages - assistance - rapatriement - frais médicaux. Il est rappelé que tout problème médical doit être signalé auprès du Transporteur.

Pour des contraintes de sécurité, chaque Passager doit pouvoir être autonome ou voyager accompagné d'une personne capable de lui fournir toute l'assistance nécessaire pendant son voyage.

Il est à noter que le Navire n'est pas obligatoirement conçu pour permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ou en fauteuil roulant.

Les personnes entravées à raison d'un handicap physique ou d'un état nécessitant un traitement spécial et/ou une assistance spécifique doivent en aviser le Transporteur ou le Courtier par écrit dès la demande de réservation. Sous réserve d'accord, une décharge de responsabilité sera à remplir et retourner au Transporteur pour confirmer l'inscription. Le Transporteur se réserve le droit de refuser l'accès aux personnes qui auraient manqué de l'informer de ces handicaps ou besoin d'assistance ou dont l'état de santé ne serait pas compatible avec les règles de sécurité et réglementations propres à la zone de Croisière ou nécessitant des soins que le Transporteur ne serait pas en mesure de fournir. La descente à terre peut être difficile voire impossible pour les Passagers à mobilité réduite. Les Passagers utilisant un fauteuil roulant, après accord écrit du Transporteur, doivent embarquer avec leur propre fauteuil et être impérativement accompagnés d'une personne capable de les assister à tout moment. Malgré tout, chaque débarquement est soumis à l'approbation du capitaine. Le Passager est responsable civilement et pénalement de tous dommages qu'il cause au Transporteur, à l'équipage et aux autres Passagers ou aux tiers. Il répond seul de toute amende ou pénalité infligée de son fait par les autorités compétentes.

4.3 Embarquement

Ce contrat a pour objet le transport des Passagers et de leurs bagages depuis le moment de l'embarquement au Port d'embarquement, jusqu'au moment du débarquement, à destination. Le Transporteur ou le Courtier n'assume aucune responsabilité en dehors de cette période. Si le Client ayant réservé une croisière organise seul son transport jusqu'au Port d'embarquement et/ou jusqu'à son domicile depuis le Port de débarquement, il lui est recommandé d'acheter des titres de transports modifiables et remboursables et de prévoir des temps de transfert aéroport/Port et inversement raisonnables. En cas de retard, annulation, modification, le Transporteur ou le Courtier ne prendra pas en charge les frais de transport, transferts et/ou tout autre type de prestations et services extérieurs au billet de croisière. De plus, il est indiqué que ni le Transporteur ni le Courtier ne pourra être tenu pour responsable des éventuels incidents ou accidents matériels et/ou corporels pouvant survenir aux cours des acheminements vers/du Navire.

Le Passager doit se présenter à l'embarquement dans les conditions fixées par le billet de passage.

4.4 Responsabilité du Client s'agissant des enfants

Si des enfants sont embarqués, le Client sera pleinement responsable de leur sécurité, de leur conduite et de leur occupation. Aucun membre de l'équipage ne sera tenu responsable de leur sécurité particulière ou de leur occupation.

SECTION II. - DROITS ET OBLIGATIONS PARTICULIÈRES

ARTICLE 5 - OBLIGATIONS PROPRES AU TRANSPORT

5.1 Le Client n'introduira à bord aucun animal sans le consentement écrit du Transporteur et/ou du capitaine et veillera strictement à ce que les Passagers respectent cette obligation. Il est de principe que les animaux ne sont pas autorisés à bord.

5.2 Le Client s'assurera que son comportement, ainsi que celui des Passagers, ne nuit à quiconque.

5.3 Le Client se conformera, et veillera à ce que les Passagers se conforment également, aux Lois et Dispositions Réglementaires des pays concernés dans les eaux desquelles le Navire entrera au cours de la Période de Croisière. Le Client s'engage, en accord avec le capitaine, à ce que les marchandises sous douane, déjà à bord, ou embarquées, si elles sont débarquées, le soient en conformité des Lois et Réglementations Douanières locales et à en supporter toutes les conséquences s'il ne respectait pas ses obligations. Il est rappelé à ce titre que les marchandises hors taxe embarquées doivent être inscrites sur un registre spécifique tenu à cet effet. Tout débarquement doit donc être expressément opéré en accord avec le capitaine.

4/11

Contrat de Croisière maritime à bord d'un yacht limité à 12 passagers - Conditions générales - Version 2.2 / Mars 2018

La Fédération des Industries Nautiques met à votre disposition un contrat de croisière qui dans son principe a reçu l'aval de la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects pour les matières relevant de sa compétence. Il vous appartient cependant de vous assurer que les dispositions qui y sont proposées correspondent aux modalités d'exécution des prestations convenues et que les prestataires parties au contrat sont en règle avec les dispositions légales en vigueur.

Le capitaine, chaque fois qu'il en aura connaissance, devra promptement mettre en garde le Client sur toute infraction commise à ce sujet par lui-même ou par les Passagers, et si de tels agissements continuent après cette mise en garde, il devra en aviser le Transporteur ou le Courtier, et le Transporteur et/ou le capitaine pourra alors, sur notification écrite au Client, mettre fin au présent Contrat sur le champ conformément à l'Article 7.1.

5.4 Dans le cas où le Client ou l'un des Passagers commettrait une infraction contraire aux Lois ou Règlements d'un pays, qui aboutirait à la détention, la condamnation, une amende ou l'emprisonnement d'un membre de l'équipage, ou en la détention, la saisie, la confiscation ou la condamnation à une amende du Navire, il indemniserait le Transporteur de toute perte, dommage ou dépense subis du fait de ces sanctions et le Transporteur et/ou le capitaine se réserverait le droit de notifier au Client l'interruption immédiate de la Navigation et la résiliation du présent Contrat.

Il est également expressément convenu que la possession ou l'utilisation de drogues illégales ou armes prohibées (en particulier les armes à feu) constitue une raison suffisante pour le Transporteur et/ou le capitaine de mettre fin aux présentes sans restitution de fonds et versement d'indemnité, ni recours contre le Transporteur ou le Courtier.

ARTICLE 6 - DEPENSES DU CLIENT

6.1 Pendant toute la Période de Croisière, le Client sera responsable du règlement des Dépenses qui ne sont pas comprises dans le Prix du Contrat de Croisière.

6.2 Ayant versé une Avance pour les Dépenses du Client par l'intermédiaire du compte du Courtier Séquestre, selon les termes du présent Contrat, le Client, par intervalles, sera tenu informé par le capitaine de l'état de cette Avance et, si le solde se révèle insuffisant, le Client avancera immédiatement au capitaine, conformément à l'Article 6.5 ci-dessous, les sommes nécessaires au maintien d'un crédit suffisant de l'Avance pour les Dépenses du Client.

6.3 Avant le débarquement à la fin de la Période de Croisière, le capitaine présentera au Client la facture correspondant aux prestations de services dissociables du transport et un état détaillé des dépenses engagées au nom et pour le compte du Client ou des Passagers accompagné des pièces justificatives ainsi que le solde global de son compte.

Le Client réglera au capitaine, conformément à l'Article 6.5 ci-dessous, le solde de ce compte, ou bien le capitaine remboursera au Client le solde de ce compte, selon le cas.

6.4 Il pourra être demandé que le règlement de besoins ou d'équipements particuliers, des transports à terre ou des excursions, ou de toutes autres dépenses qui ne font pas ordinairement parties des dépenses à bord du Navire, soit effectué d'avance par l'intermédiaire du compte du Courtier ou directement au capitaine lors de l'embarquement, en plus de l'Avance pour les Dépenses du Client.

6.5 Tous paiements des dépenses à bord seront payables en espèces, dans la même devise que celle stipulée pour le règlement du contrat. Sauf accord contraire préalablement à l'embarquement, du Transporteur et/ou du Capitaine, les règlements par chèques, cartes de crédit, ou tout autre moyen fiduciaire, ne sont normalement pas acceptés en raison de la nature itinérante du Navire; dès lors, le Client s'assurera qu'il détient des fonds suffisants pour couvrir les dépenses raisonnablement prévisibles, ou bien il se sera assuré de ce que des fonds suffisants soient déposés chez le Courtier.

6.6 Le solde de l'Avance pour les Dépenses du Client sera remboursé en cas de modification, d'annulation ou d'empêchement prévus aux articles 2 et 3 ci-avant.

ARTICLE 7 - OBLIGATIONS AU COURS DE LA CROISIÈRE

7.1 Respect de l'autorité du capitaine

Le Client est soumis à l'autorité du capitaine. En outre, et ceci sans préjudice de tout autre recours du Transporteur, si, de l'avis du capitaine, le Client manquait au respect de tout ou partie des obligations lui incombant au terme du présent Contrat, et si ce manquement persistait après que le capitaine en eut donné bonne et valable mise en demeure par écrit au Client, le capitaine en informerait le Transporteur ainsi que le(s) Courtier(s) et le Transporteur et/ou le capitaine aurait la faculté d'interrompre le présent Contrat sur le champ et d'instruire le capitaine aux fins d'amener le Navire au Port ou mouillage de débarquement le plus proche et mettre simultanément un terme au Contrat.

Après avoir apuré les comptes avec le capitaine et s'être libéré des dépenses engagées, le Client débarquera et le Client ne pourra prétendre à un remboursement quelconque ou à une indemnisation.

En ce qui concerne l'utilisation d'équipement de sports nautiques, tels que visés à l'Article 8, le capitaine aura l'autorité d'interdire au Client ou à tout Passager l'utilisation de tout équipement de sports nautiques s'il estime que ces personnes n'en sont pas capables, qu'elles courent un risque, se comportent de manière irresponsable ou ne prennent pas les précautions nécessaires vis-à-vis des autres personnes ou de la zone de Croisière lorsqu'elles utilisent cet équipement.

Durant tout le voyage, les Passagers doivent se conformer à la discipline du bord.

7.2 Interdiction de fumer

Le Client s'interdit de fumer ou vapoter sur le Navire qui est non-fumeur, sauf sur le pont extérieur aux endroits autorisés.

ARTICLE 8 - ASSURANCE ET RESPONSABILITE DU CLIENT

8.1 Le Transporteur assurera le Navire et sa responsabilité civile professionnelle, responsabilité Ski Nautique, responsabilités liées à l'utilisation par les Passagers ou autres personnes qualifiées et autorisées par lui, de jetskis, surfjets, waveriders et autres embarcations à propulsion mécanique, de même que les planches à voile, dinghies, catamarans ou autres équipements de sports nautiques embarqués sur le Navire dans les limites et pour les risques encourus, ainsi que prévu au Titre II.

8.2 Le Client et/ou les Passagers feront leur affaire personnelle d'une assurance annulation et d'une assurance couvrant les biens personnels, tant à bord qu'à terre, ainsi que les dépenses médicales ou accident, assistance, rapatriement.

TITRE II – DROITS ET OBLIGATIONS GENERALES DU TRANSPORTEUR**ARTICLE 9 - ORGANISATION DU TRANSPORT**

9.1.1 Le Transporteur s'engage à utiliser pour la Croisière un Navire en état de navigabilité et fonctionnement, en bon état, nettoyage effectué et prêt à servir avitaillé avec les produits pétroliers nécessaires au Trajet et approvisionné pour le voyage considéré. Ce Navire sera doté de l'équipement complet incluant le matériel de sécurité et de sauvetage conforme à la réglementation en vigueur, le tout dûment homologué et tel que requis par les autorités de tutelle du pavillon et en adéquation avec la taille et la catégorie dudit Navire.

9.1.2 Le Transporteur s'engage à ce que le capitaine soit qualifié et agréé par les assureurs du Navire, et l'équipage dûment expérimenté, vêtus d'uniformes, nourris et assurés.

Le Transporteur s'engage à ce que le capitaine et l'équipage se conforment aux Lois et Réglementations de tous pays dans les eaux desquels le Navire entrera au cours du Trajet.

ARTICLE 10 - ANNULATION DE LA CROISIERE - RETARD - MODIFICATIONS - INTERRUPTION

10.1 Lorsque, avant le départ, le Transporteur résilie le Contrat en l'absence de faute du Client, la totalité des sommes versées par le Client sera remboursée par le Transporteur ou le Courtier es qualité de mandataire. S'il ne peut pas établir que la résiliation ne lui est pas imputable, le Transporteur devra alors au Client une indemnité égale à la moitié du Prix hors taxes du Contrat de Croisière, déduction faite du prix des produits pétroliers.

Dans une telle hypothèse, les Parties pourront toujours convenir, si elles en sont d'accord, d'un report de la Croisière sans indemnité de part et d'autre ou d'une Croisière de substitution.

10.2 Lorsque, avant le départ, le Transporteur se trouve contraint d'apporter une modification à l'un des éléments essentiels du Contrat, le Client peut, sans préjuger des recours en réparation pour dommages éventuellement subis, et après en avoir été informé par tout moyen permettant d'en obtenir un accusé de réception :

- soit résilier son Contrat et obtenir sans pénalité le remboursement immédiat des sommes versées ;
- soit accepter la modification ou le voyage de substitution proposé ; un avenant au Contrat précisant les modifications apportées est alors signé par les parties ; toute diminution de prix vient en déduction des sommes restant éventuellement dues par le Client et, si le paiement déjà effectué par ce dernier excède le prix de la prestation modifiée, le trop-perçu doit lui être restitué avant la date de son départ.

10.3 Lorsque, après le départ du Client, le Transporteur se trouve dans l'impossibilité de fournir une part prépondérante des services prévus au Contrat représentant un pourcentage non négligeable du prix honoré par le Client, le Courtier, en qualité de mandataire du Transporteur, prendra les dispositions suivantes sans préjuger des recours en réparation pour dommages éventuellement subis :

- soit proposer des prestations en remplacement des prestations prévues en supportant éventuellement tout supplément de prix et, si les prestations acceptées par le Client sont de qualité inférieure, le Courtier doit lui rembourser, dès son retour, la différence de prix ;
- soit, s'il ne peut proposer aucune prestation de remplacement ou si celles-ci sont refusées par le Client pour des motifs valables, fournir au Client, sans supplément de prix, des titres de transport pour assurer son retour dans des conditions pouvant être jugées équivalentes vers le lieu de départ ou d'arrivée prévu au Trajet ou vers un autre lieu accepté par les deux Parties.

10.4 En cas de force majeure, de conditions météorologiques défavorables ou en raison de la situation politique ou sociale du pays, d'un port ou mouillage d'escale ou pour tout autre fait pouvant mettre en danger la sécurité du Client ou du Navire ou en cas d'ordres imposés par les autorités publiques françaises ou étrangères, le Transporteur a la faculté de changer l'itinéraire ou les ports ou mouillages d'escale ou de destination, de retarder, d'interrompre le voyage ou d'y mettre fin, de dérouter le Navire, de prendre ou d'être pris en remorque, de transborder les Passagers et leurs bagages sur tout autre moyen de transport et ce même s'il en résulte une augmentation ou un raccourcissement de la durée de la Croisière.

Dans toutes ces hypothèses de modification ou d'interruption de la Croisière par le Transporteur après l'embarquement, le Client ne peut réclamer aucune autre indemnité que le remboursement des prestations non exécutées et non remplacées. Il ne pourra ainsi rechercher la responsabilité du Transporteur et réclamer une indemnité dans l'hypothèse où une correspondance aurait été manquée du fait d'un retard

6/11

quel qu'il soit ou plus généralement du fait de la modification de la durée de la Croisière initialement prévue.

En toutes circonstances, le Navire peut être conduit à porter assistance à toute personne ou biens en mer, et ne saurait être responsable des conséquences d'une modification du programme de la Croisière pour cette cause.

ARTICLE 11 - BAGAGES

11.1 Chaque Passager peut apporter à bord un nombre raisonnable de bagages et d'effets personnels.

Il est interdit à tout Passager de transporter dans ses bagages des marchandises dont le contenu peut menacer la santé des autres Passagers, endommager ou polluer le Navire. Il est notamment interdit d'embarquer ou de placer dans les bagages des animaux ou toutes matières inflammables, dangereuses. Le Passager sera en tout état de cause responsable de toute blessure, perte ou dommage subi en conséquence de la présence de ces objets et devra garantir le Transporteur et/ou le Courtier de toutes actions qui pourraient être intentées à son encontre en raison de tels événements. De tels objets pourront à tout moment et en tous lieux être débarqués, détruits, jetés à la mer ou rendus inoffensifs sans aucune indemnité. De même, il est interdit d'embarquer comme bagages des objets autres que ceux destinés à l'usage personnel du Passager et notamment des marchandises en général et des objets dont l'importation est prohibée ou qui ne sont pas conformes aux règlements de douane ou de police. Le Passager est responsable de toutes les conséquences, dépenses, dommages et pénalités en découlant et le Transporteur et/ou le Courtier, en ces cas, n'encourt aucune responsabilité pour perte ou dommage.

11.2 Le Transporteur et/ou le Courtier décline toute responsabilité pour les bagages laissés sans surveillance par le Client et pour lesquels celui-ci n'a pas pris toutes les précautions nécessaires pour éviter le vol, la perte ou le dommage. Notamment, le Transporteur et/ou le Courtier ne sera pas responsable pour les articles fragiles, bijoux, montres, argent, espèces, ordinateurs et autres matériels électroniques, téléphones portables ou tout autre objet précieux pour lesquels le Passager doit prendre toutes précautions utiles (dépôt dans le coffre à défaut de les transporter sur lui). Le Transporteur et/ou le Courtier n'est pas responsable de la perte ou de la détérioration de tels articles, sauf s'ils ont été déposés auprès du Transporteur ou du capitaine qui a convenu de les garder en sûreté.

ARTICLE 12 - RESPONSABILITE

12.1 Pendant la Croisière, il peut être fait appel sur demande expresse du Client à différents prestataires (transporteurs, hôteliers, réceptifs, organisateurs d'excursions ou d'activités de loisirs, centre de plongée, etc.). Le Courtier ou le Transporteur ne peuvent être confondus avec ces derniers qui conservent, à l'égard des Passagers, les responsabilités propres à leurs activités. Par suite, le Courtier et le Transporteur ne peuvent être tenus pour responsables et le Client ne peut prétendre à aucune indemnité notamment en cas de modifications provenant d'événements imprévisibles et insurmontables du fait d'un tiers ou d'un cas de force majeure ou si des conditions impérieuses les exigent, notamment la sécurité des Passagers.

Lors d'une excursion, toute personne qui prend part à l'une de ces activités extérieures, accepte de participer en toute bonne conscience et uniquement à ses propres risques. Cette participation engage alors la responsabilité de chacun, au regard de son aptitude physique, de sa sécurité, de son comportement et de son confort. Ainsi informés, le Courtier et/ou le Transporteur, capitaine, membres d'équipage ne pourront être appelés en responsabilité et aucuns recours, actions, poursuites ou réclamations ne pourront être engagés en cas de perte ou dommage subi lors de la participation à des activités extérieures proposées.

12.2 En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un Passager, de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine ou non, le Transporteur est responsable dans les conditions et limites prévues par les articles L.5421-2 à L.5421-10 du Code des Transports, par tout règlement CE applicable, dont le règlement n°392/2009 ou à chaque fois qu'il est applicable par le Protocole du 1^{er} novembre 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de Passagers et de leurs bagages.

Le Transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou de dommages survenus à des espèces, à des titres négociables, à de l'or, à de l'argenterie, à de la joaillerie, à des bijoux, à des objets d'art ou à d'autres biens de valeur.

ARTICLE 13 - REVISION DES PRIX

Les prix indiqués aux conditions particulières sont établis en fonction des conditions économiques au jour de la signature des conditions particulières. Ces données économiques sont entre autres le coût des transports et du carburant, les redevances et taxes afférentes aux prestations proposées (droits d'entrées et/ou de sortie des pays visités, taxes de ports, taxes d'embarquement ou de débarquement, droits d'entrées sur les sites touristiques), le cours des devises entrant dans la composition des prix des programmes. Le Transporteur se réserve expressément le droit de réviser les prix tant à la hausse qu'à la baisse, dans les limites légales prévues à l'article L.211-12 du Code du Tourisme. Toute variation du coût des transports, du carburant, des taxes, des redevances sera intégralement répercutée sur le Prix du Contrat de Croisière. Aucune révision de tarif ne pourra intervenir à moins de 30 jours ouvrés de la date de départ prévue.

La révision éventuelle du Prix du Contrat de Croisière sera calculée ainsi :

- Au titre de la variation du prix des produits pétroliers = consommation estimée en nombre de litres à l'article 4.1 des Conditions Particulières x (prix H.T. effectif au litre – prix H.T. prévu au litre).
- Au titre de la variation du prix des services accessoires au sens du b) de l'article L211-12 du code de Tourisme précité = (prix effectif H.T. – prix H.T. prévu à l'article 4.2 des Conditions Particulières).

7/11

Contrat de Croisière maritime à bord d'un yacht limité à 12 passagers - Conditions générales - Version 2.2 / Mars 2018

La Fédération des Industries Nautiques met à votre disposition un contrat de croisière qui dans son principe a reçu l'aval de la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects pour les matières relevant de sa compétence. Il vous appartient cependant de vous assurer que les dispositions qui y sont proposées correspondent aux modalités d'exécution des prestations convenues et que les prestataires parties au contrat sont en règle avec les dispositions légales en vigueur.

Les sommes mises à la charge du Client au titre de la révision du prix donneront lieu à la délivrance d'une facture pour un montant Hors Taxe majoré de la TVA selon les règles en vigueur.

L'augmentation du Prix sera notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception - ou par tout autre moyen dès lors qu'il permet de justifier de la réception effective de la correspondance - moyennant un préavis de 30 (trente) jours avant la date du départ.

TITRE III – DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 14 - TRANSFERT DU CONTRAT

Le Client peut céder son contrat à un cessionnaire qui remplit les mêmes conditions que lui pour effectuer la Croisière, tant que ce contrat n'a produit aucun effet. Sauf stipulation plus favorable au cédant, celui-ci est tenu d'informer le Courtier de sa décision par tout moyen permettant d'en obtenir un accusé de réception au plus tard quinze jours avant le début de la Croisière. Le cédant et le cessionnaire sont responsables solidairement du paiement du solde du prix ainsi que des frais supplémentaires éventuels occasionnés par cette cession.

Dans l'hypothèse où le Client céderait son contrat sans en informer le Courtier selon les modalités prévues, cette cession ne sera pas valable et la Croisière sera annulée sans remboursement possible.

ARTICLE 15 - JURIDICTION / ARBITRAGE / LOI APPLICABLE

15.1 Faute de règlement amiable d'un litige éventuel dans un délai de quinze (15) jours calendaires à compter de sa constatation notifiée par l'une des Parties à l'autre, par lettre recommandée avec accusé de réception, tout litige relatif à la validité, l'interprétation, l'exécution, la résiliation ou la cessation du présent contrat, de ses suites et conséquences, sera soumis à l'arbitrage, à chaque fois que selon le droit national il pourra y être recouru.

Pour les contrats soumis au droit français il sera recouru par les parties à l'arbitrage de l'Institut Euro-Méditerranéen d'Arbitrage (IEMA) et à son règlement d'arbitrage, à chaque fois que le litige peut être soumis à l'arbitrage.

A défaut, le litige sera soumis au tribunal français compétent.

15.2 L'entière procédure d'arbitrage ainsi que la sentence arbitrale devront être protégées par la plus stricte confidentialité, aucun fait ou élément s'y rattachant ne pouvant faire l'objet d'une quelconque divulgation au profit de quelque tiers que ce soit ni d'une quelconque publication, tant de la part des Parties que de celle des arbitres, si ce n'est dans la stricte limite nécessaire à l'exercice des voies de recours effectivement ouvertes aux Parties par les présentes ou par la loi.

15.3 Le Séquestre se verra notifier la procédure par la Partie la plus diligente. Après réception d'une telle notification, il ne pourra plus disposer des fonds séquestrés sans l'accord des deux Parties, ou selon les instructions des arbitres ou leur sentence. Les fonds détenus par le Séquestre seront placés sur un compte qui sera porteur d'intérêts lorsque les dispositions bancaires nationales le permettent dans l'attente des résultats de l'arbitrage.

15.4 Le droit français est applicable au présent contrat.

ARTICLE 16 - COURTIER

16.1 La commission du Courtier est réputée due à la signature de ce Contrat et est calculée sur le Prix hors taxes du Contrat de Croisière, déduction faite du prix des produits pétroliers. Le Transporteur en règlera immédiatement la totalité même si l'embarquement est retardé, le Contrat annulé qu'elle qu'en soit la raison par le Client ou le Transporteur, y compris en cas de Force Majeure.

Par leurs signatures au bas des présentes, le Transporteur et le Client confirment et acceptent conjointement ce qui suit :

16.2 La commission de courtage est réputée acquise au(x) Courtier(s) dès la signature de ce Contrat et payable, selon les termes de l'Article 4.5 des Conditions Particulières, par le Transporteur, même s'il est défaillant pour raison de Force Majeure, sur la totalité du Prix hors taxes du Contrat de Croisière, déduction faite du prix des produits pétroliers. En cas d'annulation ou de réduction de la Période de Croisière du fait du Client, la commission sera considérée comme une dépense et déduite de l'acompte de réservation versé par le Client.

16.3 S'il advenait que le Client prolonge la Période de Croisière, le(s) Courtier(s) seraient commissionnés par le Transporteur sur ladite prolongation et sur des bases de calcul identiques à celles mentionnées aux présentes.

16.4 La commission donnera lieu à délivrance d'une facture. Le montant convenu s'entend Hors taxe et sera majoré du montant de la TVA si le Courtier en est redevable par application des règles de droit commun.

ARTICLE 17 - RECLAMATIONS

En premier lieu, le Client devra notifier toute réclamation directement au Capitaine à bord qui en inscrira les dates, heures et nature. Toutefois, si la réclamation ne trouve pas sa solution à bord du Navire, alors le Client devra la notifier au Transporteur ou au Courtier aussitôt que possible après l'événement qui a donné lieu à la réclamation, et, de toutes manières, dans les vingt-quatre (24) heures de l'événement ou du fait, à moins que ceci ne soit rendu impossible par défaut de communication ou indisponibilité des équipements de communication. La réclamation peut être faite verbalement en premier lieu, mais elle devra être confirmée par écrit aussitôt que possible (par courriel ou courrier) en qualifiant de manière précise la nature de la réclamation.

8/11

Contrat de Croisière maritime à bord d'un yacht limité à 12 passagers - Conditions générales - Version 2.2 / Mars 2018

La Fédération des Industries Nautiques met à votre disposition un contrat de croisière qui dans son principe a reçu l'aval de la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects pour les matières relevant de sa compétence. Il vous appartient cependant de vous assurer que les dispositions qui y sont proposées correspondent aux modalités d'exécution des prestations convenues et que les prestataires parties au contrat sont en règle avec les dispositions légales en vigueur.

ARTICLE 18 - NOTIFICATIONS

Toutes les notifications entre les Parties seront réputées faites valablement par lettre recommandée avec accusé de réception à l'adresse des Parties ou par courrier électronique (à la condition d'être confirmée par lettre recommandée avec accusé de réception dans les 24 heures) avec le(s) Courtier(s) mis en copie pour information.

ARTICLE 19 - INTERPRETATION DU CONTRAT - MODIFICATIONS

19.1 Le Contrat, en ce compris l'exposé préalable et ses conditions particulières, constitue l'expression complète et définitive de la volonté des Parties. Il prévaut sur tous les courriers, discussions et négociations, engagement antérieurs portant sur le même objet.

19.2 Toute modification du Contrat sera apportée au moyen d'un avenant écrit, approuvé et signé en autant d'exemplaires originaux que de Parties au Contrat, par un représentant dûment habilité de chacune des Parties.

19.3 Aucune tolérance ou inertie tacite de l'une des Parties du fait de la défaillance de l'autre Partie dans l'exécution de ses obligations ne pourra être interprétée ou considérée comme constituant un accord ou une acceptation de cette violation ou toute autre violation de la part de la Partie défaillante. Aucune inertie de l'une des Parties dans l'exercice de l'un de ses droits ne saurait constituer une renonciation à se prévaloir de ce droit.

19.4 Au cas où une disposition de ce contrat serait contraire à une disposition légale impérative, ladite disposition sera considérée comme nulle mais cette nullité ne portera pas atteinte à la validité des autres clauses du présent contrat.

CONDITIONS GENERALES ISSUES DU CODE DU TOURISME *

Conformément à l'article R.211-12 du Code du Tourisme, sont notamment ci-après reproduites les conditions générales issues des articles R.211-3 à R.211-13 du Code du Tourisme qui disposent :

Article R. 211-3 « Sous réserve des exclusions prévues aux troisième et quatrième alinéas de l'article L. 211-7, toute offre et toute vente de prestations de voyages ou de séjours donnent lieu à la remise de documents appropriés qui répondent aux règles définies par la présente section. En cas de vente de titres de transport aérien ou de titres de transport sur ligne régulière non accompagnée de prestations liées à ces transports, le vendeur délivre à l'acheteur un ou plusieurs billets de passage pour la totalité du voyage, émis par le transporteur ou sous sa responsabilité. Dans le cas de transport à la demande, le nom et l'adresse du transporteur, pour le compte duquel les billets sont émis, doivent être mentionnés. La facturation séparée des divers éléments d'un même forfait touristique ne soustrait pas le vendeur aux obligations qui lui sont faites par les dispositions réglementaires de la présente section. »

Article R. 211-3-1 « L'échange d'informations précontractuelles ou la mise à disposition des conditions contractuelles est effectué par écrit. Ils peuvent se faire par voie électronique dans les conditions de validité et d'exercice prévues aux articles 1369-1 à 1369-11 du code civil. Sont mentionnés le nom ou la raison sociale et l'adresse du vendeur ainsi que l'indication de son immatriculation au registre prévu au a de l'article L.141-3 ou, le cas échéant, le nom, l'adresse et l'indication de l'immatriculation de la fédération ou de l'union mentionnées au deuxième alinéa de l'article R. 211-2. »

Article R. 211-4 « Préalablement à la conclusion du contrat, le vendeur doit communiquer au consommateur les informations sur les prix, les dates et les autres éléments constitutifs des prestations fournies à l'occasion du voyage ou du séjour tels que :

- 1° La destination, les moyens, les caractéristiques et les catégories de transports utilisés ;
- 2° Le mode d'hébergement, sa situation, son niveau de confort et ses principales caractéristiques, son homologation et son classement touristique correspondant à la réglementation ou aux usages du pays d'accueil ;
- 3° Les prestations de restauration proposées ;
- 4° La description de l'itinéraire lorsqu'il s'agit d'un circuit ;
- 5° Les formalités administratives et sanitaires à accomplir par les nationaux ou par les ressortissants d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen en cas, notamment, de franchissement des frontières ainsi que leurs délais d'accomplissement ;
- 6° Les visites, excursions et les autres services inclus dans le forfait ou éventuellement disponibles moyennant un supplément de prix ;
- 7° La taille minimale ou maximale du groupe permettant la réalisation du voyage ou du séjour ainsi que, si la réalisation du voyage ou du séjour est subordonnée à un nombre minimal de participants, la date limite d'information du consommateur en cas d'annulation du voyage ou du séjour ; cette date ne peut être fixée à moins de vingt et un jours avant le départ ;
- 8° Le montant ou le pourcentage du prix à verser à titre d'acompte à la conclusion du contrat ainsi que le calendrier de paiement du solde ;
- 9° Les modalités de révision des prix telles que prévues par le contrat en application de l'article R. 211-8 ; 10° Les conditions d'annulation de nature contractuelle ;
- 11° Les conditions d'annulation définies aux articles R. 211-9, R. 211-10 et R. 211-11 ;
- 12° L'information concernant la souscription facultative d'un contrat d'assurance couvrant les conséquences de certains cas d'annulation ou d'un contrat d'assistance couvrant certains risques particuliers, notamment les frais de rapatriement en cas d'accident ou de maladie ;

9/11

Contrat de Croisière maritime à bord d'un yacht limité à 12 passagers - Conditions générales - Version 2.2 / Mars 2018

La Fédération des Industries Nautiques met à votre disposition un contrat de croisière qui dans son principe a reçu l'aval de la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects pour les matières relevant de sa compétence. Il vous appartient cependant de vous assurer que les dispositions qui y sont proposées correspondent aux modalités d'exécution des prestations convenues et que les prestataires parties au contrat sont en règle avec les dispositions légales en vigueur.

13° Lorsque le contrat comporte des prestations de transport aérien, l'information, pour chaque tronçon de vol, prévue aux articles R. 211-15 à R. 211-18. »

Article R. 211-5 « L'information préalable faite au consommateur engage le vendeur, à moins que dans celle-ci le vendeur ne se soit réservé expressément le droit d'en modifier certains éléments. Le vendeur doit, dans ce cas, indiquer clairement dans quelle mesure cette modification peut intervenir et sur quel élément.

En tout état de cause, les modifications apportées à l'information préalable doivent être communiquées au consommateur avant la conclusion du contrat. »

Article R. 211-6 « Le contrat conclu entre le vendeur et l'acheteur doit être écrit, établi en double exemplaire dont l'un est remis à l'acheteur, et signé par les deux parties. Lorsque le contrat est conclu par voie électronique, il est fait application des articles 1369-1 à 1369-11 du code civil. Le contrat doit comporter les clauses suivantes :

- 1° Le nom et l'adresse du vendeur, de son garant et de son assureur ainsi que le nom et l'adresse de l'organisateur ;
- 2° La destination ou les destinations du voyage et, en cas de séjour fractionné, les différentes périodes et leurs dates ;
- 3° Les moyens, les caractéristiques et les catégories des transports utilisés, les dates et lieux de départ et de retour ;
- 4° Le mode d'hébergement, sa situation, son niveau de confort et ses principales caractéristiques et son classement touristique en vertu des réglementations ou des usages du pays d'accueil ;
- 5° Les prestations de restauration proposées ;
- 6° L'itinéraire lorsqu'il s'agit d'un circuit ;
- 7° Les visites, les excursions ou autres services inclus dans le prix total du voyage ou du séjour ;
- 8° Le prix total des prestations facturées ainsi que l'indication de toute révision éventuelle de cette facturation en vertu des dispositions de l'article R. 211-8 ;
- 9° L'indication, s'il y a lieu, des redevances ou taxes afférentes à certains services telles que taxes d'atterrissage, de débarquement ou d'embarquement dans les ports et aéroports, taxes de séjour lorsqu'elles ne sont pas incluses dans le prix de la ou des prestations fournies ;
- 10° Le calendrier et les modalités de paiement du prix ; le dernier versement effectué par l'acheteur ne peut être inférieur à 30 % du prix du voyage ou du séjour et doit être effectué lors de la remise des documents permettant de réaliser le voyage ou le séjour ;
- 11° Les conditions particulières demandées par l'acheteur et acceptées par le vendeur ;
- 12° Les modalités selon lesquelles l'acheteur peut saisir le vendeur d'une réclamation pour inexécution ou mauvaise exécution du contrat, réclamation qui doit être adressée dans les meilleurs délais, par tout moyen permettant d'en obtenir un accusé de réception au vendeur, et, le cas échéant, signalée par écrit, à l'organisateur du voyage et au prestataire de services concernés ;
- 13° La date limite d'information de l'acheteur en cas d'annulation du voyage ou du séjour par le vendeur dans le cas où la réalisation du voyage ou du séjour est liée à un nombre minimal de participants, conformément aux dispositions du 7° de l'article R. 211-4 ;
- 14° Les conditions d'annulation de nature contractuelle ;
- 15° Les conditions d'annulation prévues aux articles R. 211-9, R. 211-10 et R. 211-11 ;
- 16° Les précisions concernant les risques couverts et le montant des garanties au titre du contrat d'assurance couvrant les conséquences de la responsabilité civile professionnelle du vendeur ;
- 17° Les indications concernant le contrat d'assurance couvrant les conséquences de certains cas d'annulation souscrit par l'acheteur (numéro de police et nom de l'assureur) ainsi que celles concernant le contrat d'assistance couvrant certains risques particuliers, notamment les frais de rapatriement en cas d'accident ou de maladie ; dans ce cas, le vendeur doit remettre à l'acheteur un document précisant au minimum les risques couverts et les risques exclus ;
- 18° La date limite d'information du vendeur en cas de cession du contrat par l'acheteur ;
- 19° L'engagement de fournir à l'acheteur, au moins dix jours avant la date prévue pour son départ, les informations suivantes :
 - a) Le nom, l'adresse et le numéro de téléphone de la représentation locale du vendeur ou, à défaut, les noms, adresses et numéros de téléphone des organismes locaux susceptibles d'aider le consommateur en cas de difficulté ou, à défaut, le numéro d'appel permettant d'établir de toute urgence un contact avec le vendeur ;
 - b) Pour les voyages et séjours de mineurs à l'étranger, un numéro de téléphone et une adresse permettant d'établir un contact direct avec l'enfant ou le responsable sur place de son séjour ;
- 20° La clause de résiliation et de remboursement sans pénalités des sommes versées par l'acheteur en cas de non-respect de l'obligation d'information prévue au 13° de l'article R. 211-4 ;
- 21° L'engagement de fournir à l'acheteur, en temps voulu avant le début du voyage ou du séjour, les heures de départ et d'arrivée. »

Article R. 211-7 « L'acheteur peut céder son contrat à un cessionnaire qui remplit les mêmes conditions que lui pour effectuer le voyage ou le séjour, tant que ce contrat n'a produit aucun effet. Sauf stipulation plus favorable au cédant, celui-ci est tenu d'informer le vendeur de sa décision par tout moyen permettant d'en obtenir un accusé de réception au plus tard sept jours avant le début du voyage. Lorsqu'il s'agit d'une croisière, ce délai est porté à quinze jours. Cette cession n'est soumise, en aucun cas, à une autorisation préalable du vendeur. »

Article R. 211-8 « Lorsque le contrat comporte une possibilité expresse de révision du prix, dans les limites prévues à l'article L. 211-12, il doit mentionner les modalités précises de calcul, tant à la hausse qu'à la baisse, des variations des prix, et notamment le montant des frais

10/11

Contrat de Croisière maritime à bord d'un yacht limité à 12 passagers - Conditions générales - Version 2.2 / Mars 2018

La Fédération des Industries Nautiques met à votre disposition un contrat de croisière qui dans son principe a reçu l'aval de la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects pour les matières relevant de sa compétence. Il vous appartient cependant de vous assurer que les dispositions qui y sont proposées correspondent aux modalités d'exécution des prestations convenues et que les prestataires parties au contrat sont en règle avec les dispositions légales en vigueur.

de transport et taxes y afférentes, la ou les devises qui peuvent avoir une incidence sur le prix du voyage ou du séjour, la part du prix à laquelle s'applique la variation, le cours de la ou des devises retenu comme référence lors de l'établissement du prix figurant au contrat.

Article R. 211-9 « Lorsque, avant le départ de l'acheteur, le vendeur se trouve contraint d'apporter une modification à l'un des éléments essentiels du contrat telle qu'une hausse significative du prix et lorsqu'il méconnaît l'obligation d'information mentionnée au 13° de l'article R. 211-4, l'acheteur peut, sans préjuger des recours en réparation pour dommages éventuellement subis, et après en avoir été informé par le vendeur par tout moyen permettant d'en obtenir un accusé de réception :

- soit résilier son contrat et obtenir sans pénalité le remboursement immédiat des sommes versées ;
- soit accepter la modification ou le voyage de substitution proposé par le vendeur ; un avenant au contrat précisant les modifications apportées est alors signé par les parties ; toute diminution de prix vient en déduction des sommes restant éventuellement dues par l'acheteur et, si le paiement déjà effectué par ce dernier excède le prix de la prestation modifiée, le trop-perçu doit lui être restitué avant la date de son départ. »

Article R. 211-10 « Dans le cas prévu à l'article L. 211-14, lorsque, avant le départ de l'acheteur, le vendeur annule le voyage ou le séjour, il doit informer l'acheteur par tout moyen permettant d'en obtenir un accusé de réception ; l'acheteur, sans préjuger des recours en réparation des dommages éventuellement subis, obtient auprès du vendeur le remboursement immédiat et sans pénalité des sommes versées ; l'acheteur reçoit, dans ce cas, une indemnité au moins égale à la pénalité qu'il aurait supportée si l'annulation était intervenue de son fait à cette date. Les dispositions du présent article ne font en aucun cas obstacle à la conclusion d'un accord amiable ayant pour objet l'acceptation, par l'acheteur, d'un voyage ou séjour de substitution proposé par le vendeur. »

Article R. 211-11 « Lorsque, après le départ de l'acheteur, le vendeur se trouve dans l'impossibilité de fournir une part prépondérante des services prévus au contrat représentant un pourcentage non négligeable du prix honoré par l'acheteur, le vendeur doit immédiatement prendre les dispositions suivantes sans préjuger des recours en réparation pour dommages éventuellement subis :

- soit proposer des prestations en remplacement des prestations prévues en supportant éventuellement tout supplément de prix et, si les prestations acceptées par l'acheteur sont de qualité inférieure, le vendeur doit lui rembourser, dès son retour, la différence de prix ;
- soit, s'il ne peut proposer aucune prestation de remplacement ou si celles-ci sont refusées par l'acheteur pour des motifs valables, fournir à l'acheteur, sans supplément de prix, des titres de transport pour assurer son retour dans des conditions pouvant être jugées équivalentes vers le lieu de départ ou vers un autre lieu accepté par les deux parties. Les dispositions du présent article sont applicables en cas de non-respect de l'obligation prévue au 13° de l'article R. 211-4. »

Article R. 211-12 « Les dispositions des articles R. 211-3 à R. 211-11 doivent obligatoirement être reproduites sur les brochures et les contrats de voyages proposés par les personnes mentionnées à l'article L. 211-1. »

Article R. 211-13 « L'acheteur ne peut plus invoquer le bénéfice de la clause prévue au 20° de l'article R. 211-6 après que la prestation a été fournie. »

Article L. 211-13 « Lorsque, avant le départ, le respect d'un des éléments essentiels du contrat est rendu impossible par suite d'un événement extérieur qui s'impose au vendeur, celui-ci doit le plus rapidement possible en avvertir l'acheteur et informer ce dernier de la faculté dont il dispose soit de résilier le contrat, soit d'accepter la modification proposée par le vendeur. Cet avertissement et cette information doivent être confirmés par écrit à l'acheteur, qui doit faire connaître son choix dans les meilleurs délais. Lorsqu'il résilie le contrat, l'acheteur a droit, sans supporter de pénalités ou de frais, au remboursement de la totalité des sommes qu'il a versées.

Le présent article s'applique également en cas de modification significative du prix du contrat intervenant conformément aux conditions prévues à l'article L.211-12.»

* (Il appartient aux prestataires de vérifier si notamment, selon le droit du tourisme qui leur est applicable, les dispositions qui suivent, issues d'une directive européenne, ne doivent pas être adaptées)

Contrat numéro : _____

Entre les soussignés,

- Le Transporteur d'une part :

La société : _____
Ayant son siège social à : _____
Immatriculée au : _____ sous le numéro : _____
Détenrice du numéro intracommunautaire de TVA : _____
Représentée aux présentes par : _____ es qualité de : _____
Dûment habilité à cet effet ;
ou Monsieur et/ou Madame : _____
De nationalité : _____
Domicilié(e) à : _____

Propriétaire et/ou armateur du navire ;

- et le Client d'autre part :

La société : _____
Ayant son siège social à : _____
Immatriculée au : _____ sous le numéro : _____
Détenrice du numéro intracommunautaire de TVA : _____
Représentée aux présentes par : _____ es qualité de : _____
Dûment habilité à cet effet ;
ou Monsieur et/ou Madame : _____
De nationalité : _____
Domicilié(e) à : _____

(Ci-après dénommés ensemble les « Parties » et individuellement une « Partie »)

en présence du Courtier,

La société : _____
Ayant son siège social à : _____
Immatriculée au : _____ sous le numéro : _____
Détenrice du numéro intracommunautaire de TVA : _____
Immatriculée au registre des opérateurs de voyage : _____
Garantie par une caution financière de : _____ dont le garant est : _____
Assurée en Responsabilité Civile professionnelle sous le contrat numéro : _____
Auprès de la compagnie : _____
Affiliée à la fédération et/ou l'association : _____ sous le(s) numéro(s) : _____
Représentée aux présentes par : _____ es qualité de : _____
Dûment habilité à cet effet ;

et/ou en présence du Courtier Séquestre,

La société : _____
Ayant son siège social à : _____
Immatriculée au : _____ sous le numéro : _____
Détenrice du numéro intracommunautaire de TVA : _____
Immatriculée au registre des opérateurs de voyage : _____
Garantie par une caution financière de : _____ dont le garant est : _____
Assurée en Responsabilité Civile professionnelle sous le contrat numéro : _____
Auprès de la compagnie : _____
Affiliée à la fédération et/ou l'association : _____ sous le(s) numéro(s) : _____
Représentée aux présentes par : _____ es qualité de : _____
Dûment habilité à cet effet.

Paraphes : _____

1/6

Contrat de Croisière maritime à bord d'un yacht limité à 12 passagers - Conditions particulières - Version 2.4 / Mai 2018
La Fédération des Industries Nautiques met à votre disposition un contrat de croisière qui dans son principe a reçu l'aval de la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects pour les matières relevant de sa compétence. Il vous appartient cependant de vous assurer que les dispositions qui y sont proposées correspondent aux modalités d'exécution des prestations convenues et que les prestataires parties au contrat sont en règle avec les dispositions légales en vigueur.

IL EST PREALABLEMENT EXPOSE :

Le Client a souhaité effectuer une croisière à bord d'un Yacht.

Le Client, suite aux échanges avec le Courtier pour sélectionner le navire, organiser la croisière maritime (trajet, escales, période de croisière) et déterminer les éventuels services associés, a convenu de conclure par l'intermédiaire du Courtier, intervenant au nom et pour le compte du Transporteur visé ci-avant, le présent contrat de croisière maritime.

CECI EXPOSE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

CONDITIONS PARTICULIÈRES

ARTICLE 1 – RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU NAVIRE

Nom du Navire : _____ Type : _____ Statut : _____
 Pavillon : _____ Longueur : _____ Numéro IMO : _____
 Port d'enregistrement : _____ Numéro d'immatriculation : _____
 Description du Navire et de ses équipements : Annexe 1

ARTICLE 2 – RENSEIGNEMENTS RELATIFS A LA CROISIÈRE

Positionnement(s) du Navire : Aller vers le Port d'embarquement, de : _____ à : _____
 Retour depuis le Port de débarquement, de : _____ à : _____
 Période de Croisière : du : _____ au : _____
 Trajet : Embarquement à bord du Navire dans le port de : _____ à : _____ heure.
 Débarquement du Navire dans le port de : _____ à : _____ heure.
 Zone de croisière : _____ Escales prévues : -
 - _____ - _____
 - _____ - _____
 - _____ - _____
 - _____ - _____
 - _____ - _____
 - _____ - _____

Le Contrat de Croisière et ses avenants valant billet de croisière ainsi que les éventuels coupons correspondants pour chaque escale aux services à terre réunis dans un carnet de croisière, seront fournis avant l'embarquement.

ARTICLE 3 – RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX PASSAGERS

3.1 Nombre de Passagers

Nombre de Passagers avec couchettes* : _____ *(maximum 12)
 Nombre maximum de Passagers navigants : _____

3.2 Liste et identité du Client et des Passagers

Si la liste est incomplète à la date de signature des présentes, une liste exhaustive des Passagers sous forme d'avenant au Contrat de Croisière devra impérativement être transmise avant l'embarquement, au Transporteur ou à son représentant le capitaine du Navire.

1 / NOM, Prénom : _____
 Date de naissance : _____ Nationalité : _____
 Adresse : _____
 Date d'embarquement à bord du Navire* : _____ dans le Port de : _____ à : _____ heure.
 Date de débarquement du Navire* : _____ dans le Port de : _____ à : _____ heure.

*(Si différentes des dates et lieux prévues à l'Article 2 - Renseignements relatifs à la croisière)

2 / NOM, Prénom : _____
 Date de naissance : _____ Nationalité : _____
 Adresse : _____
 Date d'embarquement à bord du Navire* : _____ dans le Port de : _____ à : _____ heure.
 Date de débarquement du Navire* : _____ dans le Port de : _____ à : _____ heure.

Paraphes : _____

2/6

Contrat de Croisière maritime à bord d'un yacht limité à 12 passagers - Conditions particulières - Version 2.4 / Mai 2018
 La Fédération des Industries Nautiques met à votre disposition un contrat de croisière qui dans son principe a reçu l'aval de la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects pour les matières relevant de sa compétence. Il vous appartient cependant de vous assurer que les dispositions qui y sont proposées correspondent aux modalités d'exécution des prestations convenues et que les prestataires parties au contrat sont en règle avec les dispositions légales en vigueur.

3 / NOM, Prénom : _____			
Date de naissance : _____		Nationalité : _____	
Adresse : _____			
Date d'embarquement à bord du Navire* : _____	dans le Port de : _____	à _____	heure.
Date de débarquement du Navire* : _____	dans le Port de : _____	à _____	heure.
4 / NOM, Prénom : _____			
Date de naissance : _____		Nationalité : _____	
Adresse : _____			
Date d'embarquement à bord du Navire* : _____	dans le Port de : _____	à _____	heure.
Date de débarquement du Navire* : _____	dans le Port de : _____	à _____	heure.
5 / NOM, Prénom : _____			
Date de naissance : _____		Nationalité : _____	
Adresse : _____			
Date d'embarquement à bord du Navire* : _____	dans le Port de : _____	à _____	heure.
Date de débarquement du Navire* : _____	dans le Port de : _____	à _____	heure.
6 / NOM, Prénom : _____			
Date de naissance : _____		Nationalité : _____	
Adresse : _____			
Date d'embarquement à bord du Navire* : _____	dans le Port de : _____	à _____	heure.
Date de débarquement du Navire* : _____	dans le Port de : _____	à _____	heure.
7 / NOM, Prénom : _____			
Date de naissance : _____		Nationalité : _____	
Adresse : _____			
Date d'embarquement à bord du Navire* : _____	dans le Port de : _____	à _____	heure.
Date de débarquement du Navire* : _____	dans le Port de : _____	à _____	heure.
8 / NOM, Prénom : _____			
Date de naissance : _____		Nationalité : _____	
Adresse : _____			
Date d'embarquement à bord du Navire* : _____	dans le Port de : _____	à _____	heure.
Date de débarquement du Navire* : _____	dans le Port de : _____	à _____	heure.
9 / NOM, Prénom : _____			
Date de naissance : _____		Nationalité : _____	
Adresse : _____			
Date d'embarquement à bord du Navire* : _____	dans le Port de : _____	à _____	heure.
Date de débarquement du Navire* : _____	dans le Port de : _____	à _____	heure.
10 / NOM, Prénom : _____			
Date de naissance : _____		Nationalité : _____	
Adresse : _____			
Date d'embarquement à bord du Navire* : _____	dans le Port de : _____	à _____	heure.
Date de débarquement du Navire* : _____	dans le Port de : _____	à _____	heure.
11 / NOM, Prénom : _____			
Date de naissance : _____		Nationalité : _____	
Adresse : _____			
Date d'embarquement à bord du Navire* : _____	dans le Port de : _____	à _____	heure.
Date de débarquement du Navire* : _____	dans le Port de : _____	à _____	heure.
12 / NOM, Prénom : _____			
Date de naissance : _____		Nationalité : _____	
Adresse : _____			
Date d'embarquement à bord du Navire* : _____	dans le Port de : _____	à _____	heure.
Date de débarquement du Navire* : _____	dans le Port de : _____	à _____	heure.

Tout nouveau Passager postérieurement à la signature des présentes devra impérativement faire l'objet d'un avenant au Contrat de Croisière et être dûment signé par le Client et le Transporteur ou son représentant, le capitaine du Navire.

Après l'embarquement, le Client doit informer le Transporteur et/ou le capitaine de tout mouvement de Passager.

Paraphes : _____

3/6

Contrat de Croisière maritime à bord d'un yacht limité à 12 passagers - Conditions particulières - Version 2.4 / Mai 2018

La Fédération des Industries Nautiques met à votre disposition un contrat de croisière qui dans son principe a reçu l'aval de la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects pour les matières relevant de sa compétence. Il vous appartient cependant de vous assurer que les dispositions qui y sont proposées correspondent aux modalités d'exécution des prestations convenues et que les prestataires parties au contrat sont en règle avec les dispositions légales en vigueur.

3.3 Informatique et liberté

Conformément à la loi n°78-17 du 6 janvier 1978, relative à l'informatique et liberté, le Client dispose d'un droit d'accès, de rectification et de suppression des données et informations nominatives qui le concernent et que le Transporteur ou le(s) Courtier(s) peuvent être amenés à recueillir pour les besoins de leurs activités.

ARTICLE 4 – MODALITES FINANCIERES

4.1 - Le Prix du Contrat de Croisière comprend :

La croisière telle que définie à l'Article 2, incluant :

- La présence d'un équipage hautement qualifié ;
- Les produits pétroliers nécessaires au fonctionnement du Navire, pour le positionnement aller vers le Port d'embarquement, pour le positionnement retour depuis le Port de débarquement et pour le Trajet et la Période prévu de la Croisière.

a - L'estimation de consommation retenue pour le(s) positionnement(s) aller et retour du Navire est de :	litres de carburant
b - L'estimation de consommation retenue pour le Trajet et la Période prévu de la Croisière est de :	litres de carburant
c - L'estimation de consommation totale retenue pour la prestation est de (a+b) :	litres de carburant

Le prix du carburant retenu pour les présentes estimations de consommation est de € HT le litre. Ce prix pourra faire l'objet d'un ajustement dans les conditions précisées par l'article L.211-12 du Code du Tourisme ou d'un avenant au Contrat de Croisière en cas de modification de l'itinéraire sur demande du Client ;

- Le service de restauration, hors denrées et boissons ;
- Les activités nautiques (sauf la plongée sous-marine en scaphandre autonome) lorsqu'elles sont autorisées par les autorités locales et confirmées par le Capitaine du navire, réalisables avec les embarcations et le matériel disponibles à bord (voir Annexe 1) et que les conditions de mer et de sécurité sont réunies ;
- Le port des bagages du quai à bord et vice et versa à l'embarquement et au débarquement.
- Les frais de positionnement du Navire.

Le prix de base de la croisière s'entend pour l'ensemble des Passagers.

4.2 - Le Prix du Contrat de Croisière ne comprend pas :

- Les services accessoires non mentionnés ci-avant au 4.1 et notamment les frais et taxes portuaires, de sûreté, environnementales, d'accès aux parcs nationaux, de débarquement en zones spéciales et/ou protégées et/ou soumises à autorisations spécifiques des autorités nationales et/ou des communautés régionales ou locales (sujettes à modification), etc.
- Tous les coûts et dépenses non mentionnés ci-avant au 4.1 et notamment les coûts qui seraient attachés à une modification de l'itinéraire ou du nombre de Passagers tels que les suppléments de produits pétroliers et autres dépenses participant par nature à la formation du prix de la croisière, laquelle devrait donner lieu à un avenant aux présentes.
- Les dépenses du client relatives aux prestations de services dissociables du transport qui donneront lieu à facturation séparée et notamment :
 - Les approvisionnements nécessaires aux demandes particulières formulées par le Client ou tout Passager en denrées et boissons ;
 - Le service de blanchisserie pour les effets personnels des passagers ;
 - Les frais de communication, télécopie, téléphone fixe, GSM, satellitaire, courriels et Internet fournis à partir d'un abonnement du navire, selon tarif disponible à bord ;
 - L'organisation d'événements réalisés ou engagés spécifiquement à la demande du Client ou des Passagers.
- Les dépenses qui pourront être engagées au nom et pour le compte du Client et des Passagers et notamment :
 - Les excursions à terre et toutes activités pré et/ou post croisière ;
 - Les transferts et prestations de services à terre ;
 - Les éventuelles prestations proposées à la demande (coiffeur, soins, etc.) ;
 - Les frais de santé (consultations médicales, soins, médicaments délivrés à bord ou à terre) ;
 - Le port des bagages aux aéroports.
- Les dépenses dont le Client ou les Passagers feront leur affaire personnelle et notamment :
 - Les dépenses d'ordre personnel, tous pourboires, dont ceux versés à l'équipage ;
 - Les frais de visa et de formalités sanitaires éventuels ;
 - Les assurances annulation, assistance, rapatriement, bagages, frais médicaux et spécifiques.

4.3 Le règlement de l'acompte de réservation de la croisière par le Client signifie l'adhésion complète aux conditions particulières et générales de vente, nécessairement connues et acceptées par lui lors de la signature du présent contrat. Après le règlement intégral de la croisière, le Client recevra un carnet de voyage comprenant les titres de transport (le Contrat de Croisière et ses avenants valant billets de croisière ainsi que d'éventuels autres bons d'échange).

Paraphes : _____

4/6

Contrat de Croisière maritime à bord d'un yacht limité à 12 passagers - Conditions particulières - Version 2.4 / Mai 2018

La Fédération des Industries Nautiques met à votre disposition un contrat de croisière qui dans son principe a reçu l'aval de la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects pour les matières relevant de sa compétence. Il vous appartient cependant de vous assurer que les dispositions qui y sont proposées correspondent aux modalités d'exécution des prestations convenues et que les prestataires parties au contrat sont en règle avec les dispositions légales en vigueur.

4.4 Prix du Contrat de Croisière	
§.1 - Prix de base de la Croisière hors taxes (HT) tel que défini à l'article 4.1, hors produits pétroliers :	€
§.2 - Frais de positionnement du navire hors taxes (HT) tel que défini à l'article 4.1, hors produits pétroliers :	€
§.3 - Prix hors taxes (HT) des produits pétroliers* retenu au Contrat de Croisière :	litres x € HT / litre = €
§.4 - Prix hors taxes (HT) du Contrat de Croisière (1+2+3) :	€
Détermination de l'assiette pour le calcul de la Taxe sur la valeur ajoutée (TVA) dans le cas 3 de l'Annexe 3 - Régime fiscal applicable	
§.5 - (Prix §.4 ÷ Distance totale parcourue sur le Trajet) X Distance totale parcourue dans les eaux nationales :	€
§.6 - Taxe sur la valeur ajoutée (TVA) :	%
§.7 - Montant de la TVA :	€
§.8 - Prix toutes taxes comprises (TTC) du Contrat de Croisière :	€, soit un prix par passager de : €
Acompte de réservation :	€, à verser le jour de signature des présentes
Acompte de réservation :	€, à verser avant le :
Avance pour les Dépenses du Client** :	€, à verser avant le :
Solde de réservation :	€, à verser avant le :
Titulaire du compte Courtier Séquestre :	
Etablissement bancaire sur lequel sont virés les fonds :	
Numéro IBAN du compte bancaire :	BIC :

* (voir article 13 des conditions générales) ** (non incluses dans le prix de la Croisière)

4.5 Paiement du prix et séquestre

Tous les fonds reçus par le(s) Courtier(s) au titre du présent Contrat seront transférés dès réception au Séquestre et détenus par le Séquestre dans la devise du présent Contrat.

Cinquante pour cent (50%) du montant du Prix TTC du Contrat de Croisière au titre du présent Contrat seront versés au Transporteur par le Séquestre (après déduction de l'entière commission due au(x) Courtier(s)) par virement bancaire à la date du commencement de la Période de Croisière ou au premier jour ouvrable suivant.

L'Avance pour les Dépenses du Client sera versée par le Séquestre, par virement bancaire, avant l'embarquement, ce paiement pouvant être effectué un peu plus tôt, selon le programme du Navire et les facilités bancaires locales. L'Avance pour les Dépenses du Client sera remise au capitaine, ou au Transporteur pour transmission au capitaine.

Le paiement du solde du présent Contrat sera versé au Transporteur dès le premier jour ouvrable suivant la fin de la Période de Croisière.

Les pourboires à l'équipage, selon les us et coutumes, sont laissés à l'entière discrétion du Client.

ARTICLE 5 – AUTRES CONDITIONS PARTICULIÈRES

Le Client intervenant pour son compte et celui de tous les Passagers reconnaît que les documents d'informations précontractuelles visés au Code du Tourisme, constitué par le projet du présent contrat avec ses Annexes, lui ont été remis.

Le Client s'engage à ce que tout Passager respecte les Conditions Générales pouvant les concerner.

Autres conditions particulières :

Paraphes :

5/6

Contrat de Croisière maritime à bord d'un yacht limité à 12 passagers - Conditions particulières - Version 2.4 / Mai 2018

La Fédération des Industries Nautiques met à votre disposition un contrat de croisière qui dans son principe a reçu l'aval de la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects pour les matières relevant de sa compétence. Il vous appartient cependant de vous assurer que les dispositions qui y sont proposées correspondent aux modalités d'exécution des prestations convenues et que les prestataires parties au contrat sont en règle avec les dispositions légales en vigueur.

SIGNATURES

Le Transporteur et le Client conviennent que les Conditions générales (Articles 1 à 19 inclus) ci-jointes font partie intégrante de ce contrat qui est composé de 18 pages en ce compris les Conditions Particulières énoncées ci-dessus et les Annexes jointes. Le Client reconnaît par la signature des présentes avoir eu connaissance de l'ensemble des informations requises par le Code du tourisme et par la réglementation Transport applicables.

Fait en autant d'exemplaires originaux que de Parties au Contrat :

- Annexe 1 : Fiche descriptive du navire et de ses équipements
- Annexe 2 : Risques couverts et montant des garanties
- Annexe 3 : Régime fiscal applicable

Le Client :	Le Transporteur :
Pour et au nom de :	Pour et au nom de :
Nom du signataire :	Nom du signataire :
Le* :	Le* :

* (Le contrat est réputé conclu à la plus tardive des deux dates)

En présence du Courtier :	et/ou du Courtier Séquestre :
Pour et au nom de :	Pour et au nom de :
Nom du signataire :	Nom du signataire :
Le :	Le :

Annexe X : Exemple d'un contrat de location

(Aimablement communiqué par la société FAVORITE SHIPPING

CONTRAT DE LOCATION DE BATEAU DE PLAISANCE

ARTICLE 1 : PARTIES CONTRACTANTES

Entre les soussignés :

ci-après désigné(e) « **LE CLIENT** »

ci-après désigné « **LE LOUEUR** »

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 2 : OBJET

Le client demande à _____, qui accepte, de lui apporter son concours pour la location du bateau suivant :

Marque :Type :
Nom :Immatriculation
Port d'embarquement Port de restitution :
Départ prévu le :retour prévu le :

Le bateau est mis à disposition en bon état de navigation, avec l'équipement complet de sécurité et de navigation (cartes, aides à la navigation, matériel de sécurité, mouillages, documents de bord, ect...)

ARTICLE 3 : REMUNERATION EN EURO

Le montant de la location est convenu comme suit :

MONTANT TOUTES TAXES COMPRISES.....**EUROS**

Ce montant comprend :

- La mise à disposition du bateau
- Le Capitaine

Ce montant ne comprend pas :

- La nourriture, les boissons
- Les frais de Port

ARTICLE 4 : MODALITES DE REGLEMENT

1° versement : LA TOTALITE A LA SIGNATURE DU CONTRAT

ARTICLE 5 : DESISTEMENT, ANNULATION :

5 1 La date et la durée du contrat ne peuvent être modifiées qu'en accord avec le Loueur ;

5 2. En cas d'annulation trois semaine avant le départ, la somme totale est due au Loueur épargnés au Loueur. 5 3 La somme totale de la croisière reste la propriété du Loueur que le Client utilise ou non le bateau qu'il a réservé.

5 4 Au cas où le loueur ne serait pas en mesure de mettre le bateau réservé à disposition de son Client, à la suite d'une avarie ou en cas de force majeure indépendante de sa volonté, il lui livrera un bateau de taille et de caractéristiques équivalentes .

Annexe XI : MYBA MEMORENDUM OF AGREEMENT 2005 et
ADDENDUM 1 (en anglais)

PAGE ONE
OF EIGHT

MEMORANDUM OF AGREEMENT

APPROVED BY

THE MEDITERRANEAN YACHT BROKERS ASSOCIATION



The use of this Agreement does not necessarily indicate that the Broker or Brokers are members of the Mediterranean Yacht Brokers Association

(A) NAME OF VESSEL	(B) LENGTH OVERALL	(C) OFFICIAL NO./REGISTRY NO.	(D) FLAG AND PORT OF REGISTRY
(E) CLASSIFICATION SOCIETY AND CLASSIFICATION	(F) TYPE	(G) G.R.T.	(H) WHERE LYING

The above hereinafter to be called "the **VESSEL**"

BETWEEN THE UNDERSIGNED IT HAS BEEN AGREED AS FOLLOWS:

(1) DATE OF THIS AGREEMENT:

This Agreement must be signed by all parties within four banking days of the date hereof; otherwise, the stakeholder shall return the deposit to the Buyer, if received, this Agreement shall be deemed void and the parties shall have no further rights and obligations to one another hereunder.

(2) NAME OF SELLER:
(hereinafter called "the **SELLER**")
Address and Nationality/Place of Incorporation

(3) NAME OF BUYER:
(hereinafter called "the **BUYER**")
Address and Nationality/Place of Incorporation

(4) SELLER and BUYER recognise as the authorised **BROKER(s)** of record in this transaction:
(hereinafter called "the **BROKER(s)**")

Broker 1

MYBA Member Number

Broker 2
(delete if not applicable)

MYBA Member Number

Please Initial: SELLER: _____ BUYER: _____

© Copyright MEDITERRANEAN YACHT BROKERS ASSOCIATION - February 2005. Produced by the Mediterranean Yacht Brokers Association. MYBA will not be responsible for any abuse or misrepresentation of this contract.
WARNING: Any amendment to any of the printed terms and conditions in this form can affect the validity and operation of the remainder. The blue MYBA logo verifies that this is an original document.
SPECIMEN COPY

MEMORANDUM OF AGREEMENT
APPROVED BY
THE MEDITERRANEAN YACHT BROKERS ASSOCIATION



© Copyright MEDITERRANEAN YACHT BROKERS ASSOCIATION - February 2005. Produced by the Mediterranean Yacht Brokers Association. M.Y.B.A. will not be responsible for any abuse or misrepresentation of this contract.
WARNING: Any amendment to any of the printed terms and conditions in this form can affect the validity and operation of the remainder. The blue M.Y.B.A. logo verifies that this is an original document.

SPECIMEN COPY

(5)	STAKEHOLDER: The Stakeholder (hereinafter called "the Stakeholder") shall be Broker 1
(6)	SALES PRICE: (hereinafter called "the Sales Price")
(7)	DEPOSIT: (hereinafter called "the Deposit")
(8)	BALANCE: (hereinafter called "the Balance")
(9)	SEA TRIAL and CONDITION SURVEY to be completed no later than:
(10)	PLACE OF COMPLETION MEETING:
(11)	PLACE OF DELIVERY OF THE VESSEL:
(12)	COMPLETION DATE: time being of the essence or such earlier date as may be agreed between the SELLER and the BUYER
(13)	SPECIAL CONDITIONS:

Please Initial: SELLER: _____ BUYER: _____

MEMORANDUM OF AGREEMENT
APPROVED BY
THE MEDITERRANEAN YACHT BROKERS ASSOCIATION



© Copyright MEDITERRANEAN YACHT BROKERS ASSOCIATION - February 2005. Produced by the Mediterranean Yacht Brokers Association. M.Y.B.A. will not be responsible for any abuse or misrepresentation of this contract. WARNING: Any amendment to any of the printed terms and conditions in this form can affect the validity and operation of the remainder. The blue M.Y.B.A. logo verifies that this is an original document. SPECIMEN COPY

SELLER'S RIGHTS & OBLIGATIONS

(14) GENERAL

The **SELLER** hereby agrees to sell the **VESSEL** on the terms and conditions of this Agreement. The **SELLER** agrees not to enter into any other agreement for the sale of the **VESSEL** prior to the termination of this Agreement in accordance with its terms.

(15) SELLER'S WARRANTY

The **SELLER** hereby warrants that the **VESSEL** shall at the time of delivery be free and clear of all debts, claims, liens and encumbrances of any kind whatsoever. The **SELLER** further warrants that it is the legal registered owner of the **VESSEL** and has title to and the right to sell the **VESSEL** and that at the time of delivery of the **VESSEL** it will be the legal registered owner of the **VESSEL** and have title to and the right to sell the **VESSEL**. If at the time of delivery of the **VESSEL** to the **BUYER** there is in fact existing any debt, claim, lien or encumbrance against the **VESSEL** of whatsoever kind and howsoever arising incurred prior to the time of delivery of the **VESSEL**, the **SELLER** shall pay the same as a condition to completion, or if the debt, claim, lien or encumbrance becomes known subsequent to completion, the **SELLER** will indemnify and hereby indemnifies the **BUYER** against all losses and expenses arising from any such debt, claim, lien or encumbrance against the **VESSEL**.

(16) INVENTORY

Within seven days of the date of this Agreement as specified in Clause (1) hereof the **SELLER** shall deliver to the **BUYER** or his/its representative an inventory including everything belonging to the **VESSEL** on board and ashore and on order. Such inventory shall be agreed between the Parties hereto, shall be signed and dated by them and thereafter shall form part of this Agreement. In any event the inventory shall be deemed to have been accepted by the **BUYER** unless such inventory has been rejected by the **BUYER** prior to the date specified in Clause (9) hereof.

(17) SEA TRIAL/CONDITION SURVEY

The **SELLER** shall make the **VESSEL** available for the purpose of the Sea Trial as referred to in Clause (26) and the Condition Survey as referred to in Clause (27).

(18) COMPLETION OF SALE

On delivery of the **VESSEL** and in exchange for payment of the Sales Price the **SELLER** shall provide the documentation set out in Addendum One.

(19) RUNNING COSTS

All running costs for the **VESSEL** including berthing fees and crew's wages shall be for the **SELLER's** account until completion of the Sale in accordance with Clauses (18) and (30). Notwithstanding what is contained in this Clause, the Condition Survey expenses referred to in Clause (27) are for the **BUYER's** account.

(20) DEFAULT OF SELLER

If the **SELLER** fails to deliver the **VESSEL** and the documentation in accordance with Clauses (18) and (21) of this Agreement the reasonable expenses of the **BUYER's** Condition Survey in accordance with Clause (27) and the **BROKER's** remuneration become solely the obligation of the **SELLER** and the Deposit shall be released to the **BUYER** with interest, if any. The **BUYER** shall be entitled to claim from the **SELLER** further compensation for provable losses and expenses reasonably incurred following from such failure of the **SELLER**, together with interest thereon at the rate of Libor + 2% per annum.

(21) DELIVERY

The **VESSEL** shall be delivered safely afloat or as otherwise agreed at the Place of Delivery (as stated in Clause (11) hereof) at the **SELLER's** expense in the same condition (fair wear and tear excepted) and outfitted as at the time of the Sea Trial, if any, and the Condition Survey and with all materials, equipment, tackle, apparel, spare parts, stores (including bonded stores), fuel, lubricating oils, spare gear and outfit (including, but not limited to, furniture, linen, crockery and cutlery) belonging to the **VESSEL** on board and ashore and as more particularly described and set out in the inventory and including items ordered but not delivered (excepting fuel) all without extra cost to the **BUYER**, but excluding the **SELLER's**, Master's and crew's personal effects.

(22) RISK

The **SELLER** undertakes not to use the **VESSEL** after the Sea Trial and/or the Condition Survey. The risk of loss, damage, or destruction of the **VESSEL** shall be borne by the **SELLER** until the completion of the Sale. In the event that the **VESSEL** is an actual, constructive or compromised total loss before delivery of the **VESSEL**, all expenses incurred by the **BUYER** in relation to the Condition Survey under Clause (27), if any and if unpaid, shall be payable and shall be paid from the Deposit, the balance shall be returned to the **BUYER** with interest, if any, and this Agreement shall thereafter be deemed null and void. The **BROKER's** remuneration shall remain solely the obligation of the **SELLER**.

(23) TAXES/PERMISSION TO SELL

If permission of any governmental, regulatory or other authority is necessary to sell the **VESSEL** then it shall be the responsibility of the **SELLER** to obtain the same. Any duties, taxes, costs, fees or expenses due on the **VESSEL** prior to and up to but not including the time of completion of the Sale shall be for the **SELLER's** account.

Please Initial: SELLER: _____ BUYER: _____

MEMORANDUM OF AGREEMENT
APPROVED BY
THE MEDITERRANEAN YACHT BROKERS ASSOCIATION



© Copyright MEDITERRANEAN YACHT BROKERS ASSOCIATION - February 2005. Produced by the Mediterranean Yacht Brokers Association. M.Y.B.A. will not be responsible for any abuse or misrepresentation of this contract.
WARNING: Any amendment to any of the printed terms and conditions in this form can affect the validity and operation of the remainder. The blue M.Y.B.A. logo verifies that this is an original document.

BUYER'S RIGHTS & OBLIGATIONS

(24) GENERAL

The **BUYER** hereby agrees to buy the **VESSEL** on the terms and conditions of this Agreement.

(25) DEPOSIT

Within four banking days of the signing of this Agreement the Deposit of 10% of the Sales Price shall be paid by the **BUYER** to the Stakeholder and held subject to the terms and conditions of this Agreement. Interest, if any, is to be credited to the **BUYER**.

(26) SEA TRIAL

Prior to the date at Clause (9) and prior to the **VESSEL** being placed ashore for the Condition Survey, the **SELLER** at his/its own expense is to make the **VESSEL** available to the **BUYER** for a Sea Trial of a maximum of four hours duration at a time to be mutually agreed between the parties hereto. It is at the **BUYER's** discretion to take advantage of this facility. In the event that the **BUYER** or his/its nominee does not attend such Sea Trial or otherwise take advantage of this facility then the **BUYER** shall be deemed to have accepted the **VESSEL** subject to Clause (27). Notwithstanding what is contained elsewhere in this Agreement, if for any reason whatsoever and in his/its discretion the **BUYER** considers that the **VESSEL** has not performed to his/its satisfaction on the Sea Trial and he/it does not therefore wish to proceed with the purchase, he/it shall give written notice of his/its rejection of the **VESSEL** to the **SELLER** or the **BROKER** within twenty-four hours of completion of the Sea Trial or prior to the placing of the **VESSEL** ashore for the Condition Survey as mentioned in Clause (27) hereof, whichever shall be the sooner. In the event that notice of rejection is given by the **BUYER**, all expenses incurred by the **BUYER**, if any, in relation to such Sea Trial shall be payable and shall be paid from the Deposit and the balance of the Deposit shall be returned to the **BUYER** forthwith and this Agreement shall thereafter be deemed null and void. If such notice of rejection is not given, the Sea Trial shall be deemed to have been to the **BUYER's** satisfaction.

(27) CONDITION SURVEY

The **BUYER** may at his/its own cost place ashore and/or open up the **VESSEL** and her machinery for the purpose of completing a Condition Survey no later than the date shown at Clause (9) herein, time being of the essence in this respect.

(a) If on completion of the Condition Survey any defects in the **VESSEL** or her machinery have been found other than those disclosed to the **BUYER** in writing prior to the date of this Agreement and thereby accepted by the **BUYER**, the **BUYER** may within seven days of completion of the Condition Survey give to the **SELLER** or the **BROKER(s)** either:

(i) written notice requiring the **SELLER** forthwith either to make good any or all of the defect(s) and/or alternatively to make a reasonable and sufficient reduction in the Sales Price to enable the **BUYER** after completion of the Sale to make good the same. All agreed items of work shall be completed by the **SELLER** without undue delay in all the circumstances and shall be carried out so as to satisfy the expressly specified requirements of the **BUYER's** Surveyor in respect of defect(s) mentioned in the Surveyor's Report and notified to the **SELLER**, in which case the Completion Date shall be extended by such period as the **SELLER** and the **BUYER** may agree to allow the remedial works to be completed; or

(ii) written notice of his/its rejection of the **VESSEL** identifying and specifying in that notice the defect(s). If the **BUYER** shall serve written notice under Clause (27 (a) (ii)) then this Agreement shall be deemed terminated and the terms and conditions of Clause (29) shall apply.

(b) If the **BUYER** shall serve written notice under Clause (27(a)(i)) above and if after seven days of service of such notice one or a relevant combination of the following circumstances applies:

(i) the **SELLER** has not agreed in writing to make good without delay any defect(s) specified in such notice; or

(ii) the **BUYER** and **SELLER** have not agreed in writing as to the amount by which the Sales Price is to be reduced; or

(iii) the **SELLER** and the **BUYER** do not agree the period within which the remedial works are to be completed,

then this Agreement shall be deemed terminated and the terms and conditions of Clause (29) herein shall apply.

A defect shall be regarded as a defect for the purposes of this Clause (27) if an officially appointed Marine Surveyor (to be defined as a Marine Surveyor whose day to day business is occupied with the surveying of vessels of a similar quality to and value of the **VESSEL**) shall have certified in writing that the defect(s) affect(s) the operational integrity of the **VESSEL** or her machinery or her systems or renders the **VESSEL** unseaworthy. For the purposes of any time limits herein, the survey shall be deemed to be completed immediately following completion of the physical inspection by the Surveyor.

For the avoidance of doubt, the period of the Condition Survey and the completion thereof shall not depend on the production or provision of any written report by the Surveyor to the **BUYER**.

The **BROKER(s)** is/are not responsible for any errors or omissions of the Surveyor, although the **BROKER(s)** may have suggested a choice of surveyors and may have been made responsible for the engagement of the Surveyor selected by the **BUYER**.

Please Initial: SELLER: _____ BUYER: _____

MEMORANDUM OF AGREEMENT
APPROVED BY
THE MEDITERRANEAN YACHT BROKERS ASSOCIATION



© Copyright MEDITERRANEAN YACHT BROKERS ASSOCIATION - February 2005. Produced by the Mediterranean Yacht Brokers Association. M.Y.B.A. will not be responsible for any abuse or misrepresentation of this contract.
WARNING: Any amendment to any of the printed terms and conditions in this form can affect the validity and operation of the remainder. The blue M.Y.B.A. logo verifies that this is an original document.
SPECIMEN COPY

(28) ACCEPTANCE

In the absence of express notice of acceptance by the **BUYER**, which may be made on completion of the Condition Survey, the **VESSEL** shall, unless the **BUYER** has already given written notice of his/its rejection of the **VESSEL** under Clause (26) or (27), be deemed to be accepted by the **BUYER** either:

- (a) On the day after the date mentioned in Clause (9) or as subsequently varied by agreement between the **SELLER** and **BUYER** if no Sea Trial and/or Condition Survey has been completed; or
- (b) On the eighth day after the date on which the Condition Survey has been completed, provided that the **BUYER** has not served a written notice under Clause (27(a)(ii)) hereof; or
- (c) Upon agreement between the **SELLER** and **BUYER** under Clause (27(a)(i)).

(29) CANCELLATION

In the event of this Agreement being terminated under any of the terms and conditions of Clauses (26) or (27) hereof the **BUYER** shall forthwith make good any damage caused to the **VESSEL** by the Sea Trial and/or the Condition Survey in so far as such damage relates to action taken by the **BUYER** or his/its representatives or by the Master of the **VESSEL** while under instructions from the **BUYER** or his/its representatives, and the **BUYER** shall return the **VESSEL** to the port shown at box (H) of this Agreement.

The Stakeholder shall thereupon without delay return the Deposit to the **BUYER** with interest if any, less any costs, fees or debts incurred by the **BUYER** or otherwise in relation to the **VESSEL** arising out of such Sea Trial and/or Condition Survey and neither the **BUYER** nor the **SELLER** shall henceforth have any claim against the other under this Agreement.

(30) COMPLETION OF SALE

On or before the Completion Date identified at Clause (12) herein, subject to any extension agreed pursuant to Clause (27(a)(i)), the Deposit shall be released and the **BUYER** shall pay the balance of the Sales Price to the **SELLER** or the **BROKER**, as indicated and required by the **SELLER**, by means of a bank transfer to the designated account and order of the **SELLER** on delivery of the **VESSEL** in exchange for the documentation set out in Addendum One.

(31) DEFAULT OF BUYER

Should the Deposit not be paid in accordance with Clause (25) the **SELLER** shall have the right to cancel this Agreement and the **SELLER** shall be entitled to claim compensation from the **BUYER** for provable losses and expenses reasonably incurred, together with interest thereon at Libor + 2% per annum. If the **BUYER** fails to pay the balance of the Sales Price on or before the Completion Date in accordance with Clause (30), the **SELLER** shall have the right to cancel this Agreement forthwith, in which case the Deposit with interest, if any, shall be released to the **SELLER** and the **BROKER(s)**, and shared equally on a 50:50 basis between the **SELLER** and the **BROKER(s)** following deduction of any outstanding expenses relating to the Sea Trial and the Condition Survey, as agreed liquidated damages. Thereafter the **SELLER** shall not be entitled to any further claim for compensation from any party under this Agreement.

(32) TAXES/PERMISSION TO BUY

Any and all sales taxes imposed on the purchase of the **VESSEL** are the responsibility of the **BUYER** who guarantees to indemnify and hereby indemnifies the **SELLER** and the **BROKER** for the payment of the same. If permission of any governmental, regulatory or other authority is necessary to purchase the **VESSEL**, then it shall be the responsibility of the **BUYER** to obtain the same and any costs, fees or expenses related thereto shall be for the **BUYER's** account.

(33) CHANGE OF NAME

The **BUYER** is to apply to change the name of the **VESSEL** within seven days of completion of the Sale and hereby undertakes that the **BUYER** shall make no further reference to the present name thereafter.

Please Initial: SELLER: _____ BUYER: _____

MEMORANDUM OF AGREEMENT
APPROVED BY
THE MEDITERRANEAN YACHT BROKERS ASSOCIATION



© Copyright MEDITERRANEAN YACHT BROKERS ASSOCIATION - February 2005. Produced by the Mediterranean Yacht Brokers Association. M.Y.B.A. will not be responsible for any abuse or misrepresentation of this contract.
WARNING: Any amendment to any of the printed terms and conditions in this form can affect the validity and operation of the remainder. The blue M.Y.B.A. logo verifies that this is an original document.
SPECIMEN COPY

GENERAL CONDITIONS

(34) EXCLUSIONS

Save as provided for in Clause (15), every representation, condition, warranty or other undertaking whether expressed or implied by statute, common law, custom or otherwise howsoever in relation to the **VESSEL**, fault or errors in her description or her quality or her fitness, for any particular purpose whether made or given before or after the date of this Agreement, are hereby excluded for all purposes.

(35) FORCE MAJEURE

In this Agreement "Force Majeure" means any cause arising from or attributable to acts, events, non-happenings, omissions, accidents or Act(s) of God beyond the reasonable control of the **SELLER** or the **BUYER** (including, but not limited to, strikes, invasion, war, fire, explosion, sabotage, storm, extremes of weather, collision, grounding, fog, government act or regulation). Both **SELLER** and **BUYER** agree that the time scales mentioned in this Agreement may be reasonably extended due to any delay arising from "Force Majeure" circumstances provided that each party uses his/its reasonable endeavours to minimise such delay.

(36) AGREEMENT

This Agreement and its executed Addenda attached, if any, constitute the entire Agreement between the **SELLER** and the **BUYER**, and it is agreed and understood that there are no other duties, obligations, liabilities or warranties implied otherwise. It is effective and binding on the **SELLER** and the **BUYER**, their heirs, executors and permitted assigns as soon as signed by the **SELLER** and the **BUYER**.

(37) BROKER(s)

The **SELLER** and the **BUYER** each agrees with the **BROKER(s)** that:

(a) The **SELLER** will pay to the **BROKER(s)** from the Sales Price the **BROKERS'** remuneration on completion of the Sale in accordance with this Agreement. If the Sale is not completed according to the terms of this Agreement and if within two years of this date the **BUYER** and the **SELLER**, or their nominees, make direct arrangements between themselves for the transfer of ownership of the **VESSEL**, the **SELLER** agrees to pay to the **BROKER(s)** an amount identical to the remuneration that the **BROKER(s)** would have received under the terms of this Agreement had the Sale been completed.

(b) If the **SELLER** fails to deliver the **VESSEL** in accordance with Clauses (18) and (21) hereof, the full **BROKERS'** remuneration becomes due and payable to the **BROKER(s)** by the **SELLER**.

(c) In the event that the Deposit shall be retained by the **SELLER** and the **BROKER(s)**, the Deposit shall be divided equally between the **SELLER** (50%) and the **BROKER(s)** (50%) after all expenses have been paid from the Deposit in accordance with Clause (31). The amount of the Deposit retained by the **BROKER(s)** shall be divided between **BROKER 1** and **BROKER 2** (if any) on the same basis as the full remuneration would have been shared between **BROKER 1** and **BROKER 2**.

(d) The **BROKER(s)** is/are a party to this Agreement for the purpose of this Clause, Clause (4), Clause (40), Clause (41), Clause (42) and Clause (43) only herein.

Each of the **SELLER** and the **BUYER** confirm that **BROKER 1** (and **BROKER 2**) is/are the only broker(s) involved in this transaction and entitled to remuneration for the sale of the **VESSEL**. The **SELLER** acknowledges that it is solely responsible for payment of the **BROKERS'** remuneration, the amount and terms of which are governed by separate agreement, and agrees that any such remuneration due shall be paid no later than the disbursement of the Sales Price to the **SELLER** upon completion of the Sale. Each of the **SELLER** and the **BUYER** agrees to indemnify and hold harmless the other against all losses, damages, costs, claims and demands (including legal fees on an indemnity basis) of whatsoever nature arising out of any claim of any other broker alleging it has dealt with the indemnifying party in relation to this transaction.

(38) STAKEHOLDER

The Stakeholder agrees with the **SELLER** and the **BUYER** that it will hold the Deposit on behalf of the **SELLER** and the **BUYER** in accordance with the terms of this Agreement.

Should any dispute be referred to arbitration then the Stakeholder shall be entitled to pay the Deposit into a designated account mutually agreed between the **SELLER**, the **BUYER** and the Stakeholder until the termination of the dispute.

The Stakeholder is a party to this Agreement for the purpose of this Clause, Clause (42) and such Clauses of this Agreement which relate to the payment, return and release of the Deposit.

Please Initial: SELLER: _____ BUYER: _____

MEMORANDUM OF AGREEMENT

APPROVED BY
THE MEDITERRANEAN YACHT BROKERS ASSOCIATION



© Copyright MEDITERRANEAN YACHT BROKERS ASSOCIATION - February 2005. Produced by the Mediterranean Yacht Brokers Association. M.Y.B.A. will not be responsible for any abuse or misrepresentation of this contract. **WARNING:** Any amendment to any of the printed terms and conditions in this form can affect the validity and operation of the remainder. The blue M.Y.B.A. logo verifies that this is an original document. **SPECIMEN COPY**

(39) ANTI-FOULING

If it is agreed between the **SELLER** and the **BUYER** that the bottom of the **VESSEL** shall be painted with anti-fouling paint and the cathodic protection anodes shall be replaced while the **VESSEL** is out of the water for the Condition Survey mentioned in Clauses (17) and (27) then the cost of the anti-fouling paint, the cost of applying same, the cost of the cathodic protection anodes and the cost of replacing same shall be for the account of the **BUYER** if he/it purchases the **VESSEL** and for the account of the **SELLER** if the Sale is not completed.

(40) ARBITRATION & LAW

This Agreement shall be governed by and construed in accordance with the laws of England.

Any dispute or difference arising out of or in connection with this Agreement between the **BUYER, SELLER** and/or **BROKER(s)** (hereafter the "parties") shall be referred to arbitration in London to be determined in accordance with the provisions of the Arbitration Act 1996 and any subsequent enactment replacing or amending it.

Unless the parties agree upon a sole arbitrator, one arbitrator shall be appointed by each party, if within 14 days of receipt of notification in writing of the appointment of an arbitrator the receiving party fails to appoint an arbitrator then the first arbitrator shall become sole arbitrator. Where two arbitrators are appointed they shall appoint a third as Chairman.

The decision of the Tribunal shall be final and binding upon the parties and can be entered as a judgment of the High Court of England and Wales.

No proceedings of any nature shall be brought in any other state or jurisdiction except that either party may bring proceedings in rem to obtain conservative seizure or other similar remedy against any vessel or property owned by the other party in any state or jurisdiction.

If notice of arbitration proceedings is given by either party, the Stakeholder, after receiving notification of such proceedings, shall not deal with those monies held by them without the agreement of both parties or in accordance with the order of the arbitrators or their final award. The monies should be held in a designated client account, which should be interest bearing where national banking rules permit. The Stakeholder may, with the written agreement of both parties, pay the monies into an escrow account jointly controlled by the legal representatives of both parties pending the result of the arbitration.

(41) ASSIGNMENT

The **SELLER** and the **BUYER** shall not assign and/or transfer any of their respective rights and obligations under this Agreement to any person or corporate entity without the prior written consent of the other party, which consent each party shall have full power to withhold. Provided that the **BUYER** shall have the right, by written notice to the **SELLER**, prior to delivery of the **VESSEL**, to transfer its right, title and interest in this Agreement to its nominee, subject to the original **BUYER** remaining responsible on a joint and several basis for the performance of the obligations of such nominee as **BUYER** under this Agreement.

(42) CONFIDENTIALITY

Each of the **BUYER, SELLER, BROKER(s)** and Stakeholder shall, and shall ensure that their respective employees, officers, directors, shareholders, legal counsel, accountants, consultants and any other person within their respective control shall, keep entirely confidential and secret and not disclose, describe, distribute or otherwise communicate to any person, except to the **SELLER** and to the **BUYER** and to their respective designated representatives, governmental authorities, advisors, banks and sub-contractors or employees in order to assist in the transaction contemplated by this Agreement, to maintain accounts and records or to prepare tax returns (but on the same confidential basis and only to the extent that they are involved and have an absolute need to know), any information whatsoever regarding any of the terms of this Agreement or the documents executed pursuant to this Agreement (including, but not limited to, the present or intended ownership of the **VESSEL** or the Sales Price), except with the prior written agreement of the **SELLER** and the **BUYER**; provided that such information may otherwise be disclosed if and to the extent required by applicable law (including pursuant to legal proceedings).

(43) NOTICES

Any notice required or authorised to be given to or by the **SELLER** and/or the **BUYER** and/or the **BROKER(s)** shall be given in writing and shall be deemed to be validly given if proved to have been dispatched, prepaid and properly addressed to the relevant address or addresses or sent by telefax to the relevant telefax number(s) set out below. Signatures transmitted by telefax shall be binding.

SELLER

(address and telefax number)

BUYER

(address and telefax number)

Please Initial: SELLER: _____ BUYER: _____

MEMORANDUM OF AGREEMENT
APPROVED BY
THE MEDITERRANEAN YACHT BROKERS ASSOCIATION



BROKER 1
(address and telefax number)

BROKER 2
(address and telefax number)
(delete if not applicable)

(44) COUNTERPARTS

This Agreement may be executed in any number of counterparts and by the several parties hereto on separate counterparts, each of which when so executed and delivered shall be an original, but all the counterparts shall together constitute one and the same instrument. A signed copy received by facsimile shall be deemed to be an original.

Signature of **SELLER**

Witness

Name

Address

Occupation

Signature of **BUYER**

Witness

Name

Address

Occupation

Signature of **BROKER 1**

Witness

Name

Address

Occupation

Signature of **BROKER 2**

Witness

Name

Address

Occupation

Signature of **STAKEHOLDER**

(If different from **BROKER 1**)

Witness

Name

Address

Occupation

© Copyright MEDITERRANEAN YACHT BROKERS ASSOCIATION - February 2005. Produced by the Mediterranean Yacht Brokers Association. M.Y.B.A. will not be responsible for any abuse or misrepresentation of this contract.
WARNING: Any amendment to any of the printed terms and conditions in this form can affect the validity and operation of the remainder. The blue M.Y.B.A. logo verifies that this is an original document.
SPECIMEN COPY

**ADDENDUM ONE
DOCUMENTATION**

Not less than five days prior to the completion date (as stated in Clause 12 hereof) the **SELLER** shall provide the **BUYER** or the **BROKER** with copies of the following documents relating to the **VESSEL** for inspection by the **BUYER**:

- (i) Certificate of Registry
- (ii) Classification certificates
- (iii) International, Suez and Panama Canal tonnage certificates
- (iv) International load line certificate
- (v) Safety construction certificate
- (vi) Safety radio certificate
- (vii) International oil pollution certificate
- (viii) Shipboard oil pollution prevention plan
- (ix) MCA Code compliance document.

The originals of the documents listed above shall be delivered to the **BUYER** onboard the **VESSEL** at the time of completion of the sale.

On delivery of the **VESSEL** and in exchange for payment of the Sales Price, the **SELLER** shall provide the following documentation to the **BUYER**:

- (a) Bill of Sale (in two originals) in favour of the **BUYER** stating the **VESSEL** to be free from all debts, claims, liens and encumbrances, duly executed by the **SELLER**, notarially attested and apostilled or legalised by a consul of the country in which the **BUYER** is to register the **VESSEL**.
- (b) Invoices, Bills of Sale and endorsed titles or manufacturer's statement of origin (if any) for the **VESSEL's** tender (s).
- (c) Transcript of Register issued by the **VESSEL's** registration authority showing that the **VESSEL** is free from registered encumbrances and is solely owned by the **SELLER**, dated not earlier than 72 hours prior to the date of completion of the Sale.
- (d) All log books, plans, blueprints, handbooks, manuals, technical documentation, instructions etc. concerning the **VESSEL** and her equipment that are currently in the possession or control of the **SELLER**, which shall be transferred on board the **VESSEL** or otherwise placed at the disposal of the **BUYER**.
- (e) A Certificate of Deletion from the **VESSEL's** registration authority (or other official evidence of deletion appropriate to the **VESSEL's** registration authority) or a letter of undertaking from the **SELLER** confirming that it will delete the **VESSEL** from the **VESSEL's** registry and deliver a Certificate of Deletion or other official evidence of deletion to the **BUYER** promptly and in any event within twenty-one days of the completion of the Sale. Such Certificate of Deletion or other official evidence of deletion to evidence that at the time of deletion the **VESSEL** was free from registered encumbrances and was solely owned by the **SELLER**.
- (f) Copies of resolutions of the shareholder(s) and the board of directors of the **SELLER**, certified as true copies by an officer of the **SELLER** confirming its sole ownership of the **VESSEL**, authorising the sale of the **VESSEL** to the **BUYER** and further authorising persons (including any attorney's-in-fact) to sign any and all such documents as are required to effect and conclude the sale, delivery and transfer of the **VESSEL** to the **BUYER**.
- (g) Power of attorney, notarially attested in favour of the **SELLER's** attorneys-in-fact(s) giving him or them the powers mentioned in paragraph (f) of this Clause.

Please Initial: SELLER BUYER:

THE MYBA MEMORANDUM OF AGREEMENT AND DRAFT ADDENDUM ONE
ADDENDUM ONE

DOCUMENTATION

- (h) A certificate of good standing of the **SELLER** issued by the company's registry of its place of incorporation or other appropriate evidence that the **SELLER** is a validly existing corporate entity in the jurisdiction of its place of incorporation issued not earlier than five days prior to the date of completion of the Sale.
- (i) A certificate of incumbency of the **SELLER** issued by the secretary or other officer of the **SELLER** stating the identity of the shareholders, directors and officers of the **SELLER**.
- (j) A Personal Guarantee and Indemnity from the **SELLER's** beneficial owner guaranteeing the **VESSEL's** title and lien free status contained in Clause (15) of this Agreement in the form of Appendix One to this Agreement and signed before a notary public, together with any process agent letter required under such letter.
- (k) A copy of the certificate of incorporation and memorandum and articles of association of the **SELLER** or the equivalent constitutional documents of the **SELLER**, certified by an officer of the **SELLER** to be a true copy.
- (l) Valid classification certificates for hull and machinery for the **VESSEL** issued by the Classification Society, which shall be handed over onboard the **VESSEL**.
- (m) A class confirmation certificate issued by the Classification Society stating that the **VESSEL** is classed () free from all recommendations and notations, dated not earlier than 72 hours prior to the date of completion of the Sale.
- (n) Valid EU VAT exemption certificate or proof that EU VAT has been paid on the **VESSEL** and not reclaimed by the **SELLER**.

Evidence from a competent authority that the **VESSEL** was constructed for the account of the **SELLER** on a VAT free basis and exported from the EU.

A letter from the **SELLER** confirming that the **SELLER** is not registered for VAT in the EU.
Evidence of VAT status of **VESSEL** (from a competent authority).

Not later than five days prior to the date of completion of the Sale, the **SELLER** shall deliver to the **BUYER** copies (defaced as necessary) and/or drafts of all the documents listed in this Clause, save for the Transcript of Register and the Class confirmation certificate, for approval by the **BUYER**.

On delivery of the **VESSEL** and together with payment of the Sales Price, the **BUYER**, if a Corporate Body, shall provide the following documentation to the **SELLER**:

- (a) Copies of resolutions of the shareholder(s) and the board of directors of the **BUYER**, certified as true copies by an officer of the **BUYER**, authorising the purchase of the **VESSEL** and further authorising persons (including any attorneys-in-fact) to sign any and all such documents as are required to effect and conclude the purchase, delivery and transfer of the **VESSEL** from the **SELLER** to the **BUYER**.
- (b) Power of attorney, notarially attested in favour of the **BUYER's** attorneys-in-fact (s) giving him or them the powers mentioned in paragraph (a) of this Clause.
- (c) A certificate of good standing of the **BUYER** issued by the company's registry of its place of incorporation or other appropriate evidence that the **BUYER** is a validly existing corporate entity in the jurisdiction of its place of incorporation, issued not earlier than five days prior to the date of completion of the Sale.

Please Initial: SELLER BUYER:

ADDENDUM ONE
DOCUMENTATION

- (d) A certificate of incumbency of the **BUYER** issued by the secretary or other officer of the **BUYER** stating the identity of the shareholders, directors and officers of the **BUYER**.
- (e) A copy of the certificate of incorporation and memorandum and articles of association of the **BUYER** or the equivalent constitutional documents of the **BUYER**, certified by an officer of the **BUYER** to be a true copy.

Not later than five days prior to the date of completion of the sale, the **BUYER** shall deliver to the **SELLER** copies (defaced as necessary) and/or drafts of all the documents listed in this clause for approval by the **SELLER**.

At the time of delivery and acceptance of the **VESSEL**, the **SELLER** and the **BUYER** shall sign a protocol of delivery and acceptance evidencing the place, date and time of delivery of the **VESSEL**.

Signature of **SELLER**

Signature of **BUYER**

August 2004

Annexe XII : MYBA MEMORENDUM OF AGREEMENT 2005 (en français)

Page Une sur Huit

PROTOCOLE D'ACCORD APPROUVE PAR MYBA – THE WORLDWIDE YACHTING ASSOCIATION

L'utilisation du présent Protocole d'accord n'implique pas nécessairement que le Courtier ou les Courtiers soient membres de MYBA – The Worldwide Yachting Association.

(A) Nom du Navire	(B) Longueur hors-tout	(C) N° officiel/N° au registre	(D) Pavillon et port d'immatriculation
(E) Société de classification et classification	(F) Type	(G) Tonnage brut enregistré	(H) Port actuel

Le **Navire** ci-dessus étant désigné ci-après "Le **Navire**",

Il est convenu entre les parties soussignées aux présentes ce qui suit :

(1) Date du présent Contrat

Le présent Contrat doit être signé par toutes les parties dans un délai de quatre jours ouvrés à compter de la date des présentes; dans le cas contraire, le Dépositaire de l'Acompte restituera l'acompte à l'**Acheteur**, s'il l'a reçu, le présent Contrat sera réputé nul et les parties n'auront plus aucun autre droit ou obligation l'une envers l'autre au titre du présent Contrat.

(2) Nom du Vendeur :
(ci-après désigné "le **Vendeur**")
Adresse et Nationalité/Lieu de constitution

(3) Nom de l'Acheteur :
(ci-après désigné "l'**Acheteur**")
Adresse et Nationalité/Lieu de constitution

(4) Le Vendeur et l'Acheteur reconnaissent comme **Courtier(s)** agréé(s) au titre de la présente transaction :
(ci-après désigné(s) "le(s) **Courtier(s)**")

Courtier 1
Numéro de membre de la MYBA

Courtier 2
(barrer si non applicable)
Numéro de membre de la MYBA

Reproduit au bas de chaque page

Paraphes: Vendeur..... Acheteur

A droite, en vertical sur chaque page

© Copyright la MYBA – The Worldwide Yachting Association – Février 2005. La MYBA ne saurait être tenue responsable de toute utilisation illégale ou abusive du présent contrat. Avertissement : toute modification de l'un des termes et conditions figurant dans ce document peut affecter la validité et l'exécution des autres termes et conditions. Le logo bleu MYBA confirme que ce document est un original.

Page Deux sur Huit

(5) Dépositaire de l'Acompte:

Le Dépositaire de l'Acompte (*ci-après désigné "le Dépositaire de l'Acompte"*) sera le Courtier I

(6) Prix de vente :

(*ci-après désigné "le Prix de vente"*)

(7) Acompte:

(*ci-après désigné "l'Acompte"*)

(8) Solde :

(*ci-après désigné "le Solde"*)

(9) Essai en mer et Expertise sur l'état du navire

devront être réalisés au plus tard le :

(10) Lieu de la réunion d'exécution :

(11) Lieu de livraison du Navire :

(12) Date d'exécution

Le respect des délais est essentiel

ou toute autre date antérieure pouvant être convenue entre le **Vendeur** et l'**Acheteur**

(13) Conditions particulières

DROITS ET OBLIGATIONS DU VENDEUR

(14) Généralités

Le **Vendeur** convient par les présentes de vendre le **Navire** aux termes et conditions du présent Contrat. Le **Vendeur** convient de ne pas conclure d'autre contrat pour la vente du **Navire** avant la résiliation du présent Contrat conformément à ses termes.

(15) Garantie du Vendeur

Le **Vendeur** garantit par les présentes que le **Navire** sera au moment de la livraison exempt et libre de toutes dettes, créances, privilèges et hypothèques de quelque nature qu'ils soient. Le **Vendeur** garantit en outre qu'il est le propriétaire légal enregistré du **Navire**, qu'il est habilité et autorisé à vendre le **Navire** et qu'au moment de la livraison du **Navire**, il sera le propriétaire légal enregistré du **Navire** et sera habilité et autorisé à vendre le **Navire**. Si au moment de la livraison du **Navire** à l'**Acheteur** il existe effectivement une dette, une créance, un privilège ou une hypothèque sur le **Navire**, de quelque nature qu'il soit et quelle que soit son origine, survenu avant la date de livraison du **Navire**, le **Vendeur** paiera le montant correspondant à titre de condition d'exécution, ou si la dette, la créance, le privilège ou l'hypothèque survient après l'exécution, le **Vendeur** indemniserait et indemnise par les présentes l'**Acheteur** contre toutes pertes et dépenses survenant du fait de cette dette, cette créance, ce privilège ou cette hypothèque sur le **Navire**.

(16) Inventaire

Dans un délai de sept jours à compter de la date du présent Contrat spécifiée à la Clause (1) des présentes, le **Vendeur** devra fournir à l'**Acheteur** ou à son représentant un inventaire recensant tout ce qui appartient au **Navire** et se trouve à bord, à terre ou en commande. Cet inventaire fera l'objet d'un accord entre les Parties aux présentes, sera signé et daté par celles-ci et fera par la suite partie intégrante du présent Contrat. Dans tous les cas, l'inventaire sera réputé avoir été accepté par l'**Acheteur** sauf si cet inventaire a été refusé par l'**Acheteur** avant la date spécifiée à la Clause (9) des présentes.

(17) Essai en mer/Expertise sur l'état du navire

Le **Vendeur** mettra le **Navire** à disposition aux fins de réaliser l'Essai en mer stipulé à la Clause (26) et l'Expertise sur l'état du navire stipulée à la Clause (27).

(18) Exécution de la Vente

A la livraison du **Navire** et en contrepartie du versement du Prix d'achat, le **Vendeur** fournira la documentation stipulée en Annexe Un.

(19) Charges d'exploitation

Toutes les charges d'exploitation afférentes au **Navire**, comprenant les droits de mouillage et la rémunération de l'équipage, seront à la charge du **Vendeur** jusqu'à l'exécution de la Vente conformément aux Clauses (18) et (30). Nonobstant les dispositions de la présente Clause, les frais liés à l'Expertise sur l'état du navire mentionnés à la Clause (27) sont à la charge de l'**Acheteur**.

(20) Défaillance du Vendeur

Si le **Vendeur** ne livre pas le **Navire** et la documentation conformément aux Clauses (18) et (21) du présent Contrat, les frais raisonnables encourus pour l'Expertise sur l'état du navire par l'**Acheteur** conformément à la Clause (27) et la rémunération du/des **Courtier** seront exclusivement à la charge du **Vendeur** et l'Acompte sera restitué à l'**Acheteur** assorti d'intérêts, le cas échéant. L'**Acheteur** aura le droit de réclamer au **Vendeur** une indemnisation supplémentaire au titre des pertes et débours justifiables et raisonnablement encourus suite à cette défaillance du **Vendeur**, portant intérêt au taux Libor + 2% par an.

(21) Livraison

Le **Navire** sera livré en sûreté à flot ou selon toute autre modalité convenue, sur le Lieu de Livraison (stipulé à la Clause (11) des présentes) aux frais du **Vendeur** et dans le même état (usure normale exceptée) et avec le même équipement que lors de l'Essai en mer, s'il a eu lieu, et de l'Expertise sur l'état du navire, et avec tous les matériels, équipements, accastillage, appareillages, pièces de rechange, provisions (y compris les produits sous douane), carburant, huiles de lubrification, équipements et matériels (dont notamment le mobilier, le linge, la vaisselle et les couverts) appartenant au **Navire** à bord et à terre, plus particulièrement décrits et stipulés dans

l'inventaire et incluant les articles commandés mais non livrés (hors carburant), le tout sans coût supplémentaire pour l'**Acheteur**, mais à l'exclusion des effets personnels du **Vendeur**, du capitaine et de l'équipage.

(22) Risque

Le **Vendeur** s'engage à ne pas utiliser le **Navire** après l'Essai en mer et/ou l'Expertise sur l'état du navire. Le risque de perte, dommage ou destruction du **Navire** sera supporté par le **Vendeur** jusqu'à l'exécution de la Vente. Au cas où le **Navire** aurait subi une perte totale réelle, implicite ou reconnue avant la livraison du **Navire**, toutes les dépenses engagées par l'**Acheteur** pour l'Expertise sur l'état du navire au titre de la Clause (27), le cas échéant et sous réserve qu'elles n'aient pas déjà été payées, seront payables et seront payées par prélèvement sur l'Acompte, le solde étant restitué à l'**Acheteur** avec intérêt, le cas échéant, et le présent Accord sera par la suite réputé nul et non avenu. La rémunération du/des **Courtier(s)** demeurera exclusivement à la charge du **Vendeur**.

(23) Taxes/Autorisation de Vente

Si l'autorisation de toute autorité gouvernementale, réglementaire ou autre est nécessaire pour vendre le **Navire**, il incombera alors au **Vendeur** d'obtenir ladite autorisation. Tous les droits, taxes, coûts, frais ou débours dus sur le **Navire** avant et jusqu'à la date de l'exécution de la Vente non comprise seront à la charge du **Vendeur**.

DROITS ET OBLIGATIONS DE L'ACHETEUR

(24) Généralités

L'**Acheteur** convient par les présentes d'acheter le **Navire** aux termes et conditions du présent Contrat.

(25) Acompte

Dans un délai de quatre jours ouvrés à compter de la signature du présent Contrat, l'Acompte de 10% du Prix de Vente sera payé par l'**Acheteur** au Dépositaire de l'Acompte et sera détenu selon les termes et conditions du présent Contrat. Les intérêts, le cas échéant, seront portés au crédit de l'**Acheteur**.

(26) Essai en mer

Avant la date fixée à la Clause (9) et avant la mise à terre du **Navire** pour l'Expertise sur l'état du navire, le **Vendeur** devra à ses propres frais mettre le **Navire** à disposition de l'**Acheteur** pour un Essai en mer d'une durée maximale de quatre heures à une date mutuellement convenue entre les parties aux présentes. L'**Acheteur** pourra à sa discrétion profiter de cette possibilité. Si l'**Acheteur** ou son mandataire n'assiste pas à cet Essai en mer ou ne profite pas de quelque autre manière de cette possibilité, l'**Acheteur** sera alors réputé avoir accepté le **Navire** sous réserve de la Clause (27). Nonobstant les autres clauses du présent Contrat, si pour quelque raison que ce soit et à sa discrétion l'**Acheteur** considère que l'Essai en mer du **Navire** n'est pas satisfaisant pour lui et que par conséquent il ne souhaite pas procéder à l'Achat, il adressera au **Vendeur** ou au(x) **Courtier(s)** une notification écrite de son refus du **Navire** dans les vingt-quatre heures suivant la réalisation de l'Essai en mer ou avant la mise à terre du **Navire** pour l'Expertise sur l'état du navire mentionnée à la Clause (27) des présentes, le fait intervenant en premier étant pris en compte. En cas de notification de refus transmise par l'**Acheteur**, toutes les éventuelles dépenses engagées par l'**Acheteur** pour cet Essai en mer seront payables et payées par imputation sur l'Acompte et le solde de l'Acompte sera immédiatement restitué à l'**Acheteur**, le présent Contrat étant par la suite réputé nul et non avenu. Si cette notification de refus n'est pas transmise, l'Essai en mer sera réputé avoir été effectué à la satisfaction de l'**Acheteur**.

(27) Expertise sur l'état du navire

L'**Acheteur** pourra, à ses propres frais, placer le **Navire** à terre et l'examiner ainsi que ses machines aux fins de réaliser une Expertise sur l'état du navire au plus tard à la date figurant à la Clause (9) des présentes. Le respect des délais sera à cet égard essentiel.

(a) Si à l'issue de l'Expertise sur l'état du navire, il a été constaté des défauts affectant le **Navire** ou ses machines autres que ceux divulgués à l'**Acheteur** par écrit avant la date du présent Contrat et de ce fait acceptés par l'**Acheteur**, l'**Acheteur** pourra dans un délai de sept jours à compter de l'issue de l'Expertise sur l'état du navire transmettre au **Vendeur** ou au(x) **Courtier(s)** :

(i) soit une notification écrite exigeant que le **Vendeur** remédie immédiatement à tous les défauts ou bien procède à une réduction raisonnable et suffisante du Prix de Vente afin de permettre à l'**Acheteur** d'y remédier après exécution de la Vente. Tous les travaux convenus seront réalisés par le **Vendeur** sans retard excessif dans tous les cas et seront exécutés de manière à répondre aux exigences expressément spécifiées par l'Expert de l'**Acheteur** relativement aux défauts mentionnés dans le Rapport d'Expertise et notifiés au **Vendeur**, auquel cas la Date d'exécution sera reportée en fonction du délai dont le **Vendeur** et l'**Acheteur** conviendront pour permettre d'achever les travaux de réparation ;

(ii) soit une notification écrite de son refus du **Navire** en identifiant et spécifiant les défauts dans cette notification. Si l'**Acheteur** transmet une notification écrite en vertu de la Clause (27) (a) (ii), le présent Contrat sera alors réputé résilié et les termes et conditions de la Clause (29) s'appliqueront.

(b) Si l'**Acheteur** adresse une notification écrite au titre de la Clause (27) (a)(ii) ci-dessus et si à l'expiration d'un délai de sept jours à compter de la remise de cette notification, l'un ou plusieurs des cas suivants s'appliquent :

(i) le **Vendeur** n'a pas convenu par écrit de remédier sans retard aux défauts spécifiés dans cette notification ; ou

(ii) L'**Acheteur** et le **Vendeur** n'ont pas convenu par écrit du montant de la réduction à effectuer sur le Prix de Vente ; ou

(iii) le **Vendeur** et l'**Acheteur** ne s'accordent pas sur la période de réalisation des travaux de réparation,

alors le présent Contrat sera réputé résilié et les termes et conditions de la Clause (29) des présentes s'appliqueront.

Pour les besoins de la présente Clause (27), un défaut sera réputé être un défaut si un Expert Maritime officiellement désigné (c'est-à-dire un Expert Maritime dont l'activité quotidienne consiste à expertiser des navires d'une qualité et d'une valeur similaires à celles du **Navire**) a certifié par écrit que le ou les défauts affectent l'intégrité opérationnelle du **Navire** ou de ses machines ou de ses systèmes ou rendent le **Navire** impropre à la navigation. Pour le calcul des délais spécifiés aux présentes, l'expertise sera réputée achevée aussitôt après l'inspection physique réalisée par l'Expert.

Afin d'éviter toute ambiguïté, la durée de l'Expertise sur l'état du navire et son achèvement ne dépendront pas de la soumission ou de la fourniture par l'Expert d'un quelconque rapport écrit à l'**Acheteur**.

Le(s) **Courtier(s)** n'est/ne sont pas responsable(s) des éventuelles erreurs ou omissions de l'Expert, même si le(s) **Courtier(s)** a/ont pu suggérer un choix d'experts et avoir assumé la responsabilité d'engager l'Expert retenu par l'**Acheteur**.

(28) Acceptation

En l'absence de notification expresse d'acceptation par l'**Acheteur**, qui pourra être transmise à l'achèvement de l'Expertise sur l'état du navire, le **Navire** sera, sauf si l'**Acheteur** a déjà transmis une notification écrite de son refus du **Navire** en vertu des Clauses (26) ou (27), réputé être accepté par l'**Acheteur**, soit :

- (a) le lendemain de la date mentionnée à la Clause (9) ou modifiée ultérieurement par accord entre le **Vendeur** et l'**Acheteur** si aucun Essai en mer et/ou Expertise sur l'état du navire n'a été achevé; ou
- (b) le huitième jour après la date d'achèvement de l'Expertise sur l'état du navire, sous réserve que l'**Acheteur** n'ait pas remis de notification écrite en vertu de la Clause (27(a)(ii)) des présentes ; ou
- (c) au moment de l'accord entre le **Vendeur** et l'**Acheteur** en vertu de la Clause (27(a)(ii)).

(29) Annulation

Au cas où le présent Contrat serait résilié selon l'une des conditions des Clauses (26) ou (27) des présentes, l'**Acheteur** devra immédiatement réparer les dommages causés au **Navire** par l'Essai en mer et/ou l'Expertise sur l'état du navire dans la mesure où ces dommages résultent de mesures prises par l'**Acheteur** ou ses représentants ou par le Commandant du **Navire** agissant sous les instructions de l'**Acheteur** ou de ses représentants, et l'**Acheteur** ramènera le **Navire** au port mentionné dans le cadre (H) du présent Contrat.

Le Dépositaire de l'Acompte devra ensuite restituer sans retard l'Acompte à l'**Acheteur** augmenté d'intérêts le cas échéant, et diminué des coûts, dépenses ou dettes engagés par l'**Acheteur** ou de toute autre façon relativement au **Navire** et résultant de cet Essai en mer ou de cette Expertise sur l'état du navire. Ni l'**Acheteur** ni le **Vendeur** ne pourront faire valoir une quelconque réclamation à l'encontre de l'autre au titre du présent Contrat.

(30) Exécution de la vente

A ou avant la Date d'Exécution indiquée à la Clause (12) des présentes, sous réserve de tout report convenu conformément à la Clause (27(a)(ii)), l'Acompte sera versé et l'**Acheteur** paiera le solde du Prix de Vente au **Vendeur** ou au(x) **Courtier(s)**, selon les indications et exigences du **Vendeur**, par virement bancaire sur le compte désigné à l'ordre du **Vendeur**, au moment de la livraison du **Navire**, en échange de la documentation figurant en Annexe Un.

(31) Défaillance de l'Acheteur

Si l'Acompte n'est pas versé conformément à la Clause (25), le **Vendeur** aura le droit d'annuler le présent Contrat et le **Vendeur** sera habilité à demander à être indemnisé par l'**Acheteur** des pertes et dépenses justifiables raisonnablement encourues, portant intérêt au taux Libor + 2% par an. Si l'**Acheteur** ne paie pas le solde du Prix de Vente à ou avant la Date d'Exécution conformément à la Clause (30), le **Vendeur** aura le droit de résilier immédiatement le présent Contrat. Dans ce cas, l'Acompte assorti, le cas échéant, d'intérêts sera versé au **Vendeur** et au/aux **Courtier(s)**, et partagé de façon égale sur une base 50/50 entre le **Vendeur** et le(s) **Courtier(s)** après déduction de toutes dépenses non payées relatives à l'Essai en mer et à l'Expertise sur l'état du navire, à titre de dommages et intérêts liquidés par accord entre les parties. Par la suite, le **Vendeur** ne pourra faire valoir aucune autre demande d'indemnisation à l'encontre d'une partie aux termes du présent Contrat.

(32) Taxes/Autorisation d'achat

Toutes les taxes sur les ventes imposées sur l'achat du **Navire** sont à la charge de l'**Acheteur** qui garantit d'indemniser, et indemnise par les présentes, le **Vendeur** et le(s) **Courtier(s)** du montant correspondant. Si l'autorisation de toute autorité gouvernementale, réglementaire ou autre est nécessaire à l'achat du **Navire**, il incombera à l'**Acheteur** d'obtenir cette autorisation et tous les coûts, frais ou dépenses y afférents seront à la charge de l'**Acheteur**.

(33) Changement de nom

L'**Acheteur** devra déposer une demande de changement de nom du **Navire** dans les sept jours suivant l'Exécution de la Vente, et s'engage par les présentes à ne pas faire ultérieurement référence au nom actuel.

CONDITIONS GENERALES

(34) Exclusions

Sauf dispositions prévues à la Clause (15), toutes les déclarations, conditions, garanties ou tous les autres engagements, qu'ils soient exprès ou implicites du fait de la loi, du droit coutumier, de l'habitude ou par ailleurs et se rapportant au **Navire**, à tout défaut ou erreur relativement à sa description, sa qualité ou son adaptation à tout usage particulier, qu'ils soient faits ou donnés avant ou après la date du présent Contrat, sont exclus à tous égards des présentes.

(35) Force majeure

Dans le présent Contrat, "Force Majeure" désigne toute cause attribuable à ou survenant du fait d'actes, événements, non-événements, omissions, accidents ou catastrophes naturelles dépassant le contrôle raisonnable du **Vendeur** ou de l'**Acheteur** (dont notamment les grèves, invasions, guerres, incendies, explosions, sabotages, orages, conditions climatiques extrêmes, collision, échouage, brouillard, réglementation ou décision gouvernementale). Le **Vendeur** ainsi que l'**Acheteur** conviennent que les délais mentionnés dans le présent Contrat peuvent être raisonnablement prolongés du fait de tout retard dû à un cas de "Force Majeure", sous réserve que chacune des parties fasse de son mieux pour minimiser ce retard.

(36) Contrat

Le présent Contrat et ses Annexes jointes signées, le cas échéant, constituent la totalité de l'Accord entre le **Vendeur** et l'**Acheteur**, et il est convenu et entendu qu'il n'existe aucune autre charge, obligation, responsabilité ou garantie impliquée par ailleurs. Il entre en vigueur et lie le **Vendeur** et l'**Acheteur**, leurs héritiers, exécuteurs testamentaires et ayants-droit autorisés dès sa signature par le **Vendeur** et l'**Acheteur**.

(37) Courtier(s)

Le **Vendeur** et l'**Acheteur** conviennent chacun avec le(s) **Courtier(s)** que :

(a) Le **Vendeur** paiera au(x) **Courtier(s)** sur le Prix de Vente la rémunération du/des **Courtier(s)** à l'exécution de la Vente conformément au présent Contrat. Si la Vente n'est pas exécutée conformément aux termes du présent Contrat et si dans un délai de deux ans à compter de cette date l'**Acheteur** et le **Vendeur**, ou leurs mandataires, concluent un arrangement direct entre eux pour le transfert de la propriété du **Navire**, le **Vendeur** convient de payer au(x) **Courtier(s)** un montant identique à la rémunération que le(s) **Courtier(s)** aurait/auraient reçue aux termes du présent Contrat si la Vente avait été exécutée.

(b) Si le **Vendeur** ne livre pas le **Navire** conformément aux Clauses (18) et (21) des présentes, la rémunération totale du/des **Courtier(s)** sera due et payable par le **Vendeur** au(x) **Courtier(s)**.

(c) Au cas où le Dépôt serait conservé par le **Vendeur** et le(s) **Courtier(s)**, le Dépôt sera divisé de façon égale entre le **Vendeur** (50%) et le(s) **Courtier(s)** (50%) après paiement de toutes les dépenses par prélèvement sur le Dépôt conformément à la Clause (31). Le montant du Dépôt conservé par le(s) **Courtier(s)** sera divisé entre le **Courtier 1** et le **Courtier 2** (le cas échéant) sur la même base que celle utilisée pour le partage de la rémunération totale entre le **Courtier 1** et le **Courtier 2**.

(d) Le(s) **Courtier(s)** est/sont une partie au présent Contrat uniquement pour les besoins de la présente Clause, de la Clause (4), de la Clause (40), de la Clause (41), de la Clause (42) et de la Clause (43) des présentes.

Chacun des **Vendeur** et **Acheteur** confirme que le **Courtier 1** (et le **Courtier 2**) est/sont le(s) seul(s) **Courtier(s)** impliqué(s) dans la présente transaction et ayant droit à rémunération pour la vente du **Navire**. Le **Vendeur** reconnaît qu'il est seul responsable du paiement de la rémunération des **Courtiers**, dont le montant et les conditions sont régis par un accord séparé, et convient que cette rémunération due sera payée au plus tard au paiement du Prix de vente au **Vendeur** à l'exécution de la Vente. Chacun des **Vendeur** et **Acheteur** convient d'indemniser et de garantir l'autre partie contre toutes les pertes, dommages, coûts, réclamations et demandes (dont les frais judiciaires sur une base d'indemnisation) de quelque nature que ce soit découlant de toute réclamation de tout autre courtier alléguant qu'il a traité avec la partie indemnisée relativement à cette transaction.

(38) Dépositaire

Le Dépositaire convient avec le **Vendeur** et l'**Acheteur** qu'il conservera le Dépôt pour le compte du **Vendeur** et de l'**Acheteur** conformément aux termes du présent Contrat.

Si un litige est soumis à une procédure d'arbitrage, le Dépositaire aura le droit de verser le Dépôt sur un compte désigné mutuellement convenu entre le **Vendeur**, l'**Acheteur** et le Dépositaire, jusqu'au règlement du litige.

Le Dépositaire est une partie au présent Contrat pour les besoins de la présente clause, de la Clause (42) et des Clauses du présent Contrat qui concernent le paiement, la restitution et la libération du Dépôt.

(39) Anti-fouling

Il est convenu entre le **Vendeur** et l'**Acheteur** que la carène du **Navire** sera recouverte de peinture anti-fouling et que les anodes de protection cathodique seront remplacées tant que le **Navire** sera hors de l'eau pour l'Expertise sur l'état du navire mentionnée dans les Clauses (17) et (27), le coût de la peinture anti-fouling, le coût de son application, le coût des anodes de protection cathodique et le coût de leur remplacement étant à la charge de l'**Acheteur** s'il achète le **Navire** et à la charge du **Vendeur** si la Vente n'est pas exécutée.

(40) Arbitrage et droit applicable

Le présent Contrat sera régi par et interprété selon le droit anglais.

Il sera statué sur tout litige ou différend survenant du fait de ou en relation avec le présent Contrat entre l'**Acheteur**, le **Vendeur** et/ou le(s) **Courtier(s)** (ci-après les "Parties") soumis à arbitrage à Londres conformément aux dispositions de la Loi sur l'arbitrage de 1996 et à ses promulgations ou amendements ultérieurs.

Sauf si les parties conviennent d'un arbitre unique, un arbitre sera désigné par chaque partie. Si dans les 14 jours à compter de la réception d'une notification écrite de la désignation d'un arbitre, la partie ayant reçu ladite notification n'a pas désigné d'arbitre, alors le premier arbitre sera le seul arbitre. Lorsque deux arbitres sont nommés, ils nommeront un troisième arbitre comme Président.

La décision du Tribunal sera définitive et obligatoire pour les parties et pourra être enregistrée en tant que jugement par la Haute Cour d'Angleterre et du Pays de Galles.

Aucune procédure de quelque nature que ce soit ne pourra être introduite dans tout autre Etat ou juridiction, à l'exception du fait que l'une ou l'autre des parties pourra introduire une procédure in rem pour obtenir une saisie conservatoire ou un autre recours similaire à l'encontre d'un navire ou d'un bien appartenant à l'autre partie dans tout Etat ou juridiction.

Si la notification d'une procédure d'arbitrage est transmise par l'une ou l'autre des parties, le Dépositaire, après avoir reçu notification de cette procédure, ne devra pas utiliser les sommes qu'il détiendra sans l'accord des deux parties ou conformément aux instructions des arbitres ou à leur sentence définitive. Les sommes seront détenues sur un compte client désigné, qui portera intérêt lorsque les règles bancaires nationales le permettront. Le Dépositaire pourra, avec l'accord écrit des deux parties, verser les sommes sur un compte de consignation contrôlé de façon conjointe par les représentants légaux des deux parties dans l'attente du résultat de l'arbitrage.

(41) Cession

Le **Vendeur** et l'**Acheteur** ne céderont ni ne transféreront leurs droits et obligations respectifs aux termes du présent Contrat, à toute personne ou entité constituée, sans le consentement préalable écrit de l'autre partie, consentement que chacune des parties aura le pouvoir de refuser de donner. Sous réserve que l'**Acheteur** ait le droit, par notification écrite adressée au Vendeur, avant la livraison du **Navire**, de céder ses droits, titre et intérêts dans le présent Contrat à la personne désignée, sous réserve que l'**Acheteur** initial demeure conjointement et solidairement responsable de l'exécution des obligations de cette personne en tant qu'**Acheteur** au titre du présent Contrat.

(42) Confidentialité

Chacun de l'**Acheteur**, du **Vendeur**, du/des **Courtier(s)** et du Dépositaire devra pour lui-même et pour ses employés, dirigeants, administrateurs, actionnaires, conseils juridiques, comptables, consultants ou toutes autres personnes se trouvant sous son contrôle, conserver de manière strictement confidentielle et ne pas divulguer, décrire, diffuser ou communiquer par ailleurs à toute personne, à l'exception du **Vendeur**, de l'**Acheteur** et de leurs représentants respectifs, autorités gouvernementales, conseillers, banques et sous-traitants ou employés désignés, afin de contribuer à la transaction envisagée par le présent Accord, de tenir des comptes et des registres ou de préparer des déclarations fiscales (mais sur la même base confidentielle et uniquement dans la mesure où ils sont impliqués et doivent nécessairement être mis au courant), toute information quelle qu'elle soit concernant les termes du présent Contrat ou les documents signés conformément au présent Contrat (dont notamment la propriété présente ou prévue du **Navire** ou le Prix de Vente), sauf avec l'accord préalable écrit du **Vendeur** et de l'**Acheteur**, sous réserve que ces informations puissent être par ailleurs divulguées si et dans la mesure selon laquelle cela est requis par la loi applicable (y compris dans le cadre de procédures judiciaires).

(43) Notifications

Toute notification qui doit ou peut être transmise à ou par le **Vendeur** et/ou l'**Acheteur** et/ou le(s) **Courtier(s)** sera faite par écrit et sera réputée avoir été valablement remise s'il peut être prouvé qu'elle a été expédiée, port payé et dûment transmise à l'adresse ou aux adresses appropriées, ou transmise par télécopie au numéro ou aux numéros de télécopie précisés ci-après. Les signatures transmises par télécopie lieront les parties.

Le Vendeur L'Acheteur
(adresse et numéro de télécopie) (adresse et numéro de télécopie)

Courtier 1
(adresse et numéro de télécopie)

Courtier 2
(adresse et numéro de télécopie)
(barrer si non applicable)

(44) Exemplaires

Le présent Contrat pourra être signé en n'importe quel nombre d'exemplaires et par les parties aux présentes sur des exemplaires séparés ; chacun de ces exemplaires, lorsqu'il aura été signé et remis, sera un original, mais tous les exemplaires constitueront ensemble un seul et même instrument. Une copie signée reçue par télécopie sera réputée être un original.

Signature du Vendeur	Témoïn
	Nom
	Adresse
	Fonction
Signature de l' Acheteur	Témoïn
	Nom
	Adresse
	Fonction
Signature du Courtier 1	Témoïn
	Nom
	Adresse
	Fonction
Signature du Courtier 2	Témoïn
	Nom
	Adresse
	Fonction
Signature du Dépositaire	Témoïn
(s'il est différent du Courtier 1)	Nom
	Adresse
	Fonction

Annexe XIII : Norwegian Saleform 2012

MEMORANDUM OF AGREEMENT

SALEFORM 2012

Norwegian Shipbrokers' Association's
Memorandum of Agreement for sale and purchase of ships

Dated:

(Name of sellers), hereinafter called the "Sellers", have agreed to sell, and

(Name of buyers), hereinafter called the "Buyers", have agreed to buy:

Name of vessel:

IMO Number:

Classification Society:

Class Notation:

Year of Build:

Builder/Yard:

Flag:

Place of Registration:

GT/NT: /

hereinafter called the "Vessel", on the following terms and conditions:

Definitions

"Banking Days" are days on which banks are open both in the country of the currency stipulated for the Purchase Price in Clause 1 (Purchase Price) and in the place of closing stipulated in Clause 8 (Documentation) and (add additional jurisdictions as appropriate).

"Buyers' Nominated Flag State" means (state flag state).

"Class" means the class notation referred to above.

"Classification Society" means the Society referred to above.

"Deposit" shall have the meaning given in Clause 2 (Deposit).

"Deposit Holder" means (state name and location of Deposit Holder) or, if left blank, the Sellers' Bank, which shall hold and release the Deposit in accordance with this Agreement.

"In writing" or "written" means a letter handed over from the Sellers to the Buyers or vice versa, a registered letter, email or telefax.

"Parties" means the Sellers and the Buyers.

"Purchase Price" means the price for the Vessel as stated in Clause 1 (Purchase Price).

"Sellers' Account" means (state details of bank account) at the Sellers' Bank.

Copyright © 2012 Norwegian Shipbrokers' Association. All rights reserved. Published by BIMCO. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of the Norwegian Shipbrokers' Association. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. Adopted by BIMCO in 1956, revised 1966, 1983, 1986/87, 1993 and 2012.

"Sellers' Bank" means (state name of bank, branch and details) or, if left blank, the bank notified by the Sellers to the Buyers for receipt of the balance of the Purchase Price.

1. Purchase Price

The Purchase Price is (state currency and amount both in words and figures).

2. Deposit

As security for the correct fulfilment of this Agreement the Buyers shall lodge a deposit of % (per cent) or, if left blank, 10% (ten per cent), of the Purchase Price (the "Deposit") in an interest bearing account for the Parties with the Deposit Holder within three (3) Banking Days after the date that:

(i) this Agreement has been signed by the Parties and exchanged in original or by e-mail or telefax; and

(ii) the Deposit Holder has confirmed in writing to the Parties that the account has been opened.

The Deposit shall be released in accordance with joint written instructions of the Parties. Interest, if any, shall be credited to the Buyers. Any fee charged for holding and releasing the Deposit shall be borne equally by the Parties. The Parties shall provide to the Deposit Holder all necessary documentation to open and maintain the account without delay.

3. Payment

On delivery of the Vessel, but not later than three (3) Banking Days after the date that Notice of Readiness has been given in accordance with Clause 5 (Time and place of delivery and notices):

(i) the Deposit shall be released to the Sellers; and

(ii) the balance of the Purchase Price and all other sums payable on delivery by the Buyers to the Sellers under this Agreement shall be paid in full free of bank charges to the Sellers' Account.

4. Inspection

(a)* The Buyers have inspected and accepted the Vessel's classification records. The Buyers have also inspected the Vessel at/in (state place) on (state date) and have accepted the Vessel following this inspection and the sale is outright and definite, subject only to the terms and conditions of this Agreement.

(b)* (i) The Buyers shall have the right to inspect the Vessel's classification records and declare whether same are accepted or not within (state date/period).

(ii) The Sellers shall make the Vessel available for inspection at/in (state place/range) within (state date/period).

The Buyers shall undertake the inspection without undue delay to the Vessel. Should the Buyers cause undue delay they shall compensate the Sellers for the losses thereby incurred.

The Buyers shall inspect the Vessel without opening up and without cost to the Sellers.

During the inspection, the Vessel's deck and engine log books shall be made available for examination by the Buyers.

The sale shall become outright and definite, subject only to the terms and conditions of this Agreement, provided that the Sellers receive written notice of acceptance of the Vessel from the Buyers within seventy-two (72) hours after completion of such inspection or after the date/last day of the period stated in Clause 4(b)(ii), whichever is earlier.

Should the Buyers fail to undertake the inspection as scheduled and/or notice of acceptance of the Vessel's classification records and/or of the Vessel not be received by the Sellers as aforesaid, the Deposit together with interest earned, if any, shall be released immediately to the Buyers, whereafter this Agreement shall be null and void.

Copyright © 2012 Norwegian Shipbrokers' Association. All rights reserved. Published by BIMCO. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of the Norwegian Shipbrokers' Association. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. Adopted by BIMCO in 1956, revised 1966, 1983, 1986/87, 1993 and 2012.

*4(a) and 4(b) are alternatives; delete whichever is not applicable. In the absence of deletions, alternative 4(a) shall apply.

5. Time and place of delivery and notices

- (a) The Vessel shall be delivered and taken over safely afloat at a safe and accessible berth or anchorage at/in (state place/range) in the Sellers' option.

Notice of Readiness shall not be tendered before: (date)

Cancelling Date (see Clauses 5(c), 6 (a)(i), 6 (a)(iii) and 14):

- (b) The Sellers shall keep the Buyers well informed of the Vessel's itinerary and shall provide the Buyers with twenty (20), ten (10), five (5) and three (3) days' notice of the date the Sellers intend to tender Notice of Readiness and of the intended place of delivery.

When the Vessel is at the place of delivery and physically ready for delivery in accordance with this Agreement, the Sellers shall give the Buyers a written Notice of Readiness for delivery.

- (c) If the Sellers anticipate that, notwithstanding the exercise of due diligence by them, the Vessel will not be ready for delivery by the Cancelling Date they may notify the Buyers in writing stating the date when they anticipate that the Vessel will be ready for delivery and proposing a new Cancelling Date. Upon receipt of such notification the Buyers shall have the option of either cancelling this Agreement in accordance with Clause 14 (Sellers' Default) within three (3) Banking Days of receipt of the notice or of accepting the new date as the new Cancelling Date. If the Buyers have not declared their option within three (3) Banking Days of receipt of the Sellers' notification or if the Buyers accept the new date, the date proposed in the Sellers' notification shall be deemed to be the new Cancelling Date and shall be substituted for the Cancelling Date stipulated in Clause 5(a).

If this Agreement is maintained with the new Cancelling Date all other terms and conditions hereof including those contained in Clauses 5(b) and 5(d) shall remain unaltered and in full force and effect.

- (d) Cancellation, failure to cancel or acceptance of the new Cancelling Date shall be entirely without prejudice to any claim for damages the Buyers may have under Clause 14 (Sellers' Default) for the Vessel not being ready by the original Cancelling Date.
- (e) Should the Vessel become an actual, constructive or compromised total loss before delivery the Deposit together with interest earned, if any, shall be released immediately to the Buyers whereafter this Agreement shall be null and void.

6. Divers Inspection / Drydocking

- (a)* (i) The Buyers shall have the option at their cost and expense to arrange for an underwater inspection by a diver approved by the Classification Society prior to the delivery of the Vessel. Such option shall be declared latest nine (9) days prior to the Vessel's intended date of readiness for delivery as notified by the Sellers pursuant to Clause 5(b) of this Agreement. The Sellers shall at their cost and expense make the Vessel available for such inspection. This inspection shall be carried out without undue delay and in the presence of a Classification Society surveyor arranged for by the Sellers and paid for by the Buyers. The Buyers' representative(s) shall have the right to be present at the diver's inspection as observer(s) only without interfering with the work or decisions of the Classification Society surveyor. The extent of the inspection and the conditions under which it is performed shall be to the satisfaction of the Classification Society. If the conditions at the place of delivery are unsuitable for such inspection, the Sellers shall at their cost and expense make the Vessel available at a suitable alternative place near to the delivery port, in which event the Cancelling Date shall be extended by the additional time required for such positioning and the subsequent re-positioning. The Sellers may not tender Notice of Readiness prior to completion of the underwater inspection.

(ii) If the rudder, propeller, bottom or other underwater parts below the deepest load line are found broken, damaged or defective so as to affect the Vessel's class, then (1) unless repairs can be carried out afloat to the satisfaction of the Classification Society, the Sellers shall arrange for the Vessel to be drydocked at their expense for inspection by the Classification Society of the Vessel's underwater parts below the deepest load line, the extent of the inspection being in accordance with the Classification Society's rules (2) such defects

Copyright © 2012 Norwegian Shipbrokers' Association. All rights reserved. Published by BIMCO. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of the Norwegian Shipbrokers' Association. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. Adopted by BIMCO in 1956, revised 1966, 1983, 1986/87, 1993 and 2012.

shall be made good by the Sellers at their cost and expense to the satisfaction of the Classification Society without condition/recommendation** and (3) the Sellers shall pay for the underwater inspection and the Classification Society's attendance.

Notwithstanding anything to the contrary in this Agreement, if the Classification Society do not require the aforementioned defects to be rectified before the next class drydocking survey, the Sellers shall be entitled to deliver the Vessel with these defects against a deduction from the Purchase Price of the estimated direct cost (of labour and materials) of carrying out the repairs to the satisfaction of the Classification Society, whereafter the Buyers shall have no further rights whatsoever in respect of the defects and/or repairs. The estimated direct cost of the repairs shall be the average of quotes for the repair work obtained from two reputable independent shipyards at or in the vicinity of the port of delivery, one to be obtained by each of the Parties within two (2) Banking Days from the date of the imposition of the condition/recommendation, unless the Parties agree otherwise. Should either of the Parties fail to obtain such a quote within the stipulated time then the quote duly obtained by the other Party shall be the sole basis for the estimate of the direct repair costs. The Sellers may not tender Notice of Readiness prior to such estimate having been established.

(iii) If the Vessel is to be drydocked pursuant to Clause 6(a)(ii) and no suitable dry-docking facilities are available at the port of delivery, the Sellers shall take the Vessel to a port where suitable drydocking facilities are available, whether within or outside the delivery range as per Clause 5(a). Once drydocking has taken place the Sellers shall deliver the Vessel at a port within the delivery range as per Clause 5(a) which shall, for the purpose of this Clause, become the new port of delivery. In such event the Cancelling Date shall be extended by the additional time required for the drydocking and extra steaming, but limited to a maximum of fourteen (14) days.

(b)* The Sellers shall place the Vessel in drydock at the port of delivery for inspection by the Classification Society of the Vessel's underwater parts below the deepest load line, the extent of the inspection being in accordance with the Classification Society's rules. If the rudder, propeller, bottom or other underwater parts below the deepest load line are found broken, damaged or defective so as to affect the Vessel's class, such defects shall be made good at the Sellers' cost and expense to the satisfaction of the Classification Society without condition/recommendation**. In such event the Sellers are also to pay for the costs and expenses in connection with putting the Vessel in and taking her out of drydock, including the drydock dues and the Classification Society's fees. The Sellers shall also pay for these costs and expenses if parts of the tailshaft system are condemned or found defective or broken so as to affect the Vessel's class. In all other cases, the Buyers shall pay the aforesaid costs and expenses, dues and fees.

(c) If the Vessel is drydocked pursuant to Clause 6 (a)(ii) or 6 (b) above:

(i) The Classification Society may require survey of the tailshaft system, the extent of the survey being to the satisfaction of the Classification surveyor. If such survey is not required by the Classification Society, the Buyers shall have the option to require the tailshaft to be drawn and surveyed by the Classification Society, the extent of the survey being in accordance with the Classification Society's rules for tailshaft survey and consistent with the current stage of the Vessel's survey cycle. The Buyers shall declare whether they require the tailshaft to be drawn and surveyed not later than by the completion of the inspection by the Classification Society. The drawing and refitting of the tailshaft shall be arranged by the Sellers. Should any parts of the tailshaft system be condemned or found defective so as to affect the Vessel's class, those parts shall be renewed or made good at the Sellers' cost and expense to the satisfaction of Classification Society without condition/recommendation**.

(ii) The costs and expenses relating to the survey of the tailshaft system shall be borne by the Buyers unless the Classification Society requires such survey to be carried out or if parts of the system are condemned or found defective or broken so as to affect the Vessel's class, in which case the Sellers shall pay these costs and expenses.

(iii) The Buyers' representative(s) shall have the right to be present in the drydock, as observer(s) only without interfering with the work or decisions of the Classification Society surveyor.

(iv) The Buyers shall have the right to have the underwater parts of the Vessel cleaned and painted at their risk, cost and expense without interfering with the Sellers' or the Classification Society surveyor's work, if any, and without affecting the Vessel's timely delivery. If, however, the Buyers' work in drydock is still in progress when the Sellers have completed the work which the Sellers are required to do, the additional docking time needed to complete the Buyers' work shall be for the Buyers' risk, cost and expense. In the event that the Buyers' work

requires such additional time, the Sellers may upon completion of the Sellers' work tender Notice of Readiness for delivery whilst the Vessel is still in drydock and, notwithstanding Clause 5(a), the Buyers shall be obliged to take delivery in accordance with Clause 3 (Payment), whether the Vessel is in drydock or not.

*6 (a) and 6 (b) are alternatives; delete whichever is not applicable. In the absence of deletions, alternative 6 (a) shall apply.

**Notes or memoranda, if any, in the surveyor's report which are accepted by the Classification Society without condition/recommendation are not to be taken into account.

7. Spares, bunkers and other items

The Sellers shall deliver the Vessel to the Buyers with everything belonging to her on board and on shore. All spare parts and spare equipment including spare tail-end shaft(s) and/or spare propeller(s)/propeller blade(s), if any, belonging to the Vessel at the time of inspection used or unused, whether on board or not shall become the Buyers' property, but spares on order are excluded. Forwarding charges, if any, shall be for the Buyers' account. The Sellers are not required to replace spare parts including spare tail-end shaft(s) and spare propeller(s)/propeller blade(s) which are taken out of spare and used as replacement prior to delivery, but the replaced items shall be the property of the Buyers. Unused stores and provisions shall be included in the sale and be taken over by the Buyers without extra payment.

Library and forms exclusively for use in the Sellers' vessel(s) and captain's, officers' and crew's personal belongings including the slop chest are excluded from the sale without compensation, as well as the following additional items: (include list)

Items on board which are on hire or owned by third parties, listed as follows, are excluded from the sale without compensation: (include list)

Items on board at the time of inspection which are on hire or owned by third parties, not listed above, shall be replaced or procured by the Sellers prior to delivery at their cost and expense. The Buyers shall take over remaining bunkers and unused lubricating and hydraulic oils and greases in storage tanks and unopened drums and pay either:

- (a)* the actual net price (excluding barging expenses) as evidenced by invoices or vouchers; or
- (b)* the current net market price (excluding barging expenses) at the port and date of delivery of the Vessel or, if unavailable, at the nearest bunkering port,

for the quantities taken over.

Payment under this Clause shall be made at the same time and place and in the same currency as the Purchase Price.

"inspection" in this Clause 7, shall mean the Buyers' inspection according to Clause 4(a) or 4(b) (Inspection), if applicable. If the Vessel is taken over without inspection, the date of this Agreement shall be the relevant date.

*(a) and (b) are alternatives, delete whichever is not applicable. In the absence of deletions alternative (a) shall apply.

8. Documentation

The place of closing:

- (a) In exchange for payment of the Purchase Price the Sellers shall provide the Buyers with the following delivery documents:

(i) Legal Bill(s) of Sale in a form recordable in the Buyers' Nominated Flag State, transferring title of the Vessel and stating that the Vessel is free from all mortgages, encumbrances and maritime liens or any other debts whatsoever, duly notarially attested and legalised or apostilled, as required by the Buyers' Nominated Flag State;

- (ii) Evidence that all necessary corporate, shareholder and other action has been taken by the Sellers to authorise the execution, delivery and performance of this Agreement;
 - (iii) Power of Attorney of the Sellers appointing one or more representatives to act on behalf of the Sellers in the performance of this Agreement, duly notarially attested and legalized or apostilled (as appropriate);
 - (iv) Certificate or Transcript of Registry issued by the competent authorities of the flag state on the date of delivery evidencing the Sellers' ownership of the Vessel and that the Vessel is free from registered encumbrances and mortgages, to be faxed or e-mailed by such authority to the closing meeting with the original to be sent to the Buyers as soon as possible after delivery of the Vessel;
 - (v) Declaration of Class or (depending on the Classification Society) a Class Maintenance Certificate issued within three (3) Banking Days prior to delivery confirming that the Vessel is in Class free of condition/recommendation;
 - (vi) Certificate of Deletion of the Vessel from the Vessel's registry or other official evidence of deletion appropriate to the Vessel's registry at the time of delivery, or, in the event that the registry does not as a matter of practice issue such documentation immediately, a written undertaking by the Sellers to effect deletion from the Vessel's registry forthwith and provide a certificate or other official evidence of deletion to the Buyers promptly and latest within four (4) weeks after the Purchase Price has been paid and the Vessel has been delivered;
 - (vii) A copy of the Vessel's Continuous Synopsis Record certifying the date on which the Vessel ceased to be registered with the Vessel's registry, or, in the event that the registry does not as a matter of practice issue such certificate immediately, a written undertaking from the Sellers to provide the copy of this certificate promptly upon it being issued together with evidence of submission by the Sellers of a duly executed Form 2 stating the date on which the Vessel shall cease to be registered with the Vessel's registry;
 - (viii) Commercial Invoice for the Vessel;
 - (ix) Commercial Invoice(s) for bunkers, lubricating and hydraulic oils and greases;
 - (x) A copy of the Sellers' letter to their satellite communication provider cancelling the Vessel's communications contract which is to be sent immediately after delivery of the Vessel;
 - (xi) Any additional documents as may reasonably be required by the competent authorities of the Buyers' Nominated Flag State for the purpose of registering the Vessel, provided the Buyers notify the Sellers of any such documents as soon as possible after the date of this Agreement; and
 - (xii) The Sellers' letter of confirmation that to the best of their knowledge, the Vessel is not black listed by any nation or international organisation.
- (b) At the time of delivery the Buyers shall provide the Sellers with:
- (i) Evidence that all necessary corporate, shareholder and other action has been taken by the Buyers to authorise the execution, delivery and performance of this Agreement; and
 - (ii) Power of Attorney of the Buyers appointing one or more representatives to act on behalf of the Buyers in the performance of this Agreement, duly notarially attested and legalised or apostilled (as appropriate).
- (c) If any of the documents listed in Sub-clauses (a) and (b) above are not in the English language they shall be accompanied by an English translation by an authorised translator or certified by a lawyer qualified to practice in the country of the translated language.
- (d) The Parties shall to the extent possible exchange copies, drafts or samples of the documents listed in Sub-clause (a) and Sub-clause (b) above for review and comment by the other party not later than (state number of days), or if left blank, nine (9) days prior to the Vessel's intended date of readiness for delivery as notified by the Sellers pursuant to Clause 5(b) of this Agreement.
- (e) Concurrent with the exchange of documents in Sub-clause (a) and Sub-clause (b) above, the Sellers shall also hand to the Buyers the classification certificate(s) as well as all plans, drawings and manuals, (excluding

Copyright © 2012 Norwegian Shipbrokers' Association. All rights reserved. Published by BIMCO. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of the Norwegian Shipbrokers' Association. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. Adopted by BIMCO in 1956, revised 1966, 1983, 1986/87, 1993 and 2012.

ISM/ISPS manuals), which are on board the Vessel. Other certificates which are on board the Vessel shall also be handed over to the Buyers unless the Sellers are required to retain same, in which case the Buyers have the right to take copies.

- (f) Other technical documentation which may be in the Sellers' possession shall promptly after delivery be forwarded to the Buyers at their expense, if they so request. The Sellers may keep the Vessel's log books but the Buyers have the right to take copies of same.
- (g) The Parties shall sign and deliver to each other a Protocol of Delivery and Acceptance confirming the date and time of delivery of the Vessel from the Sellers to the Buyers.

9. Encumbrances

The Sellers warrant that the Vessel, at the time of delivery, is free from all charters, encumbrances, mortgages and maritime liens or any other debts whatsoever, and is not subject to Port State or other administrative detentions. The Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of claims made against the Vessel which have been incurred prior to the time of delivery.

10. Taxes, fees and expenses

Any taxes, fees and expenses in connection with the purchase and registration in the Buyers' Nominated Flag State shall be for the Buyers' account, whereas similar charges in connection with the closing of the Sellers' register shall be for the Sellers' account.

11. Condition on delivery

The Vessel with everything belonging to her shall be at the Sellers' risk and expense until she is delivered to the Buyers, but subject to the terms and conditions of this Agreement she shall be delivered and taken over as she was at the time of inspection, fair wear and tear excepted.

However, the Vessel shall be delivered free of cargo and free of stowaways with her Class maintained without condition/recommendation*, free of average damage affecting the Vessel's class, and with her classification certificates and national certificates, as well as all other certificates the Vessel had at the time of inspection, valid and unextended without condition/recommendation* by the Classification Society or the relevant authorities at the time of delivery.

"Inspection" in this Clause 11, shall mean the Buyers' inspection according to Clause 4(a) or 4(b) (Inspections), if applicable. If the Vessel is taken over without inspection, the date of this Agreement shall be the relevant date.

*Notes and memoranda, if any, in the surveyor's report which are accepted by the Classification Society without condition/recommendation are not to be taken into account.

12. Name/markings

Upon delivery the Buyers undertake to change the name of the Vessel and alter funnel markings.

13. Buyers' default

Should the Deposit not be lodged in accordance with Clause 2 (Deposit), the Sellers have the right to cancel this Agreement, and they shall be entitled to claim compensation for their losses and for all expenses incurred together with interest.

Should the Purchase Price not be paid in accordance with Clause 3 (Payment), the Sellers have the right to cancel this Agreement, in which case the Deposit together with interest earned, if any, shall be released to the Sellers. If the Deposit does not cover their loss, the Sellers shall be entitled to claim further compensation for their losses and for all expenses incurred together with interest.

14. Sellers' default

Should the Sellers fail to give Notice of Readiness in accordance with Clause 5(b) or fail to be ready to validly complete a legal transfer by the Cancelling Date the Buyers shall have the option of cancelling this Agreement.

Copyright © 2012 Norwegian Shipbrokers' Association. All rights reserved. Published by BIMCO. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of the Norwegian Shipbrokers' Association. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. Adopted by BIMCO in 1956, revised 1966, 1983, 1986/87, 1993 and 2012.

If after Notice of Readiness has been given but before the Buyers have taken delivery, the Vessel ceases to be physically ready for delivery and is not made physically ready again by the Cancelling Date and new Notice of Readiness given, the Buyers shall retain their option to cancel. In the event that the Buyers elect to cancel this Agreement, the Deposit together with interest earned, if any, shall be released to them immediately.

Should the Sellers fail to give Notice of Readiness by the Cancelling Date or fail to be ready to validly complete a legal transfer as aforesaid they shall make due compensation to the Buyers for their loss and for all expenses together with interest if their failure is due to proven negligence and whether or not the Buyers cancel this Agreement.

15. Buyers' representatives

After this Agreement has been signed by the Parties and the Deposit has been lodged, the Buyers have the right to place two (2) representatives on board the Vessel at their sole risk and expense.

These representatives are on board for the purpose of familiarisation and in the capacity of observers only, and they shall not interfere in any respect with the operation of the Vessel. The Buyers and the Buyers' representatives shall sign the Sellers' P&I Club's standard letter of indemnity prior to their embarkation.

16. Law and Arbitration

- (a)* This Agreement shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within fourteen (14) calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the fourteen (14) days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the fourteen (14) days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both Parties as if the sole arbitrator had been appointed by agreement.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$100,000 the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

- (b)* This Agreement shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the substantive law (not including the choice of law rules) of the State of New York and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to three (3) persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgment may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$ 100,000 the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.

- (c) This Agreement shall be governed by and construed in accordance with the laws of (state place) and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration at (state place), subject to the procedures applicable there.

*16(a), 16(b) and 16(c) are alternatives; delete whichever is not applicable. In the absence of deletions, alternative 16(a) shall apply.

17. Notices

All notices to be provided under this Agreement shall be in writing.

Contact details for recipients of notices are as follows:

For the Buyers:

For the Sellers:

18. Entire Agreement

The written terms of this Agreement comprise the entire agreement between the Buyers and the Sellers in relation to the sale and purchase of the Vessel and supersede all previous agreements whether oral or written between the Parties in relation thereto.

Each of the Parties acknowledges that in entering into this Agreement it has not relied on and shall have no right or remedy in respect of any statement, representation, assurance or warranty (whether or not made negligently) other than as is expressly set out in this Agreement.

Any terms implied into this Agreement by any applicable statute or law are hereby excluded to the extent that such exclusion can legally be made. Nothing in this Clause shall limit or exclude any liability for fraud.

For and on behalf of the Sellers

For and on behalf of the Buyers

Name:

Name:

Title:

Title:

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS	5
SOMMAIRE.....	7
LISTE DES ABREVIATIONS	9
INTRODUCTION.....	12
I. La délimitation complexe du droit de la plaisance	16
II. L'intérêt éminent du droit de la plaisance.	30
III. Le paradoxe de la plaisance.	37
IV. Le risque comme clé de lecture du droit de la plaisance.	42
PARTIE I : L'APPLICATION D'UN DROIT MARITIME GENERAL EN REPONSE À UN RISQUE COMMUN	45
Titre I : L'emploi justifié du droit maritime face à un risque naval commun.....	45
Chapitre I : L'application nécessaire du régime de l'abordage.....	46
Section I : Le maintien nécessaire de la responsabilité pour faute du navire	47
§1. L'assise historique d'un régime de l'abordage pour faute	47
§2. L'impératif de responsabilisation du navigant.	56
Section II : L'absence de justification d'une protection spécifique du plaisancier abordeur	64
§1. Le plaisancier est un navigant comme un autre.	64
§2. Tous les types de plaisanciers sont des navigants.....	68
CONCLUSION DU CHAPITRE.....	73
Chapitre II : L'application nécessaire de la limitation de responsabilité en navigation de plaisance	75
Section I : L'identité du risque économique encouru par les navigants	75
§1. L'essence commerciale de la limitation de responsabilité.....	76
§2. La controverse de l'application de la limitation de responsabilité à la plaisance.....	86

Section II : L'intérêt général du développement de la navigation de plaisance	98
§1. L'admission de principe de la limitation de responsabilité du plaisancier	98
§2. Hypothèses de modulation de la limitation de responsabilité du plaisancier	108
CONCLUSION DU CHAPITRE.....	119
CONCLUSION DU TITRE.....	121
Titre II : L'emploi justifié du droit maritime face à un risque contractuel commun	123
Chapitre I : Le rejet souhaitable des règles de droit terrestre à l'assurance du navire de haute plaisance	123
Section I : L'application conflictuelle du droit terrestre de l'assurance aux navires de haute plaisance	124
§1 : Analyse comparative des régimes d'assurances	124
A. L'origine de la séparation des deux régimes d'assurance	125
B. Règles communes aux deux régimes d'assurance.....	127
C. Règles distinctes entre les deux régimes d'assurance.	130
§2 : Critique de la séparation des régimes en droit de la plaisance	133
A. Délimitation des règles de l'assurance plaisance favorables à la protection de l'assuré.	133
1. Règles favorables par leur présence	133
2. Règles favorables par leur absence	139
B. Délimitation des règles de l'assurance plaisance défavorables à la protection de l'assuré.	142
1. Règles défavorables par leur présence	142
2. Règles défavorables par leur absence	146
C. La délimitation difficile du domaine de l'assurance plaisance	151

1. Les tentatives jurisprudentielles de définition de la navigation de plaisance.....	152
2. L'opinion doctrinale restreinte.....	163
Section II : La nécessité de consacrer le critère de la qualité de professionnel de l'assuré de haute plaisance	165
§1. La protection inutile de l'assuré en matière de navigation de haute plaisance.....	166
A. Présentation de l'assuré de haute plaisance.....	166
B. Critiques de la conception terrestre de la valeur agréée.....	168
§2. Proposition de liaison de la navigation de plaisance à la qualité de professionnel de l'assuré	175
A. Rejet des critères proposés de la notion de navigation de plaisance.	175
B. Mise en avant du critère de professionnalité de l'assuré.....	180
CONCLUSION DU CHAPITRE.....	186
Chapitre II : L'emprise souhaitable du droit maritime sur la mise à disposition du navire de haute plaisance	188
Section I : L'approche éminemment commerciale de l'affrètement du navire de haute plaisance	189
§1 : La qualification difficile de l'affrètement du navire de grande plaisance.....	194
§2 : Analyse des modèles de contrats d'affrètement de navires de grande plaisance.....	196
A. Un contrat d'affrètement envisagé pour le transport de personnes. 197	
1. La notion de restitution du navire	198
2. L'ambiguïté des sanctions du retard dans la restitution du navire.....	202
3. L'obligation d'exclusivité	208
4. L'obligation de navigabilité du navire.	209
5. L'absence de clauses relatives aux dommages corporels	211

6. L'absence de clauses relatives aux bagages	212
7. Les relations avec l'équipage	214
8. La responsabilité pour les faits de l'équipage à l'égard des tiers.	217
B. Un affrètement restreint dans le temps et l'espace.	219
1. La durée de l'affrètement	220
2. La notion de livraison et sanctions du retard à la livraison.....	224
3. L'absence de clause de port sûr dans les modèles de contrats.	229
Section II : L'application difficile du contrat de transport dans le yachting professionnel	233
§1 : Les motifs fiscaux justifiant la mise en place du contrat de transport en haute plaisance	233
§2 : La transposition complexe du contrat d'affrètement aux règles de transport.....	236
A. L'application du droit de la croisière au contrat de transport	237
1. L'obligation d'information renforcée du transporteur	237
2. Le régime de responsabilité particulier du transporteur de passagers	240
a. La responsabilité du transporteur pour les dommages corporels	240
b. La responsabilité du transporteur pour les dommages aux bagages.....	242
B. L'application du droit français au contrat de transport	245
1. La notion contractuelle de force majeure.....	245
2. La clause d'arbitrage du contrat FIN	246
3. La responsabilité du transporteur pour défaut d'exécution de la prestation de transport.....	247
4. La clause de retard à la restitution.....	248
CONCLUSION DU CHAPITRE.....	249
CONCLUSION DU TITRE	251

CONCLUSION DE LA PARTIE	252
PARTIE II : LA CONSTRUCTION D'UN DROIT SPECIAL DE LA PLAISANCE EN REPONSE À UN RISQUE PARTICULIER	255
Titre I : La protection nécessaire du plaisancier comme partie faible d'un rapport contractuel déséquilibré	256
Chapitre I : La protection de l'assuré comme partie faible du contrat d'assurance du navire de plaisance	256
Section I : Proposition d'un régime autonome d'assurance plaisance	257
Section 2 : La question de l'obligation d'assurance.....	265
CONCLUSION DU CHAPITRE.....	271
Chapitre II : La protection du locataire comme partie faible du contrat de location de plaisance	273
Section I : La nécessité de clarifier la qualification du contrat de location du navire de plaisance	274
§1 : Les distinctions juridiques entre l'affrètement et la location.....	274
A. Présentation générale des distinctions.....	274
B. Présentation du régime du louage appliqué à la location du navire de plaisance.....	280
§2. Difficulté de délimitation des critères de distinction entre la location et l'affrètement.....	287
A. Fondements de la distinction.....	287
B. Pressions découlant du consensus européen.....	293
C. Portée de la distinction	294
Section II : La nécessité de clarifier l'ambiguïté de la responsabilité des parties au contrat de location.	299
§1. La responsabilité des dommages survenus lors de l'exécution du contrat de location.....	299
§2. L'identification du chef de bord.....	305
CONCLUSION DU CHAPITRE.....	311

Chapitre III : La protection du plaisancier dans l'acquisition d'un navire de plaisance.....	314
Section I : Le mélange protecteur du droit maritime, terrestre et de la consommation	314
§1. La conception particulière de l'opération de vente au travers du contrat de construction du navire de plaisance.....	315
§2. Les différences restreintes du régime de vente du navire de plaisance	324
Section II : Analyse de droit comparé du contrat de vente du navire de plaisance.....	331
§1. Échantillonnage du droit de la construction et de la vente de navires de plaisance en Europe.....	331
§2. Analyse des modèles de contrat de vente de navires de haute plaisance	334
CONCLUSION DU CHAPITRE.....	342
CONCLUSION DU TITRE.....	344
Titre II : La prise en compte nécessaire du risque naval accru par l'embarquement du plaisancier	347
Chapitre I : Le développement souhaitable d'un régime spécial du sauvetage en matière de plaisance	347
Section I : L'enjeu majeur du sauvetage des personnes en matière de plaisance.....	347
§1. Le fondement universel de solidarité du sauvetage	347
§2. L'application naturelle du sauvetage à la navigation de plaisance	357
Section II : La remise en question de la gratuité du sauvetage des personnes	366
CONCLUSION DU CHAPITRE.....	379
Chapitre II : Le développement envisageable de l'institution de l'avarie commune en matière de plaisance.....	382

Section I : L'application difficile du régime des avaries communes à la plaisance.....	383
Section II : L'utilité potentielle du mécanisme des avaries communes pour la plaisance.....	391
CONCLUSION DU CHAPITRE.....	394
CONCLUSION DU TITRE.....	395
CONCLUSION DE LA PARTIE	396
CONCLUSION GENERALE	399
I. Intégration complète au droit maritime.	401
II. Intégration complète au droit terrestre	402
III. Maintien du mélange des droits maritime et terrestre.	404
IV. Création d'un régime spécial de la plaisance.....	406
V. L'avenir du droit de la plaisance	407
BIBLIOGRAPHIE.....	411
TABLE DES ANNEXES	448
Annexe I : Tableau récapitulatif des limitations de responsabilité	449
Annexe II : MYBA Charter Agreement 2016 et ADDENDUM COVID (en anglais).....	452
Annexe III : MYBA Charter Agreement 2002 (en français)	463
Annexe IV : HYBA Memorandum of agreement.....	481
Annexe V : Charte-Partie BALTIME 1939 (révisée en 2001)	491
Annexe VI : Charte-Partie BIMCHEMTIME 2005.....	499
Annexe VII : Charte-Partie NYPE 1993 (révisée en 2015).....	515
Annexe VIII : Contrat de transport ECPY 2018 et notice explicative avril 2017	541
Annexe IX : Contrat de transport (conditions générales et particulières) FIN 2018	565
Annexe X : Exemple d'un contrat de location.....	582

Annexe XI : MYBA MEMORENDUM OF AGREEMENT 2005 et ADDENDUM 1 (en anglais).....	583
Annexe XII : MYBA MEMORENDUM OF AGREEMENT 2005 (en français).....	594
Annexe XIII : Norwegian Saleform 2012.....	606
TABLE DES MATIERES	615

Résumé- Le droit de la plaisance français est un mélange de règles de droit maritime et de droit terrestre causant des tensions notamment au regard des contrat d'affrètement et d'assurance et de l'institution de la limitation de responsabilité.

Le sujet vise à établir, trier, clarifier, comparer et expliquer les règles applicables à la navigation de plaisance et de la haute plaisance avec une approche critique afin de comprendre pourquoi et comment s'est opéré ce mélange et de l'améliorer.

Le droit maritime se fonde sur la notion de risque. Le péril de mer est alors un risque commun à tous les navigants qui justifie une application généralisée des institutions de droit maritime qui tempèrent ce danger. Mais le plaisancier est aussi soumis à un risque particulier qui justifie un aménagement de certaines règles de droit maritime pour la navigation de plaisance.

Summary- French pleasure yacht law associate rules of general maritime law and terrestrial law causing a pressure especially regarding charter, insurance contract and limitation of liability schemes.

This subject purpose is to establish, categorize, clarify, compare and explain the applicable rules to the yachting sector with a critical approach to understand how and why this association was operated and how to improve it.

General maritime law is based upon the concept of risk. Dangers at sea is a risk shared by all vessels that justify a global application of the institutions of maritime law which reduce these dangers. But boaters are also submitted to specific risks which justify an ajustement of maritime law rules for yaching.

Mots clés- Droit maritime ; Droit de la Plaisance ; Grande plaisance ; Haute plaisance ; Abordage ; Limitation de responsabilité ; Affrètement ; Assurance maritime ; Assistance et sauvetage maritime ; Avaries communes.

Keywords- General maritime law; Pleasure yacht law ; Luxury yacht ; Collision ; Limitation of liability ; Charter ; Maritime insurance ; Salvage ; General Average.