

Le Ministère avait publié en ligne un commentaire, le 25 septembre 2008, (Exploitation commerciale des navires de plaisance)

—Â EXTRAIT —

Lors de la location, le contrat d'affrètement détermine le détenteur de la maîtrise commerciale et nautique du navire. Loueur (fréteur), locataire (affréteur).

· La location d'un navire coque nue est à usage personnel car le locataire devient armateur et détient la maîtrise nautique et commerciale du navire.

· La location d'un navire coque nue avec recrutement séparé de l'équipage est à usage personnel car le locataire devient armateur et détient la maîtrise nautique et commerciale du navire.

· Lorsqu'on ne peut identifier un armateur qui prend la responsabilité unique de l'affrètement, il s'agit de contrats à temps, au voyage, ou encore de la billetterie de passage, et le navire est fourni avec un équipageÂ : c'est un NUC.

Location d'un navire de plaisance Résumé du tableau publié par le MinistèreÂ : Sans équipage, ou équipage séparé de l'affrètement du navireÂ : Le contrat d'affrètement est un contrat "coque nue". Le statut du navire estÂ : Navire à usage personnel

Equipage prévu dans l'affrètement du navire Le contrat d'affrètement est un contrat «Â à tempsÂ » ou «Â au voyageÂ ». Le statut du navire estÂ : Navire à utilisation commerciale. La mention "de plaisance" devient un non-sens juridique, mais nos administrations ne sont pas à ceci près jusqu'à ce qu'un tribunal les fasse revenir à la raison...

— FIN D'EXTRAIT — Vous pouvez le vérifier sur le site du MinistèreÂ : au lien indiqué à la fin de cet article.

Il apparaît donc clairement queÂ :

Lorsque l'équipage, en l'occurrence le capitaine, est prévu dans la location (l'affrètement) du navire, le navire est censé être armé en NUC.

C'est le cas quand le capitaine est facturé avec la location du navire

Voir l'extrait du commentaire, qui ne laisse aucun douteÂ : «Â Lorsqu'on ne peut identifier un armateur qui prend la responsabilité unique de l'affrètement, il s'agit de contrats à temps, au voyage, ou encore de la billetterie de passage, et le navire est fourni avec un équipageÂ : c'est un NUC.Â »

En d'autres termesÂ : Lorsque la responsabilité de l'affrètement du navire seul n'est pas distincte du recrutement de l'équipage, le navire est réputé «Â fourni avec un équipageÂ : c'est un NUCÂ »

Quand le capitaine et la location sont facturés séparément au locataire par deux entreprises différentes, le navire n'a pas à être armé en NUC.

En pareil cas, les règles sont respectées et il s'agit alors d'un accompagnement (tel que mentionné dans la circulaire du 1er décembre 1994) :

Le locataire loue le navire coque nue d'une part, au loueur.

Ce même locataire choisit, sans y être obligé, de se faire accompagner par un capitaine (ou matelot) professionnel, soit à son compte, soit salarié d'une entreprise d'accompagnement sans lien avec le loueur.

Le Ministère rappelle que le locataire devient armateur (non professionnel) ou le maître d'expédition maritime (cf. code du commerce) et qu'à ce titre il a la responsabilité civile (responsabilité financière) du navire :

Il est donc recommandé au loueur d'assurer le navire pour la "location avec skipper" ce qui n'est jamais fourni par défaut par les contrats d'assurance, et fait l'objet d'une extension. Il est recommandé au capitaine de vérifier cette couverture (car sinon sa propre assurance RC professionnelle ne fonctionne plus) et au locataire de le faire, bien que malheureusement il ne le sache pas.

C'est le locataire qui est en charge du recrutement du capitaine, même s'il se fait assister par le loueur.

Le locataire peut :

- être le client direct du capitaine à son compte
- être le client direct d'une entreprise d'accompagnement qui doit avoir qualité d'armateur en rôle d'entreprise, souvent appelé abusivement « agence »
- théoriquement enrôler lui-même le capitaine, solution ingérable par lui.

Pour ne pas se mettre en infraction, le loueur de navires armés à la plaisance (livret orange) a donc tout intérêt à :

Ne jamais facturer au locataire la prestation du capitaine

Ne jamais enrôler lui-même le capitaine, ce qui le contraindrait à facturer le capitaine au locataire en le rendant « armateur avec équipage », ce qui implique que le navire soit NUC.

ATTENTION, les affaires maritimes ont souvent inconsidérément ouvert des rôles d'entreprise à des loueurs qui n'ont aucun NUC dans leur flotte... Ceci les laisse penser qu'ils travaillent en toute quiétude alors qu'il n'en est rien. Les assureurs connaissent parfaitement le sujet et ne couvriront pas un transport de passagers (même si le contrat ne mentionne qu'une location) alors qu'ils n'assurent que la location accompagnée.

La pratique parfaitement conforme peut ainsi se présenter :

Mettre en relation le locataire soit avec :

A) Un capitaine indépendant à son compte (qui est son propre armateur), Le capitaine a son propre rôle d'entreprise. C'est très simple : Il s'enrôle lui-même très rapidement par un simple E-mail à son quartier d'Affaires Maritimes. Il peut donc effectuer cette formalité quelques minutes avant le départ, ce qui permet l'attribution d'un navire au locataire avec une souplesse maximale. Le capitaine passe contrat avec et facture directement le locataire.

Il est recommandé, pour tous, que le capitaine soit assuré pour sa Responsabilité Civile professionnelle. L'assurance RC professionnelle du capitaine le couvre pour les sinistres dont il est prouvé qu'il est responsable. En cas d'accident matériel, c'est donc en l'assurance du navire qui se retourne contre lui, pour que, en cas de condamnation seulement, sa RC professionnelle indemnise l'assureur du navire. Cette condamnation constitue la preuve, et est généralement consécutive à une condamnation pénale, donc faute pénale, du capitaine. En cas d'accident corporel, c'est éventuellement le locataire, ou ses invités, qui se retournent contre le capitaine. Encore faut-il, pour que ceci soit pertinent, que le locataire ne se soit pas blessé lui-même ou en contrevenant à des ordres du capitaine. Cette assurance RC professionnelle n'assure donc en aucun cas ni le navire lui-même, ni le locataire.

B) Le capitaine est salarié d'une entreprise d'accompagnement (armateur en rôle d'entreprise). Ceci est un peu plus long et doit être prévu plus à l'avance, c'est généralement plus cher.

RECOMMANDATIONS AUX LOUEURS :

Ne pas présenter l'accompagnement comme une option à son tarif ou au contrat de location.

Exemple de libellé sur son tarif : « possibilité de location avec skipper, un contrat séparé avec l'entreprise d'accompagnement vous sera proposé : prévoir XXX euros par jour »

Ceci donne plus de souplesse, si on ne trouve pas de capitaine disponible à ce tarif (réservation tardive par exemple).

Comment éviter l'infraction : Le loueur choisit le capitaine, qui s'enrôle lui-même ou par un armateur (agence). Le capitaine ou l'armateur facture le locataire, avec rétrocession éventuelle d'avoir ou de commission au loueur.

Le loueur n'est plus responsable en cas d'accident (sauf défaut d'entretien...).

N'étant plus responsable, il peut à nouveau avoir les droits d'une victime... (Garantie pertes d'exploitation par l'assurance du capitaine ou de l'armateur)

(La division spécifique aux navires armés en NUC est aujourd'hui la division 241, qui a remplacé la division 225)

Procéder autrement risque d'aboutir, en cas d'accident, à la requalification du contrat de location coque nue en contrat de location avec équipage donc d'armement en transport, ce qui entrainera la condamnation du loueur au civil. Le loueur et le capitaine peuvent être condamnés plus lourdement si un tribunal considère que le non armement en NUC a pu contribuer à l'accident ou à l'aggravation de celui-ci.

Il peut alors assortir les indemnités dues aux victimes de sanctions pénales.

Le loueur prend la responsabilité d'un armateur qui n'a pas armé ses navires avec le bon équipement de sécurité. Le capitaine a la responsabilité d'avoir accepté en tant que professionnel responsable de la vérification réglementaire du navire, de prendre en charge un navire non-conforme. En tant qu'employeur ou donneur d'ordre, le loueur endosse cette responsabilité du capitaine, contre lequel il ne peut plus se retourner.

Exemples d'infraction :

a) Loueur client d'un armateur :

- soit d'un capitaine à son compte qui est son propre armateur
- soit d'un armateur « agence » à qui il sous-traite la mise à disposition du capitaine

Le loueur est alors bien obligé de facturer à la fois la location et l'accompagnement au locataire, en infraction si le navire n'est pas armé en NUC (peu importe que cela soit sur deux factures séparées si c'est la même entreprise qui facture). Le loueur reste coresponsable avec le capitaine en cas d'accident.

b) Loueur employeur du capitaine :

Si le loueur est l'employeur du capitaine (cas des loueurs avec un rôle), c'est lui qui porte la responsabilité en cas d'accident causé par le capitaine. Il devient armateur, et ses navires doivent être NUC avec rôle d'équipage.

S'il n'a pas de rôle d'équipage, il ouvre un rôle d'entreprise, mais il ne peut employer « ses » capitaines que sur des navires NUC ou des navires dont il n'est pas le loueur...sinon il est encore en infraction et pas assuré.

En tant qu'armateur, le loueur prend les responsabilités et obligations de :

- être assuré pour cette activité. Mais s'il est en infraction, son assureur refusera de le couvrir en cas de sinistre.

- donneur d'ordre à un sous-traitant, s'il est directement client d'un capitaine à son compte - employeur maritime s'il salarie un capitaine, à qui il doit la protection sociale ENIM (carence maladie-accident de 30 jours, rapatriement, etc...Dépôt de caution à l'ENIM), et le respect du code du travail et du code des transports (Livre 5).

En résumé : sous-traiter représente moins de travail et de soucis pour un loueur prévoyant (pas de formalités avec les Affaires Maritimes, pas d'autres contrats à gérer, pas de bulletins de salaire, etc...). C'est aussi, dans l'extrême majorité des cas, la seule façon d'être couvert par les assureurs et de ne pas commettre d'infraction.

Si le capitaine intervient régulièrement sur une même flotte, le loueur peut vérifier en début de saison, une fois pour toutes qu'il est en règle et assuré.

Ensuite, il contacte le capitaine à chaque demande d'un locataire.

Du point de vue commercial :

Le loueur encaisse le 1er acompte à la réservation par le locataire, un 2e acompte bien avant l'embarquement qui est en fait le solde de la location coque nue. Le dernier acompte à l'embarquement est alors le paiement direct au capitaine ou à son employeur. Ceci évite au loueur de gérer un compte de transfert de charges, qui peut lui causer des tracasseries en cas de contrôle fiscal car un transfert de charges reporté dans un contrat (le contrat de location "avec skipper") est censé générer de la TVA....

Le locataire garde la maîtrise dite « commerciale » : il décide de l'itinéraire, des escales, de leur durée, de qui il invite à bord, des activités exercées jusqu'à la composition des repas, etc...Mais il ne peut en aucun cas imposer des décisions techniques au capitaine sauf à ce que l'acceptation par le capitaine engage sa responsabilité pénale et toujours la responsabilité civile du locataire.

Le capitaine n'a que la maîtrise « nautique » du navire : il décide de la faisabilité de la navigation prévue par l'armateur locataire, en fonction de la météo, des courants, mares, de la topographie maritime, de l'état du navire, de son propre état de fatigue, des compétences des personnes qui participent éventuellement à la navigation. Ceci est d'autant plus important qu'en tant que professionnel sachant, il garde toujours la responsabilité pénale de ses choix. Ses choix sont les siens y compris lorsqu'il accepte des demandes du locataire. Il importe donc pour lui de savoir rester ferme, même en essayant commercialement d'expliquer ses décisions au locataire. Mais il peut parfois, rarement heureusement, s'imposer à lui de débarquer du navire pour ne pas avoir à en supporter les conséquences pénales. Ceci peut être le cas en cas de consommation de stupéfiants par le locataire. Il est même recommandé de signaler discrètement à l'autorité ces comportements pour ne pas avoir à en supporter les conséquences pénales. En outre, selon le STCW, il ne peut en aucun cas dépasser 14 heures de service par jour, avec une durée de repos minimale de 10 heures ne devant pas être prise en plus de deux périodes par jour, avec un maximum de 77 heures par semaine. Le non respect de ces règles engage gravement la responsabilité pénale du capitaine (au même titre qu'un pilote d'avion ou un conducteur de poids lourd qui ne respectent pas leur temps de travail) (Pour information : en droit social, mais pas en sécurité à la veille, le code des transports réduit même ces temps, pour les salariés, à 12 heures par jour et 72 heures par semaine).

Pour mémoire, car cela ne se pratique plus que rarement et seulement dans certains quartiers (les autres le pratiquent mais compliquent et allongent la démarche pour semble-t-il l'éviter) : Si le capitaine à son compte n'a pas de rôle d'entreprise, mais seulement un numéro d'armateur, il porte son contrat commercial d'embarquement (qu'il établit lui-même puisqu'il est à son compte) ET l'original du livret de francisation du navire aux Affaires Maritimes.

L'immatriculation du navire reçoit un suffixe, opération qui ne nécessite qu'une seule intervention. Cette solution qui ne prenait que quelques heures prend aujourd'hui plus d'un jour, demande aussi la copie du contrat d'assurance du navire, l'extrait K ou Kbis de l'entreprise propriétaire du navire et donne souvent lieu à des cotisations majorées de 2,5% à l'ENIM, accompagnées d'un surclassement en 12e catégorie pour une navigation seul au cabotage national qui ne devrait être qu'en 3e catégorie et est nettement plus coûteuse et inutile. Ajoutons que c'est le capitaine qui devient armateur du navire et qu'il se retrouve dans une position très "bancale" vis à vis des assureurs. A EVITER DONC.

C'est souvent une solution utilisée en convoiage, et il convient alors de vérifier en détail l'assurance réelle du navire car le capitaine en est l'entier responsable civil (assume le risque financier pour toutes fortunes de mer même s'il n'a commis strictement aucune faute). Il doit en pareil cas soit assurer en complément le navire (c'est bien trop cher pour être viable) soit faire assurer le navire pour le convoiage (avec des professionnels en exercice à bord, selon l'effectif légal ou requis par l'assureur) à la charge du propriétaire, ce qui est souvent moins cher. Mais ceci doit être VERIFIÉ en détail avec un engagement formel et écrit de l'assureur. Le client doit aussi parfaitement être informé par une mention écrite dans le contrat de convoiage.

Attention : le capitaine avec rôle d'entreprise a exactement les mêmes responsabilités en convoiage. Seule une partie des démarches est plus simple, et les charges plus faibles (mais avec obligation de la caution à l'ENIM) ce que l'ancienne solution n'imposait pas.