

Juridique - le statut des bateaux de plaisance

Publié le 11 mai 2015 par Jérôme Heilikman.



Jérôme Heilikman, responsable de la rubrique juridique d'ActuNautique.com et président de l'association Legisplaisance, décortique le statut juridique des navires de plaisance !

- **Comment définit-on un navire ? Quel est le concept de navire ?**
- **Quels sont ses éléments d'individualisation ?**
- **Quelle est sa nature et sa condition juridique ?**
- **Une planche à voile ou un jet-ski sont-ils des navires ?**

Autant de questions auxquelles nous allons tenter d'apporter des réponses...

Des siècles durant, le navire était davantage perçu que défini. Dans l'imaginaire populaire, le navire était à la fois une œuvre architecturale aux lignes élégantes, et une invitation au voyage et à l'exotisme. Si aujourd'hui, s'opère un décalage entre cet imaginaire populaire et la réalité, force est de constater que la notion de navire en elle-même n'a jamais été approfondie, tout au plus existe une impression du sens commun du navire.

Dans l'esprit de chacun, un navire s'apparente à un bâtiment qui doit flotter et résister aux agressions de la mer, tout en étant apte à se mouvoir. Le navire se caractérise

par son aptitude à tenir la mer et son affectation à un service de la mer. Il n'est pas autre chose que la prise en considération par le droit, du navire dans le sens matériel et technique du terme, c'est-à-dire en tant qu'instrument de domination de la mer.

Pourtant, malgré ces apports doctrinaux, il n'existe aucune définition précise du navire dans les principaux textes fondateurs du droit maritime.

Le navire : un bien meuble

Les navires sont appelés par nature à circuler. Le navire est un engin flottant qui se déplace sur les mers, sa fonction est d'acheminer quelqu'un ou quelque chose d'un point à un autre. La mobilité qui le caractérise est en fait juridiquement un bien meuble par nature.

En ce sens, l'article 528 du Code civil dispose « Sont meubles par leur nature les animaux et les corps qui peuvent se transporter d'un lieu à un autre, soit qu'ils se meuvent par eux-mêmes, soit qu'ils ne puissent changer de place que par l'effet d'une force étrangère »

Plus précisément, le Code de Civil lui consacre cette qualité à l'article 531 : « les bateaux, bacs, navires...sont meubles, la saisie de quelques-uns de ces objets peut cependant, à cause de leur importance, être soumises à des formes particulières ». Mais ce meuble est un meuble spécial soumis dans de nombreux cas à des régimes spécifiques.

Ainsi, le navire, malgré qu'il soit un bien meuble, va échapper à l'article 2279 du Code Civil. En effet ce sont des meubles si onéreux et de nature si particulière que leur statut juridique a donné lieu à la plus grande attention du législateur. En particulier, ce dernier fixe un certain nombre de règles générales ayant vocation à leur être appliquées collectivement (immatriculation, pavillon). Les navires génèrent aussi des obligations et des responsabilités de toutes sortes. L'armateur doit pouvoir y faire face, au risque de perdre son bien ou de compromettre son activité.

Le navire : un bien immeuble

Le navire est, par essence, un bien meuble mais un meuble fortement individualisé, son nom, son port d'attache et son immatriculation en attestent. Le navire s'apparente

à un bien immeuble car il doit nécessairement être immatriculé et doté d'une nationalité.

Il n'est pas à proprement dit un bien immeuble, mais sa valeur économique l'en rapproche. Son individualisation et son immatriculation sont soumises à des procédures spécifiques ; le navire peut être hypothéqué ; et la procédure de saisie ressemble aux saisies immobilières.

Le navire : une personne

Le navire est souvent assimilé à un objet, une chose vivante. En matière maritime, pour désigner une affaire, on la rapporte au nom du navire impliqué dans le contentieux. Les parties sont occultées par le navire. Juridiquement, le navire est responsable de lui-même, en cela il diffère des véhicules terrestres.

Le concept de navire

La difficulté concernant la nature juridique du navire trouve son origine dans le concept même de navire. Il n'existe pas de définition commune du navire mais des définitions contenues dans différents textes. Le droit français ne connaît aucune définition du navire. Il n'existe en effet que des définitions spécifiques régies par des Institutions ou des critères administratifs, critères pourtant insuffisants pour cerner une notion autour de laquelle s'organisent les règles spécifiques du droit maritime.

En droit international, les travaux de codification conduits par la Commission du droit international ont tenté de cerner cette notion en avançant dans un rapport du 1er mars 1954 qu'un « navire est un engin apte à se mouvoir dans les espaces maritimes, à l'exclusion de l'espace aérien, avec l'armement et l'équipage qui lui sont propres, en vue des services que peut comporter l'industrie à laquelle il est employé ». Cette définition sera cependant abandonnée sans qu'aucune des quatre Conventions de Genève de 1958 n'y fassent allusion.

La plupart des définitions retenues par les Conventions internationales sont simples et brèves, ce qui permet d'appliquer la notion de navire à de nombreux bâtiments. A ce titre, la loi du 5 juillet 1983 énonce que « sont considérés comme navires tout bâtiment de mer, quel qu'il soit, y compris les engins flottants, qui effectue une navigation de

surface ou sous-marine ou qui stationne en mer, à l'exclusion des engins de plage non motorisés».

- Selon la Convention de Londres du 20 octobre 1972 sur les règles internationales pour prévenir les abordages en mer, est un navire « tout engin ou appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau ». Ainsi selon cette définition un engin ne peut être soumis à la Convention de Londres que s'il est « utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau ».
- Selon la loi du 7 juillet 1967 et son décret d'application du 6 juillet 1977, le terme de navire est défini comme « tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau ». De même cette loi dispose que « tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe, sont assimilés, selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure ». Le statut de navire concerne ainsi à la fois le navire et les autres bâtiments de mer, c'est-à-dire certains engins non définis.
- Quant à l'article 2 de la Convention de 1969 sur le droit d'intervention des Etats en haute mer, il déclare que la notion de navire doit s'entendre « de tout bâtiment de mer, quel qu'il soit, et de tout engin flottant, à l'exception des installations ou autres dispositifs utilisés pour l'exploitation des fonds des mers, des océans et de leur sous-sol ou l'exploitation de leur ressources ».

Le critère le plus pertinent semble se trouver dans la convention internationale de Londres du 1er novembre 1974 pour la sauvegarde de la vie en mer (Convention SOLAS). Elle considère que le concept de navire repose sur son aptitude à affronter les périls de la mer et l'affection de la chose à la navigation en mer. A ce titre un engin de plage ou une épave n'est pas un navire.

Pour autant une diversité d'embarcations se trouvent en mer. Quel engin est apte à affronter les périls de la mer ? Encore faut-il savoir ce qu'est un péril de mer et ce qu'est l'aptitude d'une chose...

Les périls de la mer sont exprimés notamment dans les textes relatifs au transport de marchandises. Les termes les plus évidents sont ceux de « périls, dangers ou

accidents de la mer » et « acte de Dieu ». Ensuite, en quoi une chose est apte à affronter lesdits périls ? La doctrine retient le fait que cette chose survive au fait qui s'abat sur elle.

Mais cette aptitude n'est pas le seul élément du critère. Il faut tenir compte de l'affectation de la chose à la navigation en mer : la chose doit être apte à remplir une fonction nautique : cette réalisation doit être détachable de la part de l'homme

Ainsi, un navire est une chose affectée à une expédition en mer qui, par ses qualités propres, rend possible cette fonction.

Planche à voile, Jet-ski et Zodiac : des navires ?

La notion de navire n'est abordée que par une pluralité de textes s'attachant à des objets limités. Pourtant, l'évolution technologique fait apparaître une variété d'engins tels que les engins de plage et par conséquent nécessite une définition rigoureuse et complète de la notion de navire.

Pour pallier l'absence de définition précise des textes, la jurisprudence fut d'un secours nécessaire. Retenons quelques arrêts célèbres :

- Cour d'appel de Caen du 12 septembre 1991 : une fillette de douze ans a vu son bras gauche sectionné par l'hélice d'un zodiac. Dans cette affaire, les juges du fond ont tranché que cet engin « embarcation frêle, construite en matériau léger » n'était pas assimilable aux navires et bâtiments de mer
- Cour de cassation du 5 novembre 2003 : la Haute Juridiction a estimé que « navigant en eaux maritimes, immatriculé à la mer, apte à affronter les risques de la mer, un jet-ski mérite pleinement la qualification de navire ».
- Cour d'appel de Rennes du 7 mai 1991 : la Cour a considéré que la collision entre deux planches à voiles s'appréciait au regard du règlement pour la prévention des abordages, les considérant comme des navires
- Cour de cassation du 27 novembre 1972 : la Cour a constaté que « ce bateau de secours d'un yacht destiné à la navigation en mer, est utilisé « uniquement en mer » et que cet élément est suffisant pour le qualifier de navire.
- Cour d'appel d'Aix en Provence du 14 avril 1987 : une barge dépourvue de moyen de propulsion n'est pas un navire mais un simple bâtiment de servitude portuaire et ne peut donc pas avoir de capitaine.

Les éléments d'individualisation du navire

Les éléments d'individualisation du navire sont au nombre de quatre :

1. **Le nom du navire** : le navire est identifié par un nom, laissé au choix du propriétaire et dont le changement nécessite une autorisation administrative. A ce titre certains noms sont interdits en ce qu'ils prêtent à confusion ou créeraient une homonymie. L'attribution du nom est placée sous le contrôle des affaires maritimes.
2. **Son port d'attache** : le port d'attache du navire est l'équivalent de son domicile. Le port d'attache présente un caractère triple à savoir un choix, une unicité et une fixité. Ce port est porté en marques extérieures.
3. **Sa nationalité** : tout bâtiment de mer possède une nationalité et une seule. Cette nationalité exprime son rattachement à un Etat déterminé. Il s'agit de son pavillon.
4. **Ses caractéristiques techniques** : la principale caractéristique s'exprime par la jauge auquel s'ajoute la longueur et la largeur. Autant de critères indispensables pour déterminer les tarifs portuaires, le plafond de limitation de responsabilité du propriétaire du navire...

La condition juridique du navire

Le navire est une chose utile. La condition juridique d'un navire exprime l'idée qu'il est rattaché à un système juridique dont il découle. Par exemple, un arrêt marquant de la Cour de cassation rendu le 12 février 2002 a pu retenir qu'un navire de plaisance habité par son skipper constitue un véritable domicile avec pour conséquence l'application de règles liées à la propriété privée.

La perte de qualité de navire

L'acquisition du statut de navire est un processus assez simple. Le navire devient juridiquement navire lorsqu'il rassemble divers éléments : un titre de navigation (l'équipage), des titres de sécurité et de prévention de la pollution, un acte de francisation, un certificat de jauge...

Par contre, déterminer le moment où le navire perd son statut reste difficile. La perte des éléments ci-dessus invoqués devrait nécessairement faire perdre le statut de

l'engin. Pourtant, rien n'est moins sûr. Le défaut de titres et de certificats va participer à la perte du statut, sans être déterminant. La volonté du propriétaire semble jouer une place prépondérante dans la perte de la qualité de navire.

Pour conclure, dans une lutte qu'il doit mener contre les éléments qui le dominent, le marin, si expérimenté qu'il soit, n'est jamais sûr de sortir vainqueur. Il ne peut lui être donné instruction sur la meilleure façon de mener ce combat. C'est une question d'opportunité et de circonstance qui doit être laissée à son appréciation.