

Juridique - ne pas confondre un contrat de gardiennage d'un bateau de plaisance, avec ses opérations d'amarrage

Publié le 2 juillet 2015 par Jérôme Heilikmann



Jérôme Heilikamnn, responsable de la rubrique juridique d'ActuNautique.com et président de l'association Legisplaisance, s'intéresse aujourd'hui à un aspect trop souvent ignoré des plaisanciers, à savoir contrat de gardiennage des bateaux de plaisance se distingue des opérations d'amarrage

« Une société à laquelle, a été confié le gardiennage d'un bateau de plaisance, ne se trouve pas, du seul fait de ce contrat de gardiennage, tenue d'exécuter des opérations d'amarrage des navires confiés ou encore d'en vérifier la qualité, fût-ce dans le cadre de mesures conservatoires (...) Pour retenir la responsabilité du gardien d'un navire, c'est à tort que les juges du fond se sont limités à relever le défaut de surveillance correcte et une absence de mesures conservatoires et notamment un mauvais amarrage du navire, sans vérifier si les opérations d'amarrage incombait à la société de gardiennage. »

Bien que concernant une affaire de navigation plaisancière aux Antilles, l'arrêt de censure rendu par la Cour de cassation le 18 septembre 2007 mérite de retenir l'attention de l'ensemble du monde maritime français, en ce qu'il met l'accent sur la nécessaire délimitation des responsabilités entre celles issues du contrat de gardiennage et celles relevant d'un contrat d'amarrage.

En l'espèce, un yacht appartenant faisant l'objet d'un contrat de gardiennage assuré par la société Port Napoléon avait été endommagé par les heurts répétés contre le quai d'amarrage, en raison d'un raidissement insuffisant de l'amarrage.

Pour autoriser la mise en cause de la responsabilité du gardien, la cour d'appel de Basse-Terre, à travers un arrêt du 14 novembre 2005, avait retenu que les avaries avaient manifestement pour origine un défaut de surveillance correcte du navire et une absence de mesures conservatoires et notamment un amarrage correct du navire litigieux, obligation qui incombait à ses yeux au gardien.

Sur pourvoi formé par ce dernier, la Juridiction suprême n'a pas hésité à prononcer immédiatement la cassation de l'arrêt de la cour d'appel antillaise. Selon la Cour de cassation, en effet, en se déterminant par de tels motifs impropres à justifier que le contrat de gardiennage liant la société de gardiennage au propriétaire du navire obligeait la première à exécuter les opérations d'amarrage des navires confiés à ses soins, ou encore à en vérifier la qualité, fût-ce dans le cadre de mesures conservatoires, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision. Cet arrêt soulève donc la délicate question de la délimitation des règles de responsabilité d'un gardien de navire, et au-delà, la problématique plus précise de la distinction entre les obligations et responsabilités relevant d'un contrat de gardiennage et celles relevant d'un contrat d'amarrage

La délimitation des règles de responsabilité d'un gardien de navire

Le droit maritime français ne réglemente pas spécifiquement la question de la garde des navires dans les ports, qu'ils soient de plaisance, de pêche ou de commerce, et telle semble être l'une des raisons majeures des difficultés nées dans l'affaire ici examinée.

Il faut alors, en ce domaine :

- soit se tourner vers les ressources du droit commun (le bon vieil et inusable article 1384, alinéa 1er, en cas de dommages aux tiers, ou encore vers les articles 1134 et 1147 du Code civil pour les dommages survenus en matière contractuelle)
- soit s'orienter vers les réglementations portuaires, mais celles-ci abordent souvent cette question trop sommairement, et notamment sans détails normatifs sur les mécanismes juridiques applicables à cette garde particulière.

Ainsi, le Code des ports maritimes se contente-t-il d'imposer, au titre de la police de l'exploitation des ports, la garde des navires.

S'agissant tout particulièrement des ports de plaisance, il ressort habituellement une obligation permanente de gardiennage des installations portuaires, mais sans que cette obligation vise spécifiquement la garde des navires de plaisance. De manière très laconique, il est retenu que le concessionnaire du port peut assurer un service de gardiennage des bateaux mis à la disposition des usagers qui en feraient la demande.

De même, la mise en œuvre de la garde des navires saisis ne bénéficie pas d'un encadrement juridique particulier ou spécifique, et seule la jurisprudence vient véritablement imposer aux créanciers saisissants de choisir un gardien et de veiller à la conservation du navire saisi. Le même constat de carence pourrait être fait à propos de la problématique de la garde des navires confiés aux chantiers de réparation navale.

Il apparaît donc clairement que le gardiennage des navires dans les ports s'effectue dans un contexte de pénombre législative et réglementaire et repose bien souvent essentiellement sur les stipulations contractuelles. Cette lacune soulève par ailleurs, comme en l'espèce, de très nombreuses difficultés juridiques sans doute d'abord parce qu'il s'agit d'un concept de droit privé (reposant, depuis l'arrêt Franck de 1941, sur les idées d'usage de direction et de contrôle de la chose) mais qui présente la spécificité de s'intégrer dans un environnement juridique de droit public.

En effet, le gardiennage s'imbrique dans le respect des règles de la police portuaire et se trouve parfois confié, notamment dans les ports de plaisance et de pêche, au concessionnaire du port, à défaut d'être confié à une société spécialisée. En effet, il n'est pas exclu que la convention d'occupation d'un poste à quai puisse comporter expressément un engagement du gestionnaire des installations de garantir la sécurité des navires, ce qui implique qu'une faute dans la surveillance des navires puisse être génératrice de responsabilité à l'égard de l'autorité portuaire (En ce sens voir un arrêt de la Chambre commerciale de la Cour de cassation du 13 décembre 1982, Sté du port de plaisance de Toulon Méditerranée de plaisance).

Dans l'arrêt de la Cour cassation rapporté, le gardien semblait justement être le concessionnaire du port, et l'on observe que les juges du fond l'avaient condamné en versement de dommages-intérêts au propriétaire du yacht sinistré. D'ailleurs, le non-respect de l'obligation d'avoir un gardien surveillant un navire et susceptible d'intervenir en cas de nécessité constitue, aux yeux du Conseil d'État, une contravention de grande voirie (Arrêt du Conseil d'Etat du 1er février 1980).

Assurément, le sujet est donc très sensible, et il appartient par conséquent aux parties contractantes de préciser scrupuleusement les prestations découlant de leur contrat, de manière à délimiter avec le maximum de rigueur les obligations et responsabilités ressortissant du contrat de gardiennage. Or, visiblement, tel ne semblait pas avoir été le cas dans l'affaire ici examinée.

Enchevêtrement des rapports juridiques et distinction entre les contrats de gardiennage et d'amarrage de navires

Selon l'arrêt de la cour d'appel de Basse-Terre frappé de censure, les dommages causés au yacht avaient pour origine un défaut de surveillance correcte de ce navire et une absence de mesures conservatoires et notamment un amarrage correct dudit navire, et cette cour a retenu dès lors qu'il s'agissait là d'obligations qui incombaient à la société Port Napoléon, ainsi condamnée à réparation.

Cette analyse trahit en réalité les nombreuses ambiguïtés de la pratique du gardiennage des navires dans les ports français, et les enchevêtrements possibles dans les sphères contractuelles entre les opérations de gardiennage et d'amarrage.

Ainsi, en matière de plaisance, le contrat d'amarrage est un contrat de location d'emplacement (donc un contrat de louage), mais qui suppose, en l'absence de règles particulières, une obligation de « surveillance du navire », même si à proprement parler il ne s'agit pas tout à fait d'une obligation de « garde du navire » par l'autorité portuaire ou par le concessionnaire

Dans un arrêt du 14 mars 1963, la Chambre sociale de la Cour de cassation, a jugé que « la garde et la surveillance dans le langage des marins, ne se différencient que par le fait que la garde s'exerce à bord, et la surveillance à terre, aussi longtemps que le navire n'est pas perdu de vue par le surveillant ».

Un renseignement fort utile, mais pas suffisant, peut permettre de clarifier les rapports contractuels en présence : il s'agit de se référer à la « fiche de réservation ». En effet, il existe dans de nombreux ports de plaisance un document contractuel portant ce nom, qui encadre la relation contractuelle entre le concessionnaire et l'usager du port de plaisance. Ce document est en effet susceptible d'aménager des dispositions spécifiques en matière de garde du navire, car il doit lui-même se conformer aux exigences des règlements de police qui disposent généralement que « la déclaration d'entrée indique le nom et l'adresse de la personne chargée du gardiennage en l'absence de l'équipage ».

Il en est de même du contrat de gardiennage proprement dit qui devrait, à tout le moins et très logiquement, répondre à ces exigences. Il suffirait donc de se référer à ces différents documents contractuels pour éviter les amalgames entre les responsables d'opérations de gardiennage et d'amarrage, ou au contraire pour vérifier si ces différentes opérations incombent à la même personne.

Il est vrai que dans les grands ports de commerce, la situation est généralement beaucoup plus simple en raison de l'existence de professionnels de l'amarrage des navires que sont les sociétés de lamanage, et dont la vocation n'est pas de toute évidence d'assurer le gardiennage des navires.

Mais ces professionnels n'étant pas présents dans tous les ports français, la vérification des stipulations contractuelles s'avère nécessaire et s'impose forcément aux juges en cas de litige, car les obligations et responsabilités en matière d'amarrage ne doivent pas se présumer de l'existence d'un contrat de gardiennage. Le gardien ne saurait, en effet, répondre de tout.

Et c'est à juste raison ce message de simple bon sens que réaffirme ici l'arrêt de la Cour de cassation du 18 septembre 2007 qui conclut que les positions de la Cour d'appel étaient impropres à justifier que le contrat de gardiennage (liant la société Port Napoléon au propriétaire du yacht) obligeait ladite société portuaire à exécuter les opérations d'amarrage... ou d'en vérifier la qualité... C'est

aussi implicitement, à nos yeux, une marque incontestable de respect pour le principe de l'effet relatif des conventions.

Extrait de la décision :

« Vu les articles 1134 et 1147 du Code civil ;

Attendu que pour condamner la société Port Napoléon à payer à M. Lassonnery la somme de 5 272,32 EUR de dommage-intérêts au titre des avaries subies par son navire, l'arrêt retient, par motifs adoptés, que le corps du yacht présente divers dommages consécutifs au mauvais temps ayant manifestement été occasionnés par des heurts répétés contre le quai d'amarrage par la suite d'un raidissement insuffisant de l'amarrage avant et qu'une entaille a été provoquée par l'amarre du bateau voisin, que ces dommages ont manifestement pour origine un défaut de surveillance correcte du bateau et une absence de mesures conservatoires et notamment un amarrage correct du bateau, obligations qui incombaient à la société Port Napoléon eu égard au contrat de gardiennage le liant à M. Lassonnery ;

Attendu qu'en se déterminant par de tels motifs impropres à justifier que le contrat de gardiennage liant la société Port Napoléon à M. Lassonnery obligeait la société Port Napoléon à exécuter les opérations d'amarrage des navires confiés ou encore à en vérifier la qualité, fût-ce dans le cadre de mesures conservatoires, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision ; »