

Convoyage de voiliers et bateaux à moteur

Circulaire du 20 janvier 1993 relative au convoyage des navires de plaisance

La présente circulaire a pour objet de préciser le cadre juridique du convoyage des navires et d'indiquer les modalités administratives relatives à l'exécution de cette opération.

Elle se divise en trois parties :

- I. Le convoyeur.
- II. Le navire de plaisance convoyé.
- III. L'équipage convoyeur du navire de plaisance.

I. LE CONVOYEUR

A. L'opération de convoyage

L'opération de convoyage est celle qui consiste à conduire un navire moyennant rétribution entre deux ports ou deux sites par voie maritime, sans transporter, à titre onéreux, ni passager ni marchandise.

B. Le convoyeur

Le convoyeur est la personne morale ou physique qui effectue, à son compte, sous sa responsabilité et en contrepartie d'une rémunération, la conduite d'un navire dans le cadre d'une opération de convoyage.

Il ne peut être ni le propriétaire ni le locataire du navire.

Le convoyeur doit satisfaire aux obligations du Code du commerce quant à son inscription au registre du commerce et des sociétés.

C. Le contrat de convoyage

Le contrat de convoyage est le contrat qui lie, pour une ou plusieurs opérations de convoyage, le convoyeur au propriétaire, à l'affréteur ou au locataire du ou des navires convoyés.

1. Le contrat de convoyage est un contrat de prestation de services ou contrat d'entreprise qui s'inscrit, à ce titre, dans le cadre des contrats de louage d'industrie.

Le contrat de convoyage confère au convoyeur la qualité d'armateur au sens de la loi du 17 décembre 1926 (voir D ci-dessous).

Il convient que le contrat de convoyage soit écrit et comporte notamment des indications sur les points suivants :

a. L'objet du convoyage.

Caractéristiques du ou des navires à convoyer (y compris références des titres de sécurité).

b. La prestation du convoyage (fournie par le convoyeur).

☒ Concernant le trajet :

- description : port d'origine, port ou site de destination, itinéraire éventuellement,
- date de départ et durée approximative ;
- ⊗ Concernant l'armement du navire :
 - nombre de marin(s), prévu(s) pour assurer la prestation,
 - engagement d'ouverture d'un rôle d'équipage,
 - nom du chef de bord.

c. La définition de l'étendue des responsabilités du convoyeur :

- vis-à-vis du navire du client,
- à l'égard des tiers,
- vis-à-vis de l'équipage (le contrat doit notamment indiquer que le convoyeur ou son représentant est responsable de l'équipage).

d. La description des assurances souscrites qui sont spécifiques à l'opération de convoyage.

e. Le prix de la prestation de convoyage (réglé par le propriétaire, l'affrètement ou le locataire du navire) :

- prix forfaitaire ou prix détaillé par poste.

2. Le contrat de convoyage se distingue :

- du contrat d'engagement maritime en ce que le convoyeur est un prestataire de service agissant sous son entière responsabilité (il reste toutefois possible à une entreprise de plaisance professionnelle de continuer à recruter des marins par contrat d'engagement maritime pour effectuer par elle-même le convoyage des navires qu'elle exploite),
- du contrat de mandat en ce que le convoyeur, vis-à-vis des tiers, n'agit pas au nom de son client mais pour son propre compte.

D. La qualité d'armateur

La qualité d'armateur au sens de l'article 2 de la loi du 13 décembre 1926 portant Code du travail maritime est reconnue au convoyeur et implique :

1. L'affiliation obligatoire des marins employés au régime spécial de protection sociale des marins, ce qui entraîne :

- le paiement de contributions patronales et de cotisations salariales à la Caisse générale de prévoyance et à la Caisse de retraites des marins,
- le paiement des soins et salaires du marin blessé au service du navire ou tombé malade pendant le cours de son embarquement, pendant une durée d'un mois à compter de son embarquement ou de son rapatriement (art. 79 du Code du travail maritime). Il est possible de s'assurer contre ce risque.

2. Le respect des obligations incombant à un employeur de main-d'œuvre maritime, notamment :

- l'engagement des marins conformément au Code du travail maritime (voir III C ci-dessous),
- le rapatriement dans les conditions de l'article 87 du Code du travail maritime,
- la nourriture dans les conditions de l'article 72 du Code du travail maritime,
- le paiement de cotisations patronales destinées au financement des allocations familiales (Caisse nationale des allocations familiales des marins du commerce, 19, rue Pot-de-Fer, 75005 Paris),
- le paiement de cotisations au titre de l'assurance chômage (ASSEDIC).

II. LE NAVIRE DE PLAISANCE CONVOYE

A. Titre de propriété

L'acte de francisation est délivré par le service des douanes au(x) propriétaire(s) du navire. Il est la preuve préconstituée de la nationalité et de la propriété du navire. Le capitaine du navire convoyé, comme pour tout navire francisé, doit détenir à son bord l'acte de francisation qu'il appartient au convoyeur de restituer à son titulaire à la fin du convoyage. En outre, il détient, le cas échéant, une copie du contrat de location ou du contrat d'affrètement du navire.

B. Titre de navigation

Tout navire effectuant une navigation maritime dont l'équipage comprend des marins professionnels est astreint à la possession d'un rôle d'équipage conformément à la loi du 1er avril 1942 relative aux titres de navigation. Le quartier des Affaires maritimes procède à l'occasion de toute opération de convoyage à l'ouverture d'un rôle d'équipage. Le quartier d'armement (et de désarmement) est le « quartier correspondant » choisi par le convoyeur, quel que soit le quartier d'immatriculation des navires convoyés. Les opérations matérielles d'armement et de désarmement d'un navire peuvent être effectuées par n'importe quel quartier dit « de contact » mais pour le compte du « quartier correspondant » et sous une référence propre à ce dernier. A l'occasion de sa demande l'ouverture du rôle, le convoyeur produit une copie du contrat de convoyage qui est conservée par le quartier d'armement. Le rôle d'équipage est en fait un « rôle de conduite » qui couvre l'itinéraire de convoyage. Le particularisme de l'activité de convoyage peut conduire à des armements et désarmement très rapprochés mais le rôle doit rester ouvert au minimum deux jours (embarquement au J et débarquement au jour J + 1). Le rôle est armé à la plaisance si le navire convoyé est titulaire d'un acte de francisation de navire de plaisance (couleur « orange ») et au commerce si le navire convoyé est titulaire d'un acte de francisation de navire de commerce (couleur « bleue »). Le rôle de conduite est ouvert au nom d'un seul navire ou, par mesure de simplification, pour un ensemble de navires acheminés simultanément par le même convoyeur. Il y a dans ce cas ouverture d'un rôle collectif (pour la prise en compte des services des marins voir ci-dessous III D).

C. Les documents de bord

Les navires convoyés doivent être pourvus de leurs documents de bord qui sont, dans le cas général, l'acte de francisation, le rôle d'équipage individuel ou collectif (ou une copie certifiée) et, le cas échéant, le permis de navigation et le certificat de franc-bord. Si ces documents n'ont pas été établis à titre définitif, le navire devra posséder des titres provisoires. Toutefois les navires de plaisance d'une longueur inférieure à 25 m, à l'exception des navires de plaisance à utilisation collectives et des navires loués, ne sont pas soumis à l'obligation de détenir un permis de navigation, ni à celle de la visite annuelle (décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié, art. 4-IV).

D. Règles de sécurité

tout navire, au moment de prendre la mer, doit être approuvé par la commission de sécurité compétente.

Les règles de sécurité auxquelles le navire doit répondre sont celles, selon le cas, des divisions 222, 223, 224 ou 225 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987.

1. Si le navire convoyé est un navire de plaisance proprement dit (acte de francisation « orange ») :

1.1. Le navire (voilier ou navire à moteur) doit répondre aux prescriptions techniques des navires de plaisance contenues dans la division 224 et être approuvé en tant que tel (soit en série, soit à l'unité).

1.2. Le navire peut être soumis à une visite de partance de l'appréciation du centre de sécurité des navires, notamment en cas de convoyage collectif important.

2. Si le navire convoyé n'est pas un navire de plaisance proprement dit, par exemple les Navires à utilisation collective (NUC) [acte de francisation « bleue »] :

2.1. Si le navire convoyé est un voilier de moins de 25 m, il doit répondre aux prescriptions techniques prévues pour les navires à utilisation collective (division 225).

Si le navire convoyé est un navire à moteur ou un voilier de plus de 25 m, il doit répondre aux règles de sécurité prévues soit pour les navires de charge (division 222), soit pour les navires à passagers (division 223).

2.2. Ce type de navire est soumis à l'obligation de détenir un permis de navigation et à celle de subir une visite de sécurité annuelle.

Le navire peut également être soumis à une visite de partance.

toutefois le navire convoyé destiné, au lieu d'arrivée, à une exploitation commerciale (exemple : croisière) peut, au moment du convoyage, être pourvu d'un acte de francisation de navire de plaisance (couleur « orange ») et répondre aux seules règles de sécurité de la division 224 (navires de plaisance).

En effet, la procédure d'approbation du navire suivant les prescriptions des divisions 222, 223 ou 225, selon le cas, peut éventuellement être engagée auprès des services du lieu d'exploitation du navire.

E. Décision d'effectif

Aux termes du décret n° 67-432 du 26 mai 1967 l'effectif de tout navire armé avec un rôle d'équipage est fixé par l'armateur.

Le convoyeur soumet une décision d'effectif au visa du chef de quartier des Affaires maritimes dans le ressort duquel le rôle est ouvert qui apprécie sa conformité aux règles relatives à la sécurité de la navigation et à la durée du travail.

L'arrêté du 30 juin 1967 et la circulaire n° 28/3147 GM/2 du 30 juin 1967 précisant la réglementation applicable en matière de fixation des effectifs à bord des navires de commerce, pêche et de plaisance.

Le visa de la décision d'effectif est donné par le quartier d'armement ou le « quartier correspondant » après contrôle :

- des caractéristiques techniques du navire ;
- des conditions relatives à la navigation effectuée ;
- du détail de l'organisation du service à bord, comportant notamment la liste des tâches afférentes à chaque poste de travail.

Les effectifs minima ci-dessous doivent être respectés :

<i>Durée de navigation prévue.</i>	<i>Effectif minimum</i>
Convoyage d'une durée inférieure à 12 h.	1 chef de bord.
Navigation de 12 à 24 h sans pilote automatique.	1 chef de bord + 1 équipier.
Navigation de 12 à 24 h avec pilote automatique.	1 chef de bord.
Navigation de plus de 24 h sans pilote automatique.	1 chef de bord + 2 équipiers.
Navigation de plus de 24 h avec pilote automatique.	1 chef de bord + 1 équipier.

L'autorité maritime chargée de viser la décision d'effectif ne doit pas hésiter à exiger des effectifs supérieurs aux minima indiqués ci-dessus en fonction des caractéristiques du navire et de la navigation à effectuer.

III. L'EQUIPAGE CONVOYEUR DU NAVIRE DE PLAISANCE

A. Situation administrative du marin

L'équipage du navire convoyé doit être composé de marins professionnels titulaires d'un livret professionnel maritime (LPM).

Les formalités d'identification préalables à la délivrance d'un LPM sont effectuées dans un quartier des Affaires maritimes aux choix du marin.

Les conditions à remplir sont définies par le décret 67-690 du 7 août 1967 à savoir :

1. Age.

L'âge minimum est de 16 ans.

2. Aptitude physique;

L'aptitude physique est constatée par un médecin des Gens de mer ou, à défaut, un médecin désigné par l'autorité maritime.

3. Moralité.

Le candidat doit produire à cet effet, s'il a 18 ans d'âge, un bulletin n°3 de son casier judiciaire.

4. Aptitude professionnelle.

Tout marin embarqué sur un navire français doit avoir un titre de formation professionnelle maritime (voir infra III B).

5. Engagement maritime.

Une promesse d'embarquement ou un contrat d'engagement maritime doit être présenté.

6. Nationalité.

Les emplois du pont et de la machine ne peuvent être remplis que par des marins français, ou ressortissants d'un Etat membre de la Communauté économique européenne ou encore de l'un des Etats ayant conclu avec la France des accords de réciprocité concernant la main-d'œuvre maritime.

Néanmoins le chef de bord et, le cas échéant, le second capitaine doivent être de nationalité française.

B. Qualification professionnelle du marin

1. Fonctions d'équipier.

La possession de l'un des titres énumérés par l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié permet d'exercer la fonction d'équipier. Des dispenses de formation professionnelle peuvent être accordées à titre précaire et révocable par le chef du quartier du lieu d'embarquement.

2. Fonctions de chef de bord.

2.1. Navires à voile.

Le patron doit être titulaire du brevet de patron à la plaisance (voile) prévu par le décret n° 90-521 du 27 juin 1990.

2.2. Navire à moteur.

Le décret n° 85-830 du 27 mars 1985 relatif aux conditions d'exercice du commandement et des fonctions d'officiers définit les titres permettant d'exercer les fonctions de capitaine ou patron :

- navire d'une jauge brute inférieure à 25 tonneaux : certificat de capacité ;
- navire d'une jauge brute inférieure à 1 600 tonneaux et armé au cabotage : brevet de capitaine côtier ;
- navire d'une jauge brute supérieure à 1 600 tonneaux ; capitaine de 1re classe ou de 2e classe de la navigation maritime.

3. Fonctions de chef mécanicien pour les navires de plaisance à moteur :

- les brevets exigés sont ceux fixés par le décret 85-381 du 27 mars 1985 pour les navires de commerces.

S'il n'y a pas de mécanicien à bord, le chef de bord doit en outre être titulaire de titre correspondant à la puissance du moteur.

C. Situation du marin au regard du droit du travail maritime

1. Les marins salariés doivent être liés au convoyeur par un contrat d'engagement maritime.

Si le convoyeur (armateur) est un marin à son compte qui assure aussi les fonctions de chef de bord, son ou ses équipiers doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime. Si le convoyeur est une personne morale ou une personne physique non marin, le ou les marins qui effectuent le convoyage sont liés par un contrat d'engagement maritime à ce convoyeur. Le contrat d'engagement maritime doit être passé par écrit. Il est régi par les articles 10-1 et suivants du Code du travail maritime. Une copie de ce contrat doit, à peine de nullité, être annexée au rôle de conduite conservé au quartier d'armement.

Il doit indiquer si l'engagement est conclu pour une durée indéterminée, pour une durée déterminée (dans ce cas, il doit indiquer la durée) ou pour un voyage. Dans ce dernier cas, le contrat doit désigner nominativement, par une indication suffisante, le lieu où le voyage prendra fin et fixer à quel moment des opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port le voyage sera réputé accompli.

Le contrat d'engagement maritime doit contenir les autres mentions obligatoires prévues par le Code du travail maritime (fonction, service et rémunération).

Le contrat d'engagement maritime est visé par le chef de quartier des Affaires maritimes dans le ressort duquel le rôle de conduite est ouvert.

Cette opération conditionne l'ouverture du rôle de conduite.

Toutefois, le convoyeur qui emploie du personnel naviguant titulaire de contrats à durée indéterminée déjà déposés dans un autre quartier des Affaires maritimes peut se libérer de

cette formalité par une attestation mentionnant dans quel quartier ces contrats sont déposés.

2. Dispositions spéciales applicables au chef de bord.

Le chef de bord du navire convoyé est un capitaine au sens du Code du travail maritime. L'article 103 du Code du travail maritime dispose que les conventions passées entre l'armateur et le capitaine relativement à la fonction commerciale du capitaine en qualité de mandataire du convoyeur peuvent être valablement constatées sans l'intervention de l'autorité maritime. La qualité de mandataire commercial de l'armateur conférée au capitaine (art. 6 de la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969) autorise ce dernier à procéder à l'ouverture du rôle de conduite pour le compte du convoyeur.

3. Convoyage d'un navire battant pavillon étranger.

Les marins, employés en permanence par le convoyeur, qui sont affectés au convoyage d'un navire battant pavillon étranger sont placés en situation de détachement au sens du décret 79-934 du 2 novembre 1979.

Ils restent couverts par leurs contrats d'engagement maritime initiaux et continuent à relever du régime social des marins français ; cette faculté de maintien de régime français n'exclut pas la nécessité d'être en règle au regard de la législation du pavillon.

En revanche, si le ou les marins sont recruté directement pour convoyer un navire battant pavillon étranger, leur contrat d'engagement maritime n'est normalement pas régi par le Code du travail maritime, sauf convention contraire des parties.

D. Prise en compte des services des marins

1. Attribution d'un numéro d'armateur.

Le quartier des Affaires maritimes auprès duquel le rôle de conduite est ouvert attribue un numéro d'armateur, dans les conditions habituelles, au convoyeur.

Le numéro d'armateur est attribué une fois pour toutes.

Lorsque l'entreprise de convoyage se réduit à un seul marin, à son compte, la procédure de déclaration des services et d'établissement des titres consécutifs (DTS, titres de perception, etc.) est effectuée sous le numéro « marin ».

2. Ouverture d'un rôle d'équipage.

Le convoyeur doit ouvrir un rôle d'équipage, soit par navire convoyé, soit par flottille envoyée (rôle collectif), à l'occasion de chaque convoyage.

Le rôle sert alors à la constatation des services des marins, limité aux périodes d'embarquement de pré et de post armement, et aux congés acquis à l'occasion de ces embarquements.

3. Enregistrement des services des marins.

Les services donnent lieu à la remise en œuvre des procédures habituelles de constatation des services (PRAM-DTS ou DMIST).

4. Catégories de classement des marins au regard de l'ENIM.

Compte tenu des caractéristiques des navires convoyés et de celles des marins employés à ces convoyages et par mesure de simplification, sont utilisées les catégories de classement prévues, pour les marins embarqués à bord des navires de plaisance à l'utilisation collective (NUC) par l'arrêté du 2 août 1988, soit :

- pour les embarquements correspondant à des convoyages dans les limites de la navigation côtière : chef de bord -e catégorie, équipier(s) en 3e catégorie.

En métropole, aux termes de l'article 5 de l'arrêté du 4 avril 1942, est réputée côtière la navigation pratiquée par un navire d'une jauge brute au plus égale à 300 tonneaux ne s'éloignant pas de plus de 100 milles comptés soit du port d'attache, soit, si le port d'attache est situé dans un cours d'eau en amont de la limite de la mer, à partir de cette limite et ne s'écartant pas à plus de 20 milles des côtes.

pour les convoys effectués au départ des Antilles ou de la Guyane est réputée côtière la navigation effectuée par les navires d'une jauge brute inférieure ou égale à 300 tonneaux naviguant entre les ports de la Guadeloupe et de la Martinique et les îles annexes d'une part, entre les différents ports de la Guyane et les îles du Salut d'autre part (art. 5 de l'arrêté du 27 août 1951) ;

- pour les embarquements correspondant à des convoys au-delà de ces limites : chef de bord en 12e catégorie, équipier(s) en 8e catégorie.

Lorsque l'équipage autorisé par la décision d'effectif ne comporte qu'un marin, il est admis que soit utilisée la catégorie correspondant à l'équipier.

5. Taux des cotisations et contributions à la CGP et à la CRM.

Les taux applicables sont les taux correspondants au cas général pour les navires d'une longueur inférieure à 25 m.

Les autorités maritimes devront veiller au strict respect de cette circulaire qui s'appuie sur la réglementation existante, en recourant, le cas échéant, aux dispositions pénales relatives à la sécurité des navires, à la police de la navigation et à la réglementation du travail maritime.

Vous voudrez bien me saisir, sous le double timbre de la direction de la Flotte de commerce et de la direction des Gens de mer et de l'Administration générale (avec copie au bureau de la plaisance), des éventuelles difficultés d'application de la présente circulaire.

Charles JOSSELIN