

A l'occasion du dernier salon Nautique de la Ciotat a eu lieu une conférence sur un sujet d'actualité et encore plein d'interrogations juridiques : la location ou le partage de bateaux de plaisance.

L'UNAN Provence Côte d'Azur était présente à cette conférence donnée par Me Geneviève REBUFAT spécialiste des problèmes juridiques du monde de la plaisance sous le titre évocateur « Ubérisation de la Plaisance / Economie collaborative ». En voici un petit compte-rendu...

Ubérisation de la Plaisance / Economie collaborative

par Me G. Rebufat

(Compte-rendu de Marie-Pierre LAINE)

L'économie de propriétaire de bateaux est en train d'être modifiée comme le reste de l'économie vers une économie collaborative.

Pour la plaisance, plusieurs questions se posent au regard de l'aspect juridique.

Quelles sont les définitions ?

Source : [Le Petit Juriste](#)

« La conavigation » : un terme générique qui regroupe plusieurs situations...

Sous couvert du terme de conavigation se développent des activités distinctes. La principale crainte de ce terme, utilisé parfois à mauvais escient, est une dérive des pratiques vers une forme illégale de navigation commerciale.

Car, si la réglementation autorise, pour un particulier embarqué sur un navire à usage personnel, à partager les frais du transport avec ses « passagers », elle interdit formellement d'en tirer profit, à moins de disposer d'un brevet professionnel et d'exercer son activité dans le cadre d'une activité commerciale (navire à utilisation commerciale doté d'un rôle d'équipage ou d'un rôle d'entreprise).

Tentative de qualification juridique de la conavigation

Il serait tentant de qualifier juridiquement le système de conavigation par un contrat de prêt modifié. Ce dernier est un contrat à titre gracieux, autrement dit, il s'agit de prêter son bateau sans aucune indemnisation à charge du prêteur de le rendre selon les conditions du contrat de prêt (prêt du navire pendant telle période, le rendre à tel endroit etc...).

Cette qualification est cependant loin d'être satisfaisante et trop éloignée de la réalité. En effet, si la pratique est obligatoirement une plaisance d'agrément, qui exclut toute rémunération du skipper, le navire n'est pas prêté puisque le propriétaire reste à son bord et conserve la garde de la chose (sa gestion nautique) durant son utilisation.

La conavigation serait alors un contrat de fait qui n'appartient à aucune catégorie juridique classique. Il s'agit d'un contrat « sui generis », autrement dit une convention qui n'entre dans aucune catégorie

déjà répertoriée par le droit commun et nécessite de créer des textes spécifiques. Il convient donc de raisonner par analogie pour trouver une solution et combler un vide juridique.

Deux solutions semblent possibles :

Une analogie avec le covoiturage

Le covoiturage consiste à partager un véhicule avec des personnes qui effectuent le même trajet. Selon le ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie, en charge des transports, le covoiturage peut être défini comme : « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel et un ou des passagers majeurs sur un itinéraire ou section d'itinéraire commun ».

Le covoitureur est généralement le propriétaire du véhicule, le trajet peut être réalisé à titre gracieux ou en échange d'une participation aux frais (péage, carburant).

Une analogie avec l'autopartage

L'autopartage est un système de véhicules utilisables successivement, pour une durée limitée, par plusieurs utilisateurs, moyennant un paiement (abonnement, forfait). Il peut y avoir un ou plusieurs propriétaires qui partagent l'utilisation du véhicule, le propriétaire peut être une société. Il existe trois formes d'autopartage :

- l'autopartage entre particuliers qui s'effectue entre amis, voisins ou proches ;
- les services d'autopartage qui se rencontrent surtout dans les centres-villes des grandes agglomérations (parc de voitures en libre-service) ;
- la location de voitures entre particuliers qui s'effectue par le biais de sites internet spécialisés.

Que l'une ou l'autre des analogies soient retenues, la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) rappelle, dans un communiqué du 7 février 2014, que le covoiturage est licite à condition qu'il soit gratuit ou que l'argent versé par les personnes transportées corresponde à un partage des frais générés par l'utilisation du véhicule.

L'adaptation nécessaire du droit, balloté dans une tempête digitale...

Cette évolution induit une modification de la concurrence dans le secteur du nautisme et les professionnels ont déjà pris conscience de cette réalité, une réalité qui utilise des outils pour se rapprocher du navigant et réduire l'écart les séparant, que les professionnels avaient peut-être trop souvent creusé...

Les défenseurs de cette économie vantent le choix plus large et souvent moins cher, offert aux consommateurs, ainsi que la possibilité de gagner de l'argent avec des ressources sous-utilisées.

Les détracteurs invoquent les pertes des industries traditionnelles, qui avaient souvent beaucoup investi, une éventuelle concurrence déloyale, et le manque de protections pour les consommateurs.

Dans l'obligation de s'adapter face à la digitalisation de la plaisance, et se confrontant à de nouveaux profils de navigants, le législateur doit donc faire face à un défi de taille. Comment adapter le droit avec un œil nouveau face à un nautisme plus réactif, plus concurrentiel qui casse les codes jusqu'alors établis depuis des années ?

En effet, le législateur et, par ricochet l'ensemble des acteurs du nautisme, doivent se concerter pour penser la norme qui, tout en rappelant des règles essentielles, ne doit pas constituer un frein. Plutôt que d'être concurrent et facteur bloquant, le droit doit être partenaire du développement économique avec le devoir de s'adapter en permanence aux nouvelles pratiques et à l'évolution du marché.

Force est de constater que cette nouvelle pratique de navigation, motivée par le développement des nouvelles technologies et un désir de naviguer à moindre coût, se développe dans un flou juridique et pose des difficultés ou tout du moins soulève des interrogations.

En outre, certains professionnels du nautisme peuvent y voir un frein, voire une concurrence déloyale à leurs activités.

Le cadre réglementaire, gage de sécurité juridique, doit répondre à plusieurs objectifs :

- Prévenir les navigants et encourager leur vigilance
- Accompagner les jeunes entreprises pour rappeler le droit
- Sanctionner les pratiques illégales des acteurs peu scrupuleux qui, tout en développant une concurrence parfois déloyale au détriment des professionnels, présentent un risque pour les usagers qui ont recours à leurs services.

En l'absence à ce jour de décision de Tribunaux sur le système de la conavigation, les interrogations sont nombreuses et la plus grande vigilance est de mise tant pour les plates forme de mise en relation que pour les navigants consommateurs de ces modes d'exploitation du navire. «

Questions dans la salle :

Yves Attali // Club nautique

L'avenir de l'économie collaborative est **inéluçtable** ! Comment réglementer ?

Il y'a 4 types de droit :

1. Droit de la domanialité
2. Droit fiscal
3. Droit de la concurrence
4. Droit Commerce / Consommation
 - Le Code des transports gère la domanialité
 - Le droit fiscal fait valoir des activités professionnelles ou occasionnelles (couvrant les frais)
 - Les plateformes de mises en relation permettent une concurrence déloyale envers les professionnels.
 - Le droit de la consommation est bafoué.

Location à quai :

La question est posée sur « les taxes de séjour » qui pourraient compenser l'occupation, la consommation (eau – électricité – sanitaires) des plaisanciers loueurs.

Les gestionnaires de port proposent d'inclure dans le RI une taxe port les occupants non propriétaires du bateau.

Remarque de la DDTM : « Vous devez signaler toutes les activités illicites »

Remarque de Me Rebuffat :

... « On est en train d'ignorer l'avenir » ...

...« Le droit suit les évolutions sociétales... »

... « Le droit doit devenir une organisation réglementée... »

Le rapport Terrasse du 8 février 2016 avance 19 propositions pour encadrer et développer l'économie collaborative.

Les remarques de vos représentants de l'UNAN Provence Côte d'Azur

L'ère de l'économie collaborative ne fait que commencer, et les plaisanciers doivent se positionner !

Attention aux taxes qui risquent de tomber et autres surprises...

Cependant alors que la saison de navigation approche et tenant compte de ce que nous avons entendu, il convient que les plaisanciers ne se mettent pas en défaut, au risque de devoir aussi payer des amendes, voire s'exposer à des poursuites :

- Il est ainsi rappelé que la location à quai d'un bateau n'est souvent pas permise par le gestionnaire du port sauf autorisation spécifique (voir règlement de police du port), il s'agit le plus souvent d'éviter une surconsommation d'eau et électricité.
- La location d'un bateau avec le skipper ou le capitaine est interdite sauf à ce que celui-ci possède les titres de navigation requis.
- La location commerciale d'un bateau occupant une place plaisance est le plus souvent interdite, car les professionnels qui exercent une activité commerciale paient plus cher que les plaisanciers, leur place au gestionnaire.
- Bien évidemment et pour mémoire au cas où certains feraient un véritable commerce de la location de leur bateau, le risque est de se voir poursuivi pour concurrence déloyale d'une part et d'autre part d'être poursuivi par le fisc, si cette activité n'étant pas déclarée.
- Enfin, il convient pour ceux qui se lancent dans cette aventure d'avoir une bonne assurance et de bien vérifier ce qu'il se passerait en cas d'accident corporel, s'ils se trouvaient en infraction avec la réglementation et au regard des engagements pris envers leur « client », qui dans ce cas là ne se priverait pas de faire valoir ce statut protecteur.

Ce sujet va encore alimenter nombre de débats et d'ores et déjà, nous vous signalons un colloque qui aura lieu à Nantes sur ce sujet le 3 juin prochain organisé par l'association [Légisplaisance](#).

(Pour l'UNAN Provence Côte d'Azur, Marie-Pierre LAINE, Alain LEVINSPUHL, Michel GRATALOUP)