

<b>Navigation Maritime</b> <b>Statut des Navires - Droit Français</b> <b>Navires à Utilisation Collective</b>	<b>Décret n° 84-810 du 30 août 1984</b> modifié par les décrets n°87-789 du 28 septembre 1987 (J.O. du 28/9/87) et n°96-859 du 26 septembre 1996 (J.O. du 3/10/96)
---	--

En matière de plaisance, nous avons l'habitude de distinguer, traditionnellement, le navire affecté à l'agrément de son seul propriétaire, du navire affecté à l'agrément d'un ou plusieurs locataires.

Le navire de plaisance ne pouvait pas embarquer de passagers à titre onéreux, hormis les membres d'équipage.

Le nombre maximal de passagers pouvant embarquer sur un navire armé en plaisance était limité en fonction de la taille du navire:

*12 passagers pour des navires de plus de 12 mètres.*

*6 passagers pour des navires de moins de 12 mètres*

*sans limitation de passagers pour les navires à voile de moins de 25 mètres.*

Au delà de ces seuils, le navire de plaisance devenait un **Navire à Passagers**, et son régime différait.

La classe des **Navires de Plaisance** distingue

les "Navire à usage personnel"  
 des "Navire de formation",  
 et des "Navire à utilisation collective".

### Historique de la classe "NUC".

Le Décret du 30 août 1984 institue la classe des Navires à Utilisation Collective.

Le texte d'origine définit le NUC comme étant:

*D.30 août 1984 ancienne rédaction:*

*Article 1er - b) Navire à utilisation collective, c'est à dire tout navire à voile d'une longueur inférieure à 25m sur lequel sont embarqués à titre onéreux, sous la responsabilité du propriétaire, de son représentant ou de son préposé, lui-même embarqué, des personnes effectuant une navigation sportive, touristique ou de formation nautique non professionnelle.*

Ce texte ne prenait pas en compte l'évolution intervenue dans le domaine de la plaisance. De plus en plus de navires armés à la plaisance embarquent non plus des passagers, mais des stagiaires, des sportifs ou d'autres passagers, dont la seule motivation n'est plus d'être simplement transporté, mais de pratiquer un sport (la voile, la plongée...) ou d'apprendre la navigation.

Une telle activité se pratiquait traditionnellement sur des navires à voile (possibilité d'embarquer un **nombre illimité de passagers** sous le régime de 1984), et non des navires à moteur, lesquels devaient obligatoirement opter pour la classification des "Navires à Passagers", au même titre qu'un bac, un ferry ou un navire de croisières.

Or il ne s'agit pas de navires ayant une exploitation commerciale "par nature", mais de navires conçus initialement pour la plaisance.

### Détail de la classe NUC.

Le Décret 96-859 du 26 septembre 1996 (JO 231 du 3 Octobre 1996) vient rectifier une distinction devenue obsolète. Désormais la classification des Navires à Utilisation Collective ne recouvre pas uniquement les "navires à voile d'une longueur inférieure à 25 mètres", mais tous les navires.

Le critère n'est plus la taille du navire, ni son mode de propulsion, mais uniquement le nombre de passagers à bord, même si le mode de propulsion conserve toujours un caractère discriminant.

En effet, pour être considéré comme NUC, le navire ne doit pas relever de la classification des Navires à Passagers.:

#### Article 1er modifié :

*I - 3.3. Navire à utilisation collective : tout navire n'entrant pas dans la définition du navire à passagers sur lequel sont embarquées à titre onéreux, sous la responsabilité du propriétaire, de son représentant ou de son préposé, lui-même embarqué, des personnes effectuant une navigation touristique ou sportive.*

Le NUC, navire de plaisance, n'est **pas un navire à passager**. Or la définition du navire à passager est fonction du nombre de personnes embarquées, et du mode de propulsion:

*Article 1er modifié I-1. Navire à passagers : tout navire qui transporte plus de douze passagers. Sont exclus de cette définition les navires à voile qui ne transportent pas plus de trente personnes.*

En résumé, le Navire à Utilisation Collective est défini par un double critère de nombre de passagers embarquées et de mode de propulsion.

Il faut qu'il n'embarque pas plus de **12 "passagers"** s'il s'agit d'une propulsion **moteur**, ou pas plus de **30 "personnes"** s'il est mu à la **voile**. Les 30 personnes du NUC Voile peuvent donc être en totalité, à l'exception du skipper et d'un marin, des passagers payants.

La conséquence de cette définition est évidemment encore très restrictive pour les navires à moteur. En effet, sur un voilier, il est courant d'embarquer comme membres d'équipage une quantité plus importante de passagers que strictement nécessaire, ce qui permet de dépasser les maxima imposés par le décret de 84 modifié.

En revanche, sur un navire à moteur, les membres d'équipage seront nécessairement moins nombreux, et par conséquent les passagers plus limités.

Exemple: un groupe de 15 personnes souhaitant embarquer sur un NUC Moteur (pour une promenade en mer, ou pour se rendre sur le lieu d'une plongée).

Les 12 premiers embarquent en tant que passagers.

Les 3 autres devront revêtir la casquette fictive de membre d'équipage ou de personnel spécial au sens du décret de 1984 modifié. (ex: accompagnateur, moniteur...)

Sur un NUC voile, ils embarquent sans difficulté.

**Statut de l'équipage d'un NUC:**

Le NUC étant un navire armé en Plaisance, à priori son rôle d'équipage est un rôle "plaisance", et non "marine-marchande".

Toutefois, il n'est pas rare de voir des navires NUC armés au Commerce.

---

[Retour Accueil](#)

[En savoir Plus](#)

---

Tous droits réservés Me Ariel DAHAN, Avocat au Barreau de PARIS,  
6 Place St Germain des Prés, 75006 PARIS  
tél : +33 (0)1.45.49.16.16 ; fax : +33 (0)1.42.22.68.61



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

## MER ET LITTORAL

### Navires de - 24 mètres

16 juillet 2010 (mis à jour le 17 janvier 2011) - MER ET LITTORAL

Un navire approuvé NUC (Navire à Utilisation Collective) est un navire de plaisance à l'origine, mais qui pratique une activité commerciale de transport de personnes. Toutefois, compte-tenu de la limitation du nombre de personnes transportées (12 passagers dans les eaux internationales et 30 personnes dans les eaux nationales mais uniquement pour les voiliers), la réglementation applicable n'est pas celle exigée pour les navires à passagers, mais la réglementation "plaisance" complétée d'un certain nombre d'exigences.

#### Navires de plaisance de longueur de coque\* inférieure à 24 mètres, à utilisation collective

\*La longueur de coque ( Lh ) des navires de plaisance est définie par la norme EN/ISO 8666

Ces navires doivent être conformes aux dispositions de la division 240 et à celles de la division 241.

La division 241 concerne aussi bien les exigences techniques du navire que l'emport du matériel d'armement de sécurité. [Télécharger la division 241 \(PDF - 384 Ko\)](#)

Les navires nouvellement mis en service en tant que NUC doivent se conformer aux exigences de la division 240, même s'il s'agit de navires existants.

Le matériel d'armement et de sécurité des NUC est celui des navires de plaisance à usage personnel fixé par la Division 240, mais compte tenu de l'exploitation commerciale, des ressources supplémentaires sont fixées par la Division 241. (A ce titre, les dispenses de matériels spécifiques à la plaisance non-commerciale ne sont pas autorisées).

Des allègements de matériel de sécurité sont prévus pour les navires exploités à la journée :

- temps de navigation < 12 heures et de jour exclusivement ;
- voyages nationaux ;
- départ et arrivée au même port-base.
- éloignement maximum 20 milles du port-base.

Toute demande de l'exploitant concernant le changement d'exploitation (par exemple exploitation internationale) d'un navire à utilisation collective doit se soumettre à une vérification de conformité du navire aux dispositions de la division 241, en fonction des caractéristiques et des conditions d'exploitation nouvelles.

Un navire de plaisance à usage personnel ou de formation existant avant le 17 mai 2008 et pour lequel l'armateur demande une approbation en tant que NUC est soumis aux dispositions de la Division 241.

#### Définition et caractéristiques d'un navire à utilisation collective (NUC)

Navire de plaisance à bord duquel des passagers sont pris en charge par un équipage professionnel. C'est un navire conçu pour la plaisance mais dont l'exploitation est commerciale.

Il détient un acte de francisation bleu qui implique une activité commerciale permanente, l'usage personnel par le propriétaire est exclu.

Lors de la location, c'est le contrat d'affrètement qui 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 équipage : c'est un NUC.

#### Location d'un navire de plaisance

Équipage	sans équipage	séparé de l'affrètement du navire	prévu dans l'affrètement du navire
Contrat d'affrètement	"coque nue"	"coque nue"	"à temps" ou "au voyage"
Statut	Navire à usage personnel	Navire à usage personnel	Navire à utilisation collective

Textes de référence : Arrêté du 9 avril 2008 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 241 du règlement annexé), JO du 16 mai 2008.

Partager sur

Contacts Mentions légales Plan du site

[Accueil du site](#) ▶ [Réglementation](#)

## La location avec "skipper" (breveté capitaine ou PPV) Octobre 2010

Comment elle s'analyse juridiquement, comment la définit le ministère  
Publié le vendredi 20 mars 2009.

Il est encore très fréquent que les loueurs facturent au locataire le capitaine en même temps que la location d'un voilier.

Cette pratique n'est pas sans risques au regard de la réglementation, qui est précisée par le Ministère de la Mer et du Développement Durable.

- ▶ Risque de voir l'assureur ne pas couvrir les accidents graves
- ▶ Risque d'amende
- ▶ risque d'immobilisation du navire loué
- ▶ Risque de poursuites en cas de sinistre

Le Ministère a publié en ligne un commentaire, le 25 septembre 2008, (Exploitation commerciale des navires de plaisance) qui a été réactivé et complété en décembre 2009 et mis à jour en octobre 2010 (consultez le sur le site du ministère en suivant le lien en bas de page ou en allant sur <http://www.mer.developpement-durable.gouv.fr> et en suivant le chemin d'accès suivant : Accueil du site > Mer et littoral > Plaisance et loisirs nautiques > Réglementation maritime > Plaisance professionnelle > Navires de moins de 24 mètres )

— 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 équipage : c'est un NUC.

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

Equipage prévu dans l'affrètement du navire Le contrat d'affrètement est un contrat « à temps » ou « au voyage ». Le statut du navire est : Navire à utilisation collective

— FIN D'EXTRAIT — Vous pouvez le vérifier sur le site du Ministère : au lien indiqué à la fin

de cet article.

Il apparaît donc clairement que :

Lorsque l'équipage, en l'occurrence le capitaine, est prévu dans la location (l'affrètement) du navire, le navire est sensé 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 doute : « 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 équipage : c'est un NUC. »

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

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.

Le Ministère rappelle que le locataire devient armateur :

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'un intermédiaire de portage salarial ou d'intérim qui doit avoir qualité d'armateur avec rôle d'entreprise, les fameuses « agences »
- ▶ enrôler lui-même le capitaine, solution ingérable par lui.

Pour ne pas se mettre en infraction, le loueur de navires armés à la plaisance privée (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 skippage au locataire en le rendant « armateur avec équipage », ce qui implique que le navire soit NUC.

La pratique parfaitement conforme peut ainsi se présenter :

- ▶ Mettre en relation le locataire soit avec :

A) Un skipper indépendant à son compte (qui est son propre armateur), et est assuré RC professionnelle, qui passe contrat avec et facture directement le locataire.

Deux cas possibles :

a) 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 doit avoir à bord la copie de l'E-mail et son contrat commercial, ou au moins un bon de commande signé du client.

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.

b) Si le capitaine n'a pas de rôle d'entreprise, mais seulement un numéro d'armateur.

C'est nettement plus long : Le capitaine doit porter son contrat d'embarquement (qu'il établit s'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 pourrait ne prendre que quelques heures mais certains quartiers font "durer le plaisir" plusieurs jours. Quelques uns exigent une copie du contrat d'assurance (pas une simple attestation) du navire et un extrait K ou Kbis de la société propriétaire... Parfois, et de façon arbitraire et injustifiée, mais difficile à clarifier sans passer par un tribunal, ils considèrent qu'il s'agit d'un transport de passagers (alors qu'il s'agit d'une simple location) et surclassent en 12e catégorie le capitaine, tout en appliquant une majoration de charges ENIM supplémentaire de 2% pour assurance insuffisante du navire.... Les coûts en charges sont bien plus élevés...

Le capitaine doit avoir à bord : le rôle d'équipage, l'avis de mouvement transmis aux Affaires Maritimes, son contrat commercial ou un bon de commande.

B) Un capitaine salarié d'un armateur sur rôle d'entreprise (« agence » d'intérim, qui doit être assurée RC professionnelle ou « agence » de portage salarial, c'est alors le capitaine qui est assuré RC pro)

► Ne pas présenter le skippage 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 de skippage vous sera proposé : prévoir XXX euros par jour »

Ceci donne plus de souplesse, si on ne trouve pas de capitaine à ce tarif.

Comment éviter l'infraction : Le loueur choisit le capitaine, qui s'inscrit 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.

Au plan pratique : 2 acomptes totalisant à eux seuls la totalité de la location du bateau nu, un 3e acompte d'un montant égal à la prestation du capitaine est soit mis en compte d'attente (rubrique 470) en comptabilité du loueur, destiné à être reversé au capitaine ce qui laisse le choix libre d'un capitaine, ou plus simple encore si le capitaine est déjà connu, le 3e acompte est directement établi à l'ordre du capitaine (un chèque peut être conservé par le loueur à son intention). Mais il reste de la plus élémentaire prudence que tous les montants soient payés, sinon encaissés, AVANT l'embarquement, pour couper court aux changements et négociations de dernière minute.

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 la division 241)

Procéder autrement risque d'aboutir, en cas d'accident, à la requalification du contrat de location coque nue en contrat de location avec équipage, ce qui peut entraîner la condamnation du loueur et/ou du capitaine 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 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 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 obligé de facturer à la fois la location et le skippage 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 co-responsable avec le capitaine en cas d'accident.

b) Loueur employeur du capitaine :

Si le loueur est l'employeur du capitaine, 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 hors de sa flotte...sinon il est encore en infraction.

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 maritime...

En résumé : c'est plutôt 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...).

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.

Gilles Archer

écrire à : [gilles.archer@unappro.fr](mailto:gilles.archer@unappro.fr)

-----  
<http://www.developpementdurable.gou...>



[Accueil du site](#) ▶ [Reglementation](#)

## Obligations nouvelles faites aux navires de location (division 240)

Résumé des conséquences pratiques de la division 240 pour les loueurs de navires de plaisance - 1er volet

Publié le vendredi 20 mars 2009.

Lire en entier la Division 240 est fastidieux. Elle comprend quelques obligations nouvelles pour les navires de location.

La Division 240 remplace l'ancienne Division 224 depuis déjà le 15 avril 2008.

Quatrième section - Dispositions applicables aux navires de formation ou destinés à la LOCATION (en fin de la division 240) Article 240-3.19

Vérification spéciale I. Les navires neufs et existants loués, ou appartenant à une association, ou encore les navires de formation sont soumis à une vérification spéciale annuelle. Elle est effectuée sous la responsabilité du propriétaire ou de l'armateur, et donne lieu à l'établissement d'un rapport établi sur le modèle de l'annexe 240-A.4, selon les conditions d'utilisation et les caractéristiques du navire.

II. Ce rapport est mis à la disposition des usagers du navire au plus tard au moment de leur embarquement. La première vérification a lieu avant toute mise en exploitation du navire.

Commentaire UNAPPRO : l'original de cette annexe figure dans la division 240 au format pdf. Mais vous trouverez un exemplaire parfaitement fidèle au modèle, sous format Excel en le demandant à gilles.archer @ unappro.fr. Ce format a l'avantage d'être en gros caractères, vous laissant la place d'écrire, à vous et aux Affaires Maritimes, et est modifiable pour chacun de vos navires.)

Attention, la masse de travail qui est demandée est importante (une centaine de points de vérification par navire avant la saison).

Article 240-3.20 Dispositions supplémentaires applicables aux navires proposés à la location

Les navires de longueur égale à 10 mètres ou supérieure proposés à la location sont équipés du matériel complémentaire suivant :

- un moyen de positionnement électronique par satellites ou stations terrestres ;
- un sondeur électronique ;
- un plan affiché indiquant la localisation du matériel de sécurité ;
- un document regroupant les instructions de mise en œuvre des dispositifs d'assèchement et de protection contre l'incendie.

Commentaire UNAPPRO : Cela semble évident, mais précisons que ces équipements doivent être

en état de marche... Même si la navigation "à l'ancienne" reste possible, elle ne doit intervenir qu'en cas de panne irréparable en cours de navigation. Le loueur et le skipper professionnel sont en infraction s'ils se contentent d'un navire non-équipé ou équipé d'une électronique défectueuse, ou sans les affichages et documents requis... Et lorsqu'on est en infraction, il vaut mieux n'avoir aucun sinistre grave, l'amende - peu probable - étant juste un petit mal...

#### CALCUL DU NOMBRE DE PERSONNES A BORD

(commentaire en ligne par le Ministère, de la division 240)

On peut augmenter le nombre maximal de personnes à bord s'il s'agit de remplacer un ou plusieurs adultes par des enfants, à condition de ne pas dépasser la charge maximale, ni  $(N + 0,5 \times N)$ , N étant le nombre admissible de personne initial du navire.

Exp : 3 personnes nominale, possibilité de 2 adultes + 2 enfants. 8 personnes nominale, possibilité de 4 adultes et 8 enfants.

Fin du commentaire officiel.

Constatons que le confort des personnes à bord risque de trouver sa limite avant le nombre maximum des personnes autorisées. Dans l'exemple des 4 adultes et 8 enfants, certains adultes risquent fort de ne plus être en vacances du tout, occupés à la surveillance de tout ce petit monde !

Le skipper risque d'avoir quelques cheveux blancs de plus assez rapidement : selon leur âge, faites porter en permanence le harnais aux enfants, vérifiez avant l'embarquement que les brassières et harnais sont bien d'un modèle CE prévu pour les enfants. Votre responsabilité est engagée.

Loueurs et skippers professionnels ont un devoir d'information commerciale préalable pour éviter un remplissage excessif qui peut inciter un client débutant à venir, mais les fois suivantes, s'il n'a pas été définitivement rebuté, ce client risque d'aller voir les concurrents qui l'auront mieux conseillé...

Dans le même ordre d'idée, un client non prévenu que le skipper professionnel devra dormir dans le carré risque de s'en souvenir de façon rarement positive... Quant au skipper, il n'en pense pas moins, mais s'il est bon commercial, il ne se prononcera sur la question que sur invitation et en termes diplomatiques...

Gilles Archer