

Dans cette rubrique, nous abordons le domaine de la plaisance à travers l'œil du juridique. C'est Henri Jeannin, avocat au barreau de Paris, qui répond ici à la question d'un lecteur qui souhaite louer son bateau.

Dépôt-vente : ce que dit la loi

« Je souhaite acheter un nouveau bateau mais le montant proposé par le professionnel pour la reprise de mon ancienne unité étant à mon sens trop faible, j'ai envisagé de le vendre en dépôt-vente. En quoi consiste réellement ce système ? Quelles sont mes obligations vis-à-vis du professionnel et quelles sont les siennes ? Ce système est-il intéressant pour le particulier ? »
Philippe Blingé, Le Crotoy

La formule du dépôt-vente que souhaiterait utiliser votre lecteur est assez commode et présente de nombreux intérêts pratiques (notamment celui de permettre à un futur acheteur

de se faire une idée rapide en examinant le bateau à terre sous tous les angles sans avoir à prendre rendez-vous ou à faire sortir le bateau de l'eau). Sur le plan juridique, il s'agit d'un contrat complexe mêlant deux opérations, un contrat de dépôt et un mandat de vente conclus avec la même personne. Généralement ce sont des chantiers disposant d'une certaine surface de terrain ou d'entrepôts qui proposent d'exposer les bateaux sur leur site et en font une activité accessible à la réparation. Rien n'interdit cependant de confier son bateau à un particulier. Mais dans cette hypothèse plutôt rare, il est impératif pour tout futur vendeur de conclure

un contrat écrit. En effet, en l'absence d'écrit, c'est le dépositaire qui serait privilégié sur le déposant et serait « cru sur parole » s'il déclarait avoir restitué le bateau (article 1924 du Code Civil).

Un inventaire précis ou une expertise

La plupart des dépôts-ventes étant conclus avec des chantiers qui sont des commerçants, toutes les preuves sont recevables (témoignages, quittances, etc.) pour démontrer la réalité du dépôt. Il est cependant préférable de disposer d'un contrat spécifique rédigé à cet effet. On s'aperçoit que souvent, les chantiers disposent de Conditions Générales auxquelles ils renvoient et qui ne sont pas toujours des modèles de clarté quant aux obligations qu'ils assument en tant que dépositaires. En effet celles-ci ne distinguent pas toujours très clairement, parfois à dessein, la location d'emplacement du dépôt. Si le plaisancier fait entreposer son bateau sur un chantier pour que celui le vende pour son compte, le chantier ne peut pas nier qu'il se comporte comme un dépositaire pendant toute la période préalable

à la vente. Ses obligations et sa responsabilité, qui sont importantes, sont définies depuis longtemps par le Code Civil. L'article 1915 énonce ainsi que : « Le dépôt, en général, est un acte par lequel on reçoit la chose d'autrui, à la charge de la garder et de la restituer en nature. » Avant de prendre réception du bateau, le chantier exigera souvent un inventaire précis, voire une expertise amiable faite en sa présence qui lui permettra de constater le bon état du bateau. Si le bateau intéresse le chantier et qu'un contrat de dépôt-vente est conclu, il va l'installer sur bers et l'exposer ou le laisser visiter par ses clients. C'est à partir de ce moment-là que le chantier devient gardien du navire, ce qui le contraint à effectuer un minimum d'entretien, et à veiller à sa sécurité. En tant que dépositaire il est tenu d'une obligation de moyens renforcée proche de l'obligation de résultat. En cas de sinistre, il doit en effet faire la preuve qu'il n'a commis aucune faute en relation avec le dommage. Il peut bien sûr, comme dans tout contrat, s'exonérer de sa responsabilité en démontrant un cas de force majeure. Mais cette preuve est toujours difficile à



rapporter même en cas d'événement climatique exceptionnel. Le chantier étant un professionnel censé écouter les bulletins météorologiques, la condition d'imprévisibilité, voire d'irrésistibilité est rarement reconnu par les tribunaux. Lorsqu'un bateau est en dépôt sur un chantier, les dangers auxquels il est exposé sont habituellement le vol, la tempête (sur les terre-pleins en plein air) et l'incendie. La jurisprudence est souvent sévère avec le chantier dans ces trois hypothèses. Il a ainsi été jugé dans un cas où le bateau avait chuté à terre à la suite d'un très fort coup de mistral, que l'orientation du voilier sur ses bords était incohérente au regard de la fréquence des coups de vent et que le chantier était entièrement responsable des dommages. De la même manière, l'incendie parti des locaux du chantier, qui avait endommagé plusieurs bateaux, engageait sa responsabilité faute pour le dépositaire d'expliquer l'origine de l'incendie et de faire la preuve de son absence de faute ou du caractère irrésistible du feu. En cas de vols sur les bateaux, les juges ne sont pas moins sévères et imputent souvent aux chantiers un défaut de surveillance et de gardiennage. En juin 1995, la cour d'appel de Rennes avait cependant considéré que la disparition d'un bateau dérobé sur un chantier à l'aide



La plupart des contrats d'assurance couvrent les sinistres à flot ou à terre.

d'un camion et d'une remorque après effraction des clôtures, n'engageait pas la responsabilité du dépositaire, puisqu'il n'était pas habituel pour un chantier de disposer d'un système de télésurveillance et de gardiennage, ce type de vol étant très rare. Cette décision isolée est néanmoins contestable.

Garantir les dommages

Comme on peut le voir, la responsabilité du dépositaire est donc lourde. Il existe dans certains contrats des clauses limitatives de responsabilité mais leur opposabilité à des particuliers est souvent discutée, et elles peuvent être considérées comme des clauses abusives. Le plaisancier dont le bateau serait victime d'un sinistre dont les circonstances présenteraient un caractère exonératoire pour le dépositaire, n'est pas pour autant dépourvu de ressources. La plupart des contrats d'assurance plaisance du marché français garantissent les dommages subis par le navire qu'il soit à flot ou à terre, désarmé sur un

chantier ou en hivernage. Ils garantissent également les dommages que le bateau pourrait causer à des tiers et notamment à d'autres bateaux du chantier (en cas d'incendie provenant du bateau non imputable au chantier ou de rupture d'un mât dû à un vice caché par exemple). Si le bateau est détruit pendant son dépôt, l'indemnité d'assurance versée au plaisancier ne correspondra qu'à sa valeur vénale au moment du sinistre et le plaisancier pourra donc perdre une partie du profit qu'il espérait en cas de revente. Si le déposant souhaite finalement récupérer son bateau en cours de contrat avec l'accord du dépositaire ou à l'échéance fixée par le contrat, le bateau devra lui être remis dans le même état qu'au moment du dépôt moins l'usure normale. Il est à noter que le dépositaire impayé peut exercer un droit de rétention sur le bateau et refuser la restitution tant qu'il n'est pas réglé de ses frais. Il est en effet souvent prévu, indépendamment de la commission qui rémunérera le chantier s'il vend le bateau, des frais de gardiennage ou de stationnement. Cette stipulation de frais



HENRI JEANNIN

est avocat au barreau de Paris. Il est également membre correspondant de la Fédération des industries nautiques (FIN) et membre

de l'Association française de droit maritime (AFDM). Il possède plus de 25 ans de pratique professionnelle principalement en droit de la plaisance, droit maritime et fluvial, droit des transports et droit des assurances.

Contact : Henri Jeannin - 7, rue Saint-Lazare 75009 PARIS. Tél. : 01 43 12 39 50 - Mail : HJ@jeannin-avocats.fr - Site : www.jeannin-avocats.fr

de gardiennage n'est pas illégale et dépend de chaque contrat et des usages locaux. Rien n'empêche d'ailleurs de stipuler que le dépositaire pourra prélever le montant de la rémunération convenue sur le prix de revente. Par ailleurs, si le dépositaire a été contraint d'effectuer des dépenses exceptionnelles visant à éviter une dégradation du bateau, il pourra en réclamer le paiement.

Des mentions sur le contrat

Les obligations du chantier lorsqu'il agit en tant que mandataire à la vente sont différentes et sa responsabilité est moins lourde. Le contrat de mandat doit porter des mentions précises et stipuler

son objet, c'est-à-dire, dans notre cas, l'existence d'un mandat de vente. Il doit préciser le prix en dessous duquel le mandant refuse de vendre, sa durée, son caractère exclusif (qui est habituel dans le dépôt-vente) et le montant de la rémunération. Le principe de représentation étant au cœur du contrat de mandat, le mandant est engagé par les actes de son mandataire, comme s'il avait lui-même contracté avec l'acheteur. Cependant le mandataire ne doit pas excéder les pouvoirs qui lui sont confiés, et une vente conclue à un prix inférieur au prix plancher stipulé dans le mandat, ou après expiration du contrat de mandat, pourra être déclarée nulle par un juge à la demande du plaisancier victime de cette déloyauté. Le

mandataire doit toujours indiquer qu'il agit en cette qualité et il ne saurait encaisser de chèque de règlement à son nom de la part d'un acheteur. Il se livrerait dans ce cas à un véritable abus de confiance pénalement répréhensible. Attention, le mandataire a l'obligation de rendre des comptes et donc d'informer régulièrement le mandant des propositions faites par d'éventuels acheteurs et de l'avancée de ses démarches. De façon générale, un mandataire est tenu au surplus en tant que professionnel à une obligation de conseil. Il doit ainsi préciser à son vendeur quelle sera la meilleure période pour vendre, quels sont les éventuels travaux d'amélioration qui pourraient accroître les chances de vendre, et l'aider à fixer le juste prix de son bateau compte tenu de son état et de son âge... Il devra aussi démontrer qu'il a entrepris toutes les démarches pour vendre le bateau en assurant une publicité adéquate et en aidant à la réalisation des formalités administratives. Il peut engager sa responsabilité s'il ne consacre pas assez de temps ou de moyens pour exécuter sa mission. Sa rémunération de mandataire est normalement fixée sur la base d'un barème, ou d'une commission sur le prix de vente (pourcentage qui est souvent entre 7 et

10%). Dans tous les cas sa rémunération peut être contestée devant le juge si le mandant estime que la rémunération prévue est hors de proportion avec le service qui a été fourni, et les tribunaux peuvent la modérer si elle est excessive. Enfin, un mandat peut toujours être révoqué à tout moment (ad nutum), même lorsqu'il s'agit d'un contrat à durée déterminée. Le mandataire aura évidemment droit à une indemnisation du préjudice subi du fait de la rupture prématurée surtout si elle s'est faite dans des conditions vexatoires. En matière de dépôt-vente le contentieux sur le mandat est moins fréquent que celui sur la garde du bateau. Les chantiers sérieux n'ont en effet pas intérêt à se comporter de façon déloyale avec un vendeur afin de préserver leur image et leur réputation auprès des plaisanciers. Lorsque l'on fait confiance à son chantier habituel qui dispose d'une certaine notoriété locale, d'une bonne équipe commerciale et d'un parc ou de bâtiments importants permettant une bonne exposition des bateaux, la formule du dépôt-vente, si elle est encadrée par un contrat suffisamment explicite, est donc plutôt à recommander pour un plaisancier qui veut économiser son temps et être déchargé de toutes les démarches commerciales. » □



Après avoir acheté un bateau neuf, le dépôt-vente peut être envisagé.