

À travers 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 nous parle ce mois-ci de la valeur agréée. Un article qui vous dissuadera certainement de vouloir toujours passer outre les préconisations du constructeur !

Peut-on surmotoriser son bateau ?



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

« J'ai acheté une occasion que je trouve sous-motorisée. Je souhaite la remotoriser par un hors-bord de 300 chevaux, là où le constructeur impose une puissance maximale de 250 chevaux. Le concessionnaire est d'accord pour réaliser le changement de moteur, mais il souhaite que je signe un document le déchargeant de toute responsabilité. Quels sont les risques juridiques d'une telle opération (en cas de sinistre, de tiers impliqué en cas d'accident, etc.) ? »

Jean Béraud, La Trinité-sur-Mer (56)

Votre lecteur voudrait appliquer à la plaisance une pratique assez fréquente en matière de motocyclisme. Cette opération me semble cependant présenter certains risques, au-delà de l'aspect purement technique. Il est d'ailleurs étonnant qu'un concessionnaire puisse accepter cette manipulation sans l'accord

de la marque, même si le plaisancier lui signe une décharge...

Sur un plan pénal tout d'abord, le risque est faible mais n'est pas inexistant. Tout bateau de plaisance à moteur d'une longueur de coque supérieure à 2,50 mètres et inférieure à 24 mètres (en dessous de cette taille, il s'agit d'un véhicule nautique à moteur), doit disposer d'un marquage CE qui atteste que le constructeur ou l'importateur met sur le marché un bateau conforme aux normes européennes en matière nautique.

Dès qu'une « modification importante » du moteur de propulsion (c'est-à-dire une augmentation de sa puissance de plus de 15% ou un dépassement de certaines limites d'émissions polluantes ou sonores) est effectuée, elle doit faire l'objet d'une évaluation de conformité par un organisme agréé français notifié par le gouvernement à la Commission Européenne (en France le Bureau Veritas et l'ICNN) ou par des sociétés étrangères du même type (Lloyd's Register, DNV, RINA, Veritec, etc.). Faute de la validation par l'un de ces organismes agréés, tout professionnel qui met sur

le marché un bateau muni d'un équipement modifié non conforme s'expose à des sanctions pénales, c'est-à-dire à une contravention de 5^e classe (une amende de 1 500 € qui double en cas de récidive). Le concessionnaire qui a procédé à l'opération pourrait donc se voir infliger une amende. Le plaisancier qui revend ensuite son bateau s'exposera lui aussi à des poursuites pour cette infraction prévue dans le Code des Transports (article R5113-41).

Ne pas oublier le droit de francisation

En second lieu, le droit de francisation prévu par le Code des Douanes est calculé partiellement sur la puissance des moteurs de bateaux (article 223 du Code des Douanes). Au-delà de 99 CV, le plaisancier doit acquitter une taxe de 64 € par CV supplémentaire. En cas de contrôle, la Douane est donc susceptible de poursuivre le plaisancier et de le condamner à payer

le double des taxes éludées, sans pouvoir cependant saisir le bateau. Les sanctions pénales ne sont donc pas véritablement dissuasives, sachant qu'un contrôle de la puissance du moteur ne sera pas fréquemment effectué, sauf en cas d'accident grave.

C'est plutôt en matière d'assurance que la modification de puissance du moteur peut causer quelques soucis au plaisancier. Lorsqu'un sinistre survenant sur le moteur est déclaré par le plaisancier, la compagnie d'assurance délègue généralement un expert. Si celui-ci s'aperçoit que la puissance du moteur ne correspond pas aux spécifications de la marque du chantier naval et que le « gonflement » du moteur ou son remplacement n'a pas été déclaré par le plaisancier, il ne manquera pas de le signaler à son mandant.

Il ne faut pas confondre surmotorisation et forte motorisation, comme sur ce bateau, qui s'avère tout à fait légale car respectant les préconisations du chantier.



Deux cas de figure se présentent :

- L'assureur peut considérer qu'il s'agit d'une fausse déclaration ou d'une réticence intentionnelle de l'assuré qui a eu pour conséquence de « changer l'objet du risque ou d'en diminuer l'opinion pour l'assureur » et déclarer le contrat nul, les primes payées lui restant acquises à titre de dommage et intérêts. Cette sanction est évidemment lourde.

- Mais si l'assureur considère que le plaisancier n'est pas de mauvaise foi, la sanction est moins sévère, il réduira l'indemnité « en proportion du taux des primes payées par rapport au taux des primes qui auraient été dues, si les risques avaient été complètement et exactement déclarés. » et pourra augmenter les primes ou résilier la police.

Il est cependant peu probable que l'assureur considère qu'une telle opération puisse avoir été « oubliée » par le plaisancier. L'absence de garantie lorsque le sinistre relève de la simple couverture « dommages » est gênante mais n'est pas dramatique. Le plaisancier devra prendre à sa charge le coût des réparations du moteur et trouver un autre assureur. En revanche, elle peut se révéler très grave lorsque c'est la garantie « responsabilité civile » qui est mobilisée et que des dommages à un tiers ont été causés (abordage notamment). A cette occasion, si l'assureur découvre le « pot aux roses » à l'occasion d'une expertise, il peut décliner sa garantie et invoquer la nullité du contrat, qui sera alors opposable au tiers

victime. Celui-ci en sera réduit à agir contre le plaisancier et ira directement puiser dans ses poches. L'addition peut se révéler salée, surtout si les dommages matériels s'accompagnent d'un préjudice corporel.

Une opération hasardeuse

Enfin, on rappellera que si le plaisancier vend son bateau et que l'acquéreur se plaint de désordres sur le moteur, ce dernier peut agir en garantie des vices cachés. Dans cette hypothèse, le vendeur aura le plus grand mal à se faire garantir par le constructeur du moteur. Celui-ci aura en effet beau jeu de décliner toute garantie en plaidant que le gonflement du moteur est une violation flagrante des prescriptions d'utilisation

de son produit qui a modifié sa destination normale. Dans le cas où un moteur neuf plus puissant a été installé, il pourra soutenir que le moteur n'était pas adapté au navire et qu'il a été monté de façon insatisfaisante. Le plaisancier se retrouvera une nouvelle fois sans filet de sécurité, condamné à indemniser son acquéreur ou à restituer le prix de vente. Même si elle est techniquement bien faite, la surmotorisation semble donc une opération plutôt hasardeuse, dès lors qu'elle n'est pas acceptée et validée par le constructeur du navire. S'il y tient vraiment, le plaisancier a tout intérêt à jouer la transparence et à le signaler à son assureur pour éviter plus tard de s'en mordre les doigts. □

