

L'affrètement des navires de grande plaisance au regard de l'affrètement classique

7. Généralité. – Notre analyse porte sur les navires de grande plaisance (Yacht) lesquels, à la différence de leur version miniature, vont, pour une grande partie d'entre eux, être soumis à l'affrètement maritime avec la mise à disposition d'un équipage. La « *location* » de petite embarcation se rapproche d'avantage d'un affrètement coque-nue.

Afin de débiter cette analyse, et donner une définition générale de l'affrètement maritime, il convient de démontrer que l'affrètement des navires de grande plaisance est un affrètement particulier s'inscrivant dans un régime général (**Titre I**). A la suite de cette première analyse, pour démontrer l'originalité liée à la dimension de plaisance de luxe, il conviendra d'analyser les particularités intrinsèques du contrat de charter des yachts (**Titre II**)

Titre I : Un affrètement particulier s'inscrivant dans le régime général de l'affrètement

8. Annonce de plan. – Avant tout développement sur l'affrètement maritime de navire de grande plaisance, et pour une meilleure compréhension de celui-ci, il convient de définir le régime général de l'affrètement maritime à travers le prisme de sa pluralité (**Chapitre I**). L'affrètement maritime a été conçu pour le transport de marchandise par navire ne donnant naissance que plus tard au contrat de transport lié au développement des échanges commerciaux par voie maritime¹⁹. Ainsi, à l'origine, le contrat d'affrètement est caractérisé d'une part, par la mise à disposition d'un navire et d'autre part, par le transport de marchandise en découlant.

L'affrètement est véritablement la mise à disposition d'un navire et il convient aujourd'hui de distinguer le transport de marchandise de la mise à disposition du navire. En effet, le contrat d'affrètement est un contrat par lequel « *le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur* »²⁰. Ce régime général de l'affrètement est nécessairement aménagé lorsqu'il porte sur les navires de grande plaisance (**Chapitre II**).

Chapitre I : La pluralité du régime général de l'affrètement

9. Distinction. Délimitation. – La loi française distingue trois types d'affrètements maritimes : l'affrètement coque-nue, l'affrètement à temps ainsi que l'affrètement au voyage²¹. Il convient d'ores et déjà, et bien que celui-ci apparaisse en premier dans le Code des transports, d'écarter l'affrètement coque nue, le développement duquel, pour l'analyse du contrat de charter des navires de grande

¹⁹ P. BONNASSIES et C. SCAPEL, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, Traités, 3^{ème} édition, 2016, p. 583,584

²⁰ Code des Transports, Article L.5423-1

²¹ Dans l'ordre d'apparition : Article L. 5423-8 ; L. 5423-9 ; L. 5423-10 du Code des transports

plaisance, ne sera pas utile. De surcroît, Pierre Bonnassies et Christian Scapel ne lui consacre que quelques pages dans la dernière édition de leur *Traité de droit maritime* (2016)²². En effet, celui-ci apparaît le plus fréquemment comme une simple location de navire à long terme, notamment utilisé dans le domaine de la grande plaisance pour financer un yacht.

Ainsi, il importera d'analyser l'affrètement au voyage (**Section 1**) pour ensuite se rapprocher d'avantage de ce qui intéresse ce mémoire, à savoir le contrat de charter des navires de grande plaisance, en s'intéressant à l'affrètement à temps (**Section 2**).

Section 1 : L'affrètement au voyage

10. Notion. – L'article L.5423-13 du Code des transports issu de la loi du 18 juin 1966 dispose que « *Par le contrat d'affrètement au voyage, le fréteur met à la disposition de l'affréteur, en tout ou en partie, un navire en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages.* ».

Dans cette définition juridique, le navire est mis à disposition « *en tout ou partie* ». Cette possibilité qu'est donnée de n'affréter qu'une partie du navire est intrinsèque à l'affrètement au voyage, si bien que cette possibilité ne se retrouve pas dans l'affrètement à temps (*infra*, n°13) ni dans la définition générale de l'affrètement maritime prévoyant la mise à disposition du navire²³. Le fréteur a la possibilité de mettre à disposition plusieurs parties de son navire à plusieurs affréteurs différents. C'est en effet le principe de l'affrètement d'espace ou le fréteur met à la disposition de l'affréteur des emplacements sur son navire (Ex. : Slots sur les

²² P. BONNASSIES et C. SCAPEL, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, Traités, 3^{ème} édition, 2016, p. 675 et 676

²³ Code des Transports Article L.5423-1 : « *le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur* »

portes conteneurs). L'affréteur pourra alors conclure des contrats de transport avec différents chargeurs.

Cette opération ne fait que compliquer le mécanisme de l'affrètement maritime en faisant intervenir encore plus de parties.

Il en est de même pour les sous-affrètements maritimes dans le cadre desquels l'affréteur devient fréteur en affrétant à son tour le navire à un second affréteur²⁴. Il faut dans ce cas simplement retenir que l'affréteur reste tenu envers le fréteur des obligations du contrat d'affrètement. Une opération en revanche moins pertinente à développer au regard des navires de grande plaisance.

10.1 - Quant à la notion de voyage, celui-ci, peut-être plus ou moins long, sachant que si le voyage dure plusieurs années alors cela pourra devenir un contrat d'affrètement à temps.

Dans l'affrètement au voyage un navire va être affrété par un affréteur, lequel, aura comme finalité économique le transport de la marchandise d'un point A à un point B. Or, le contrat d'affrètement malgré les superpositions fréquentes, entre contrat de transport et contrat d'affrètement au voyage, ne porte que sur la mise à disposition du navire et non sur le transport de marchandise en lui-même. En effet, ce parallèle fait entre ces deux contrats est clairement relevé par C. Scapel et P. Bonnassies.

Force est de constater, que d'une manière générale et de par son origine, l'affrètement au voyage et plus généralement l'affrètement maritime a pour objet le navire et pour finalité le transport de marchandise dont va découler le connaissance. Concernant le sujet traité dans ce mémoire, le transport de marchandise n'est guère pertinent à développer et il conviendra de revenir plus tard sur la transposition d'un contrat d'affrètement au voyage pour les navires de grande plaisance. En amont de cela, relevons qu'il n'y a en général pas d'affrètement sans contrat.

²⁴ Code des Transports, Article L. 5423-5

11. Charte-partie. – L'affrètement au voyage est un contrat d'affrètement au voyage établi entre le fréteur et l'affréteur. Le plus souvent ce sont des chartes-types qui sont utilisées. La charte-partie doit obligatoirement être écrite, cette exigence de contrat solennel²⁵ se retrouvait déjà dans l'Ordonnance de la Marine qui prévoyait dès l'origine que « *Toute convention pour louage d'un vaisseau, appelée charte partie (...) sera rédigé par écrit* »²⁶. La charte-partie représente tant l'*instrumentum* que le *negotium* de l'affrètement.

En effet, des chartes-types portant sur des contrats plus ou moins spécifiques sont éditées, à l'instar du « Mediterranean Yacht Brokers Association » (MYBA), par l'intermédiaire du « Baltic and International Maritime Council » (BIMCO). Cette organisation professionnelle à but non lucratif permet aux acteurs de l'industrie maritime de s'appuyer sur des contrats types portant sur l'affrètement des navires. La charte-partie, éditée par la BIMCO, la plus fréquemment utilisée pour les affrètements au voyage est la *Gencon*. Ces chartes-parties établies entre fréteur et affréteur ne restent en général pas en l'état et sont négociées à travers des *addendums* afin d'adapter la charte aux exigences des parties.

11.1 - Le régime juridique applicable au fréteur et l'affréteur découle directement des clauses de la charte-partie, néanmoins, celle-ci, concernant sa conclusion et son exécution, est soumise au droit commun²⁷.

De nombreuses obligations pour le fréteur et l'affréteur découlent du contrat d'affrètement. Le fréteur doit selon la charte-partie mettre à disposition un navire défini et en état de bonne navigabilité avec une obligation de résultat contrairement au contrat de transport pour lequel l'obligation de résultat n'est pas imposée.

²⁵ Code des transports, Art. R. 5423-2

²⁶ Ordonnance de la Marine du mois d'aout 1681, Livre troisième, Titre premier, Article premier.

²⁷ Cass. com., 29 avril 2002, Pourvoi n° 00-10.708, Arrêt n° 894 (Concernant la qualification d'un contrat d'affrètement)

12. Gestion nautique/commerciale. – Concernant la gestion nautique et commerciale, il convient dans un premier temps de les définir et dans un second temps d'en analyser leur nature.

Dans l'affrètement au voyage c'est le fréteur qui entreprend le voyage et qui le prend en charge dans sa totalité. D'une part, il prend en charge la gestion nautique qui comprend l'armement, l'équipement, l'entretien, l'assurance du navire et le paiement de l'équipage. D'autre part, contrairement à l'affrètement à temps il assure la gestion commerciale²⁸ comportant toutes les opérations d'approvisionnement, les dépenses d'escale et de port²⁹.

Cette distinction dans la gestion du navire est importante à souligner pour différencier l'affrètement à temps de l'affrètement au voyage car les obligations des fréteurs et affréteurs ne seront pas les mêmes. D'ailleurs, il convient dès à présent de présenter l'affrètement à temps.

Section 2 : L'affrètement à temps

13. Définition. – L'affrètement à temps (ou *time-charter*) est défini, par la loi française à l'article L. 5423-10 du Code des transports, comme le contrat par lequel « *le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire armé, pour un temps défini* ». Contrairement à l'affrètement au voyage, le navire sera mis à disposition non pas pour un ou plusieurs trajets, mais pour une période déterminée qui peut être plus moins longue. Dès lors, l'optimisation du temps n'est plus due au

²⁸ Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, Article 7

²⁹ Lamy Transport, Tome 2

fréteur mais à l'affréteur. Pour avoir le meilleur rendement l'affréteur s'efforcera d'exploiter le navire le plus possible au cours de la durée du contrat³⁰.

13.1 - La différence entre les deux affrètements peut être plus ou moins marquée en pratique, notamment si l'affrètement à temps porte sur un temps assez court ne représentant en réalité qu'un seul voyage. Comme tous les types d'affrètements, l'affrètement à temps ne déroge pas à la règle, toutes les relations entre fréteur et affréteur sont encadrées par une charte-partie de laquelle découleront les termes de la mise à disposition du navire et notamment de la durée. Les chartes types principalement utilisées sont la *Baltimé* créée par la BIMCO en 1909 et la *New York Produce* mis en place aux Etats-Unis en 1913. Cette période de mise à disposition du navire est prévue par le contrat type mais elle peut être prolongée à la demande de l'affréteur

14. Eclatement de la gestion³¹. - Ce qui distingue réellement l'affrètement à temps de l'affrètement au voyage sont les notions de gestion nautique et de gestion commerciale (*supra*, n° 12). Les articles R. 5423-12 et R. 5423-13 du Code des transports prévoient respectivement que, dans l'affrètement à temps le fréteur supporte la gestion nautique, tandis que l'affréteur prend en charge la gestion commerciale du navire. Cette distinction est importante et elle se retrouve notamment dans les chartes-parties à temps. A titre d'exemple, l'affréteur donne instruction au capitaine pour ce qui concerne la gestion commerciale du navire³². Néanmoins, l'affréteur doit prendre part à la gestion nautique du navire notamment en ce qui concerne l'avitaillement du navire (carburant et huile)³³.

³⁰ G. PIETTE, Affrètement maritime, Dalloz, Répertoire de droit commercial, octobre 2014, n°102

³¹ P. BONNASSIES et C. SCAPEL, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, Traités, 3^{ème} édition, 2016, p. 644

³² Code des transports, Article R5423-14

³³ Code des transports, Article R5423-13

15. Responsabilités. – Sur le fondement de l'article L. 5423-12 du Code des transports « *l'affréteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale* ». La question se pose concernant la limitation de responsabilité en cas de dommage occasionné sur le navire par l'affréteur. Celle-ci a été refusée à l'affréteur par la jurisprudence anglaise au motif que seul les « *dommages survenus à bord du navire* » peuvent bénéficier d'une limitation de responsabilité en cas de faute de l'affréteur³⁴. Cela se justifie également par le fait que les chartes-parties prévoient que le navire doit être restitué par l'affréteur dans l'état ou il lui a été remis.

15.1 - Concernant la responsabilité du frèteur, L'article L5423-11 du Code des transports prévoit qu'il est « *responsable des dommages subis par la marchandise s'il est établi qu'ils sont dus à un manquement à ses obligations de frèteur précisées par voie réglementaire. Toutefois, il n'est pas responsable de la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.* ». Ainsi, sa responsabilité est étroitement liée à ses obligations que la partie réglementaire du Code des transports définit de la façon suivante : « *Le frèteur s'oblige : 1° A présenter à la date et au lieu convenus et à maintenir pendant le voyage le navire désigné en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues dans la " charte-partie " ; 2° A faire toutes diligences qui dépendent de lui pour exécuter le ou les voyages prévus à la " charte-partie ".* »³⁵. Pour tout le reste, c'est une responsabilité contractuelle découlant des chartes types.

15.2 - L'affrètement maritime qu'il soit à temps ou au voyage est un outil légalement encadré a minima et qui se développe notamment à travers des chartes-types afin de transporter des marchandises. Ainsi, l'articulation des obligations et des responsabilités se construit autour de cette finalité de transport de biens. Une finalité

³⁴ Court of Appeal, navire Djakarta, 12 février 2004

³⁵ Code des transports, Article R5423-18

qui ne se retrouve pas dans l'exploitation d'un navire de grande plaisance pour lequel l'aménagement de l'affrètement apparaît comme nécessaire.

Chapitre II : L'aménagement nécessaire du régime général de l'affrètement pour la grande plaisance

16. Annonce de plan. – L'affrètement, qu'il soit à temps ou au voyage est une location spécifique ayant son caractère propre et qui s'est construit autour de la marine commerciale. Dès l'origine, tout a été pensé pour acheminer de la marchandise par navire d'un port à un autre.

Néanmoins, l'affrètement maritime a su évoluer en donnant naissance au contrat de transport, mais également en se scindant en affrètement à temps et au voyage. Ce n'est que dans cette logique d'évolution qui n'est au final qu'une adaptation du contrat d'affrètement qu'il convient d'aborder le régime de l'affrètement de la grande plaisance.

Le contrat de charter des navires de grande plaisance n'est pas autonome de l'affrètement traditionnel, rien n'a été réinventé, mais il a fallu faire un choix et ce choix s'est naturellement portée, pour des raisons pratiques et économiques, sur l'affrètement à temps. De ce fait, lorsque la grande plaisance se mêle à l'affrètement à temps, cela devient un affrètement à temps spécifique (**Section I**). Il s'agit d'un aménagement qui est surtout lié à la nature du navire (**Section II**).

Section 1 : Le choix d'un affrètement à temps spécifique

17. Le choix de l'affrètement. – L'affrètement classique a pour trame de fond (finalité économique) le transport de marchandise ou le transport de passager. Cette notion de transport n'existe cependant pas dans le charter de yacht destiné à la pratique du sport et du tourisme, à ce titre Mr Giraudet a affirmé que : « *Les grands yachts de plaisance n'entraient pas dans cette catégorie car le mode d'exploitation de ces bateaux n'est jamais effectué sous la forme d'un contrat de transport ; c'est un contrat dit de « time charter » : mise à disposition d'un bateau pendant une durée donnée avec un équipage, il n'y a pas de billets de passage matérialisant l'existence d'un contrat de transport.* »³⁶.

Le transport dans sa définition commerciale n'est donc pas une composante de l'affrètement du yacht. Cela se comprend aisément vis à vis de la finalité souhaitée par l'affrèteur qui est purement la plaisance, une finalité qui n'est alors pas lucrative mais touristique, plus précisément, du tourisme de luxe. La question de la qualification du contrat de charter des navires de grande plaisance prend alors tout son sens.

17.1 - Tout d'abord, la première question qui se pose et qui a été formulée par la doctrine est la suivante : « *La location d'un navire de plaisance est-elle un louage de chose ou un affrètement ?* »³⁷.

Pour y répondre il convient de noter que le simple louage de chose n'est pas adapté à la spécificité du milieu marin. Le terme « navire » dans sa définition juridique ne renvoie pas seulement au navire de commerce. Plus largement, le droit maritime

³⁶ Citation tirée du Mémoire de O. REVAH, « le régime juridique de la grande plaisance », 2007 ; Intervention de Mr GIRAUDET, attaché principal à la direction générale des impôts Compte rendu-débat du colloque sur « le statut fiscal et douanier du yacht : les implications en terme de TVA », CCI côte d'Azur, Pôle nautique côte d'azur, plaisance et yachting, 9 février 2006.

³⁷ Y. TASSEL, « Le développement du droit applicable à la plaisance », DMF, 1^{er} janvier 2009, n°699

n'est pas le droit du commerce maritime ou du transport maritime. Le navire, malgré tout le débat autour de sa définition³⁸, est définie par le Code des transports à l'article L. 5000-2 comme : « *tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci* ». Le terme de plaisance étant ici explicite, une première pierre de l'édifice de l'affrètement de navire de plaisance est posée, autrement dit, le navire de plaisance est, sans trop de surprise, bel et bien un navire au sens juridique.

17.2 - Maintenant qu'il est démontré que la plaisance entre dans la définition du navire, il va de soi que le louage d'un navire n'est pas un louage de chose classique. A ce titre, les conditions spécifiques du code des transports concernant l'affrètement en ce qu'elles prévoient que « *le fréteur s'engage, moyennant rémunération à mettre un navire à la disposition d'un affréteur* », sont clairement adaptées et transposables à la relation contractuelle entre fréteur et affréteur de navire de plaisance.

18. La spécificité de l'affrètement. – L'affrètement des yachts est dans la majorité des cas un affrètement à temps qui s'avère plus adapté à la finalité de l'affrètement et aux exigences du client affréteur qui, payant plusieurs centaines de milliers d'euros par semaine pour la location d'un yacht, ne souhaite pas s'imposer en amont, ou qu'il lui soit imposé, un voyage et un itinéraire défini.

C'est ainsi que le contrat de charter porte sur la mise à disposition à temps d'un yacht dont le prix de référence est fixé pour une semaine et peut varier de 20 000 à 3 000 000 d'euros selon les yachts et la prestation à bord³⁹.

³⁸ P. BONNASSIES et C. SCAPEL, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, Traités, 3^{ème} édition, 2016, Deuxième partie, Titre 1, sur la notion de navire.

³⁹ www.yachtharbour.com, "Yacht economics : How much does it cost to charter a yacht on the French Riviera ?", actualité, 29 juin 2017.

19. Un exemple de qualification prétorienne. - Sur la qualification d'affrètement à temps, il convient de citer un arrêt de la Cour d'appel de Papeete⁴⁰ dans lequel les juges, à l'occasion d'un naufrage, ont dû statuer sur la nature juridique du contrat de location d'un yacht.

Les juges de la Cour d'appel ont estimé, pour rechercher la responsabilité des parties à la suite d'un naufrage, que « *la convention litigieuse est bien un contrat d'affrètement à temps portant sur un navire de plaisance fourni avec capitaine qui engage la responsabilité du fréteur en cas de faute du capitaine ayant causé des dommages à ses passagers* ».

Il convient de relever deux choses découlant de cette analyse. En premier lieu, pour qualifier la location du navire de plaisance, les juges se sont appuyés sur le contrat de location dénommé « *charter agreement with crew* »⁴¹, mais également sur l'objet du contrat qui était la mise à disposition du navire du dimanche 10 septembre 2006 au samedi 16 septembre 2006 pour se rendre entre deux îles déterminés. Ici, les juges y ont vu un affrètement à temps, notamment pour respecter le consensus des parties. Néanmoins, le contrat d'organisateur de croisière au sens de l'article 47 et suivant de la loi du 18 juin 1966 ainsi que la qualification d'affrètement au voyage étaient tout aussi envisageable car l'itinéraire était prévu en amont et les passagers n'avaient pas en charge « la gestion commerciale » du navire qui était déléguée à l'armateur par l'intermédiaire du capitaine.

En second lieu, retenant la qualification de l'affrètement à temps, les juges n'ont cependant pas appliqué les effets découlant d'une telle qualification. En effet, en matière d'affrètement à temps le fréteur n'est pas responsable de la faute nautique du capitaine⁴². Or, en l'espèce, les juges ont retenu la responsabilité du fréteur du fait de la faute de son préposé, le capitaine du navire, qui s'était endormi à la barre.

⁴⁰ CA Papeete, Ch. Civ., 12 avril 2012, n° 222.10

⁴¹ Traduction libre : « Contrat d'affrètement avec équipage »

⁴² Code des Transports, Article L. 5423-11

Dans un souci d'équité au regard du droit commun, la décision des juges est compréhensive mais au regard du droit maritime qui est en partie appliqué cela en est tout autre car le raisonnement ne va pas jusqu'au bout laissant la place à une qualification hybride entre affrètement, contrat de croisière et application de droit commun.

Bien que le contrat aurait pu prévoir la responsabilité du fréteur, cela n'était pas le cas en l'espèce, et au vu de la décision, la notion d'affrètement a été aménagée par les juges pour répondre aux spécificités de la grande plaisance.⁴³

Section 2 : L'aménagement lié à la nature du navire

20. Un navire de luxe. – Sans surprises, les navires de grandes plaisances sont des navires de luxe, le yacht incarne en effet l'apogée du luxe pour son propriétaire. Ces navires sont réservés à une élite fortunée dont la démesure fait partie du quotidien. Il faut bien comprendre que l'achat d'un yacht est un investissement déplorable dont le retour sur investissement ne se mesure qu'en terme de jouissance. Il est vrai qu'un « superyacht » de plus de 30 mètres coûte approximativement 10% du prix d'achat à son propriétaire chaque année⁴⁴, et le prix d'achat est compris entre 200 000 euros et 1 000 000 d'euros le mètre. Dès lors, afin d'amortir un minimum le coût de fonctionnement et d'entretien, les propriétaires louent leur navire.

La mise à disposition d'un navire aussi particulier nécessite un aménagement des conditions d'affrètements car les yachts sont de plus en plus perfectionnés et technologiques. Ils embarquent de nombreux « *water toys* » tels que des jet skis, des annexes, des minis sous-marins et toute une panoplie d'accessoires aquatiques

⁴³ CA Papeete, Ch. Civ., 12 avril 2012, n° 222.10, Obs., Olivier RAISON

⁴⁴ Ocean Independance, entretien avec un broker exerçant à Monaco.

destinés aux sports et à la plaisance qui sont mis à la disposition des affréteurs-locataires pendant toute la durée de la location.

21. L'armement. - La location d'un navire de plaisance de petite taille ne nécessite pas que l'embarcation soit mise à disposition de l'affréteur-locataire avec un équipage ou un capitaine. Or, ce n'est pas le cas pour les yachts qui sont de véritables navires aptes à naviguer en haute mer devant respecter les réglementations nationales et internationales en matière de sécurité, de sûreté et d'équipage.

Les réglementations internationalement appliquées concernant le yachting commercial découlent *de facto* de la législation britannique⁴⁵ et se retrouvent dans « *The Large Commercial Yacht Code* » (LYC3) et « *The Code of Practice for Yachts Carrying* » (PYC)⁴⁶. Ces deux codes publiés par la « *Maritime Coastguard Agency* » (MCA)⁴⁷ sont l'équivalent pour le yachting de luxe des conventions SOLAS, Load line et STCW de l'Organisation Internationale du Travail (OIT). Ces codes sont applicable pour les yachts à partir de 24 mètres, le LYC3 est applicable jusqu'à 12 passagers et le PYC est applicable de 13 à 36 passagers. Ces réglementations ont inspirés les divisions 241 et 242 de la législation française concernant les yachts inférieurs et supérieurs à 24 mètres.

Dès lors, l'affrètement des navires de grande plaisance diffère de la location des navires de plaisance puisque d'une part, les navires sont soumis à de nombreuses réglementations et d'autre part, l'affréteur ne sera plus "*seul maître à bord après Dieu*"⁴⁸.

⁴⁵ Les différents pavillons du territoire britannique regroupent sous le « *Red Ensign* » plus de la majorité des yachts de la flotte mondiale.

⁴⁶ LYC 3 : Le code des Superyachts commerciales, 3^{ème} édition ; PYC : Code des yachts à passager.

⁴⁷ Maritime coastguard agency

⁴⁸ Claude G. de LAPPARENT, « La responsabilité du chef de bord et du locataire-affréteur non chef de bord », DMF, 1er avril 2001, n° 614

22. L'arrangement du navire. – Le contrat de charter n'encadre pas tant la mise à disposition du navire pour une période définie que le niveau de prestation qu'offre le navire. Les navires se doivent d'être irréprochables sur tous les plans pour répondre aux exigences de la clientèle. Le contrat de charter offre un socle à une importante négociation concernant la prestation à bord (*infra*, n°39). L'armateur, sur demande du client, peut être amené à complètement modifier l'intérieur du navire pour que celui-ci soit à son goût seulement pour le temps de l'affrètement. Tous ces éléments sont envisagés dans le contrat de charter et contribuent à sa particularité par rapport à un contrat d'affrètement classique.

23. Type de navire. – Il y a plusieurs catégories de yacht disponible à la location, cependant trois catégories principales peuvent être relevées. Tout d'abord, il y a le yacht à usage privée loué occasionnellement qui n'est généralement pas immatriculé comme navire de commerce. Ces types de yachts sont généralement les yachts offrant la meilleure prestation à bord car les propriétaires y apportent un soin tout particulier. Cependant, ce sont les navires dont les charters ont les prix les plus élevés et pour lesquels les propriétaires font peu de concessions quant à la malléabilité du contrat.

Ensuite, il y a le yacht privé à usage commercial qui est la catégorie de yacht la plus fréquente en charter. En effet, pour des raisons de coût d'entretien, le propriétaire fait en sorte d'immatriculer le navire à un usage commercial pour économiser la TVA et il sera disponible en charter pendant une période minimale chaque année⁴⁹.

Enfin, il y a le yacht commercial, lequel, à l'instar des autres catégories offre des prestations luxueuses. Sa particularité résulte dans le fait qu'il peut être, en plus d'un affrètement du navire dans son entier, affrété par plusieurs personnes différentes car

⁴⁹ Chaque pavillon impose un minimum de jours d'utilisation du navire en charter pour que celui-ci puisse être reconnu comme navire à usage commercial et bénéficier des avantages qui en découlent.

il peut être aménagé à la façon d'un navire de croisière permettant ainsi de l'utiliser de façon collective.

23.1 Après avoir examiné les généralités que constitue l'affrètement d'un navire de grande plaisance au regard de l'affrètement maritime classique d'un navire de commerce, il importe de détailler ce type spécifique de charte-partie en s'intéressant aux particularités qui la définisse.