

## CONTRAT DE CONVOYAGE/CONDITIONS GÉNÉRALES

### A - OBLIGATIONS DU SKIPPER

A1 - Le skipper s'engage sur la réalisation du convoyage défini aux conditions particulières ci-dessus dans le respect des lois internationales et maritimes. Le skipper s'engage à livrer le bateau dans le meilleur état possible de propreté et de maintenance, compte tenu de l'usure normale due à la navigation.

A2 - Le skipper procédera au contrôle du bateau avant le départ, afin de s'assurer de son état de navigabilité. Les mesures correctives qu'il estimerait nécessaires devront être prises en accord avec le propriétaire et/ou son mandataire. Un inventaire détaillé ainsi qu'un état descriptif du bateau seront faits contradictoirement entre le skipper et le propriétaire/et ou son mandataire. Si le bateau a été expertisé dans le cadre d'une transaction récente, copie du rapport d'expertise sera communiquée au skipper. Un vice caché exonère le skipper de sa responsabilité, si ce vice n'était pas décelable lors de l'inspection du navire.

A3 - Le skipper s'engage à informer sans retard le propriétaire et/ou son mandataire du déroulement du voyage, de tous incidents éventuels, ainsi que de l'arrivée à destination. Le skipper s'engage à livrer le bateau convenablement amarré, propre et rangé au port de destination. Le skipper remettra en main propre les clefs et les titres de navigation au propriétaire, ou à défaut à l'autorité ou la personne qui lui aura été désignée par le propriétaire.

A4 - Le skipper est titulaire du brevet de Yachtmaster Ocean, délivré par la Royal Yachting Association (RYA, Grande Bretagne) et approuvé par la Maritime and Coastguard Agency (MCA, Grande Bretagne).

### B – OBLIGATIONS DU PROPRIETAIRE

B1 - Le propriétaire et/ou son mandataire s'engagent à payer les honoraires du skipper.

B2 - Le propriétaire et/ou son mandataire s'engagent à fournir avec le bateau les équipements de sécurité et les documents obligatoires dans la zone de navigation du convoyage, et ce en accord avec la réglementation du pavillon, et notamment : acte de francisation (ou document de propriété pour un navire non français), copie de la pièce d'identité du propriétaire, livret du radeau de survie à jour, attestation d'assurance à jour.

B3 - Le propriétaire et/ou son mandataire s'engagent par le présent contrat sur les aptitudes nautiques du bateau à accomplir le convoyage demandé : qualité de construction, état général du bateau, des voiles et du gréement, de la motorisation et des équipements. Un avis contraire motivé du skipper, au moment de la prise en charge du bateau, entraînerait l'annulation du présent contrat, les sommes versées restant acquises au skipper.

B4 - Le moteur aura été vidangé, pré-filtre et filtre de carburant changés, par un professionnel de la maintenance de mécanique marine, avant le convoyage. Si ces opérations ont été effectués antérieurement, le moteur ne devra pas avoir effectué plus de 50 heures depuis la révision. Le gréement formant devra avoir moins de dix ans, conformément aux précautions d'usage et aux exigences des compagnies d'assurance. Le propriétaire/et ou son mandataire produira au besoin les factures attestant de l'âge du gréement dormant, et de la date de la révision moteur.

B5 - En cas de refus ou d'impossibilité par le propriétaire et/ou son mandataire d'effectuer ou faire effectuer dans des délais raisonnables les travaux ou les achats jugés nécessaires par le skipper pour rendre le bateau apte au convoyage demandé, le contrat serait annulé, les sommes déjà versées étant conservées par le skipper à titre d'indemnités, les frais engagés en amont et ceux résultant de cette décision restant à la charge du propriétaire et/ou de son mandataire. La présente clause serait sans objet au cas où le propriétaire et/ou son mandataire aurait expressément confié au skipper la préparation du bateau au titre d'une prestation de service additionnelle au présent contrat.

B6 - Si le caractère hauturier de la navigation envisagée l'impose, le propriétaire/et ou son mandataire équipera le bateau de moyen de communications satellite, permettant de recevoir les données météo au large et de rester en contact régulier avec la terre : terminal type Iridium, ordinateur de bord pourvu des logiciels adéquats (mail, requêtes et lectures fichiers grib), abonnement data couvrant la durée du convoyage et les besoins en communication. Au besoin, le skipper pourra fournir un terminal de communication satellite de type Iridium Go, cette mise à disposition de matériel étant facturée à la semaine. La souscription de la carte SIM provisoire et de l'abonnement data sera par ailleurs refacturée au propriétaire (abonnement mensuel de date à date, forfait data illimité souscrit auprès de la société iTabnav).

## C – DEROULEMENT ET RETARD

C1- Le bateau sera mis à disposition du skipper à l'eau et armé, avec un pilote automatique (ou régulateur d'allure) fonctionnel.

C2 - A défaut, toute opération d'armement ou ré-armement, de mise à l'eau ou de préparation préalable au convoi sera l'objet d'une prestation spécifique, prévue aux conditions particulières du contrat de convoi. Toute prestation de préparation technique non prévue aux conditions particulières sera facturée 50 euros de l'heure. Pour les convois au long cours (traversée océanique), la rémunération forfaitaire inclut deux à trois jours de préparation selon le type de bateau ; toute opération complémentaire rendue nécessaire par l'état du navire sera facturée sur une base de 150 euros la demi-journée.

C3 - Le skipper réalise en amont du convoi un plan de navigation, qu'il communique pour information au propriétaire. Ce document n'a pas de valeur contractuelle, pas plus que les délais de livraison estimés. Le skipper est seul juge de la route à suivre en fonction des conditions météorologiques et des caractéristiques du bateau, et des changements à apporter éventuellement en cours de route à son plan de navigation. Il peut sous sa seule responsabilité, modifier sa route pour débarquer ou remplacer un équipier défaillant, pour avitailler ou pour tout autre motif qu'il juge nécessaire à la bonne exécution du contrat. Il ne sera pas versé d'indemnité par le skipper en cas de prolongation du voyage pour quelque cause que ce soit.

C4 - Une balise de positionnement, fournie par le skipper, permet au propriétaire de suivre la progression du bateau sur une page web dédiée. Le skipper informe sans délais le propriétaire, par les moyens de communication à sa disposition, de tout arrêt, contre-temps, incident ou retard.

C5 - En cas d'arrêt supérieur à deux jours par suite d'une panne technique due au bateau et indépendante de la volonté et de compétence du skipper, une indemnité journalière d'immobilisation de 180 euros sera versée par le propriétaire ou son mandataire. La durée de l'escale n'est prise en compte pour cette indemnité qu'au-delà de la 36ème heure d'arrêt.

C6 - Le skipper assure la tenue détaillée du livre de bord tour au long du convoi, et rédige à son issue un rapport technique.

## D - RESPONSABILITES

D-1 Le skipper mettra en oeuvre tout son savoir-faire professionnel pour mener à bien le convoi. Le contrat de convoi est un contrat de louage d'ouvrage et non un contrat de transport. En conséquence, la responsabilité du skipper ne pourra être engagée que si le propriétaire apporte la preuve d'une faute du skipper dans l'exécution du convoi.

D-2 Le skipper est seul responsable de l'équipage embarqué.

## E - PAIEMENT

E1 - Un acompte de 50% est versé à la signature du contrat, qui ne prend effet qu'à la réception du dit acompte.

E2 - Les frais de transport du skipper et au besoin d'un équipier sont à la charge du propriétaire. Les transports sont effectués par les transports en commun (train, avion), au meilleur prix du moment sur le marché. De courtes liaisons pourront être effectuées en véhicule particulier (voiture de location, taxi, ou VTC) en l'absence d'autre moyen de transport. Sur les longs transferts, les frais de repas et éventuellement d'hôtel sont à la charge du propriétaire. Le propriétaire assumera par ailleurs les coûts de gasoil, les frais de ports et les consommables (piles, gaz). Le skipper réalisera en amont une estimation de l'ensemble de ces frais, qui donneront lieu au versement d'une avance. A l'arrivée le skipper fournira une comptabilité détaillée des frais, qui seront soldés avec le règlement final de la mission.

E3 - Le convoi se règle au comptant. Ainsi le solde de la rémunération du skipper sera-t-il payable immédiatement à l'arrivée à destination, de même qu'une éventuelle indemnité d'immobilisation telle que prévue à l'alinéa C5.

E4 - La juridiction compétente en cas de litige est le tribunal de grande instance de Marseille.

## F - ASSURANCES

F1 - Le convoyeur déclare avoir souscrit auprès d'une compagnie d'assurance notoirement solvable, la Hamburger Yachtversicherung Schomaker :

- sa responsabilité du fait des dommages causés par le bateau convoyé à concurrence de 5 000 000 euros, étant précisé que s'appliquent les limitations légales de responsabilité prévues à la convention de Londres de 1976.

- sa responsabilité du fait des dommages subis par le bateau convoyé, en cas de faute grave avérée, à concurrence de 550 000 euros.

F2 - Cette assurance responsabilité civile professionnelle du convoyeur ne se substitue pas à la police d'assurance du navire convoyé, pas plus qu'elle ne couvre la franchise éventuelle de cette assurance du navire, franchise restant à la charge de l'assuré.

F3 - Le propriétaire et/ou son mandataire s'engagent à avoir souscrit une assurance "Multi Risques" couvrant le bateau pour la navigation envisagée, et à la période envisagée. Le propriétaire prendra confirmation auprès de l'assureur que le bateau et l'équipage placés sous la responsabilité de « Frédéric Augendre, RYA/Yachtmaster Ocean » sont régulièrement couverts par la police d'assurance. Le convoyeur ne pourra prendre en charge le navire que sur la base d'une confirmation écrite. Copies de l'attestation d'assurance à jour et de la police d'assurance lui seront communiquées.

## G - ANNULATION

En cas d'annulation avant la date de l'embarquement :

G1 - par le propriétaire et/ou son mandataire, les sommes déjà versées ne sont pas remboursables.

G2 - par le convoyeur, les sommes déjà perçues sont remboursables, sauf en cas d'annulation due à l'état du bateau (voir Article B-6 plus haut).

Dans les deux cas aucun dommage et intérêt n'est exigible.

A

Le

Bon pour accord (mention manuscrite)

Le propriétaire/Le mandataire

Signature