

LE CONVOYAGE COOPÉRATIF

Où ?

Lorsque le temps libre est limité, que l'on souhaite élargir son rayon d'action, déplacer son bateau, résoudre un problème temporaire... Il y a une solution : le convoyage coopératif. C'est quoi ?

Ne pouvant naviguer avec votre bateau, vous demandez à quelqu'un, de confiance sans doute, de le faire à votre place. Il ne vous reste plus qu'à aller récupérer le voilier et à naviguer tranquillement. Idyllique, non ?

Alors pourquoi cela ne se pratique-t-il pas davantage ?

Ce n'est pas pour le plaisancier individualiste qui, pas plus qu'il ne prêterait sa voiture, ne prêterait son bateau.

Ce n'est pas pour le plaisancier qui ne quitte jamais les marinas dans ses périples.

QUAND ?

Il y a le convoyage préparé et le convoyage improvisé. En général, le premier marche mieux que le deuxième ! Mais... les miracles existent... (de moins en moins).

Étape une : trouver le chef de bord et se mettre d'accord sur les formalités et les dates, etc.

Étape deux : le chef de bord appelle copains et amis pour constituer son équipage et préciser les dates (le plus difficile).

Étape trois : vérifier que les papiers (passeports, visas, permis de conduire, etc...) sont valides si nécessaires ; que les dates de congés ont été acceptées, que les vols d'avions ont été réservés et que vous avez une longue liste d'attente de postulants en cas de défection de dernière minute (on peut toujours rêver !).

COMMENT ?

Formalités douanières :

Si vous ne voulez pas être accusés du vol du bateau, il vous faut une **convention** entre vous et le propriétaire, si possible en 2 langues selon votre itinéraire en plus des papiers de bord.

Si vous passez par quelques pays exotiques comme les Bermudes en changeant d'équipage, il faudra que l'équipier nouvel arrivant ait une lettre du chef de bord certifiant qu'il vient pour repartir et n'est pas un émigrant clandestin.

Prise en main du bateau:

Selon la météo, les lieux et les conditions de navigation, il est recommandé de ne pas partir directement dans une traversée de 15 jours comme des coureurs de compétition ! N'oubliez pas l'exercice d'homme à la mer, toujours plus compliqué qu'on ne le croit ; la prise de ris à

tester par beau temps par tout le monde, les mouillages et autres exercices de sécurité.

Test de l'équipage :

Si vous avez l'habitude de naviguer en école-croisière, Glénans ou autre, vous savez que la constitution d'un esprit d'équipe est une subtile alchimie qui tient aux personnes et au chef de bord. Un domaine où *prévenir vaut beaucoup mieux que guérir* les petits conflits dus à un espace confiné.

Conditions matérielles :

Si vous êtes avisé, vos équipiers expérimentés ont leur équipement pour naviguer et, pour les novices, il est toujours possible de récupérer un ciré et des bottes chez un copain ou chez vous. Attention à l'équipement de sécurité (feu étanche, brassières, harnais... sont-ils à bord, dans quel état, etc... Apporter les siens en cas de doute)

Concernant le bateau, un inventaire s'impose avant le départ et à l'arrivée, comme pour une location. La vérification du matériel de sécurité est indispensable. Un GPS portable, surtout si c'est le vôtre, est une mesure utile.

Si le bateau vient de stationner sous les tropiques, il y a beaucoup de chances que les fils de couture des voiles soient brûlés par les UV.

N'hésitez pas à amener une voile supplémentaire! (Cela nous a bien servi pendant le voyage d'Alias)

Conditions financières :

Le voyage coopératif n'est pas un voyage professionnel (le skipper doit être diplômé, déclaré et assuré). Donc, il n'est pas rémunéré.

Pour moi, le défraiement consiste à utiliser le voilier pour naviguer dans sa zone avant le départ (prise en main, vérification du matériel, cohésion de l'équipage) et de profiter des escales possibles en cours de route (Bermudes, Açores, Canaries par exemple).

Ces escales peuvent servir pour des changements d'équipage.

La règle : L'équipage partage les frais de port, de carburant et de nourriture depuis le jour de l'embarquement jusqu'au départ du bord.

Le piège : naviguer avec le propriétaire.

Dans ce cas, ce n'est plus un voyage coopératif.

Avec Roland et Georges sur le voilier Cannelle, par exemple... Cela devient une invitation à bord avec le propriétaire.

A vous d'accepter sa façon de naviguer, sa conception de la vie à bord, etc.

Ce n'est pas forcément désagréable, c'est différent : à vous les plaisirs, à lui les soucis!

Conclusions

Le voyage coopératif est-ce que cela marche ?

Oui, mais... Pas à tous les coups!

Dans tous les cas, cela reste une expérience enrichissante personnellement (nous gardons de très forts souvenirs de notre transat) et pour votre savoir-faire maritime.

Cela demande une confiance réciproque entre le propriétaire et le convoyeur qui n'est pas forcément instantanée.

ANNEXE - I Les formalités

La convention :

Elle justifie que vous naviguiez avec un bateau qui n'est pas le vôtre dans cette zone à telle date. Cela réduit la suspicion des autorités car elle tend à démontrer (et en particulier la version anglaise) que le bateau n'a pas été volé. Voir conventions types.

Il serait également souhaitable d'établir une convention entre le skipper et chacun des équipiers précisant le caractère bénévole du convoyage ainsi que les modalités de répartition des frais, en particulier ceux de rapatriement (sanitaire ou incompatibilité d'humeur...). Dans l'hypothèse, entre autres, où l'achat groupé des billets d'avion aura été effectué par le skipper, cela éviterait que le skipper soit considéré comme employeur.

Le dépôt bancaire de caution : s'il est concevable de devoir déposer une caution, elle ne devrait guère dépasser le montant de la franchise de l'assurance du propriétaire.

L'attestation d'assurance : celle du propriétaire doit être limpide. Elle doit vous **assurer** couvrir pour la zone en question (délicat pour une transat). En cas de doute, une lettre de l'assurance doit le préciser.

Une attestation sur papier à entête rédigée en anglais (espagnol, italien, etc... suivant voyage) est souvent réglementaire ; ne pas hésiter à réclamer ce document type que les assurances ne proposent pas spontanément.

Votre propre assurance a peut-être un rôle à jouer : responsabilité civile et protection juridique par exemple par rapport à vous, au propriétaire, à vos équipiers et aux autorités des pays visités. N'hésitez pas à la consulter et avoir des réponses écrites.

Exemple de convention

Convention entre Mme. et Mr.

Les copropriétaires du voilier*nom*.....(Type de voilier, immatriculé à et assuré en), représentés par madame, le mettront à disposition de monsieur, afin qu'il l'amène de St-Martin des Antilles jusqu'aux Açores, port de Horta.

Monsieur est titulaire depuis 1974 du permis B Suisse (n° 2033) et est domicilié à Il sera le chef de bord et assumera la responsabilité de convoyer le bateau jusqu'aux Açores en bon état, si possible le 5 juillet 2001 au plus tard.

Il constituera un équipage, agréé par les copropriétaires, pour assurer ce convoi.

Les copropriétaires avertiront leur compagnie d'assurance et un certificat d'assurance du bateau lui sera remis.

Le bateau sera disponible à partir du à St Martin. Ce jour là, un inventaire sera établi conjointement, avant la remise des documents administratifs du bateau.

Les copropriétaires présenteront le bateau dans le meilleur état de navigabilité possible en vue de ce voyage. Le matériel de sécurité sera conforme à la réglementation.

L'assurance du voilier comportant une franchise de SFr , une caution équivalente sera versée par et bloquée sur un compte bancaire à 2 signatures.

Mr. assure le convoi bénévolement. La franchise sera à sa charge uniquement en cas de perte ou d'avarie dont la responsabilité incomberait à Mr. ou à un de ses équipiers

Le bateau sera rendu propre et dans le meilleur état possible.

Dans ce cas, la caution sera entièrement restituée en fin de traversée.

Fait à, le

Pour les copropriétaires d'.....

Le chef de bord

Une version en anglais peut être très utile... Exemple:

Convention between Mrs Owner and Mr. Skipper

The owners of the yacht (*First 405*, registered in *port of attach* and insured in *Country*), represented by Mrs *Owner*, hereby confirm that the aforesaid yacht will be handed over to Mr. *SKIPPER* so that he must convey the yacht from St Martin island to the Azores.

Mr. *Skipper* is in possession, since 1974, of a swiss "Permis B" (n° 2033) and is resident at *adress*. He will skipper the yacht to the Azores and will be responsible for delivery the yacht in good condition, if possible before the *date*.

He will find the crew, which will be velted by the owners, for the voyage. The owners will inform the yacht insurance company and a certificate of insurance for the conveyance will be given to Mr. *Skipper*.

The yacht will be at Mr. *Skipper* disposal from *beginning* at *Departure* where the inventory will be made and the ship documents handed over to Mr. *Skipper*.

The owners will hand over the yacht in a seaworthy condition, fit for the voyage and in particularly the safety equipment should conform to the appropriate regulations.

The yacht insurance curses an excess of *franchise*. This sum will be placed in a bank account against the signature of the two above-mentioned persons.

Mr. *Skipper* is doing the voyage benevolent and the excess will be invoked only in the case of a accident, where the skipper or crew are found to be in fault.

The yacht will be delivered in the best possible condition and cleaned. The deposit, covering the excess, will be repaid to Mr. *Skipper* at the end of the conveyence.