



Faculté de Droit et
de Science Politique
Aix*Marseille Université



UNIVERSITE D'AIX – MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

POLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS
(CDMT)

« LE FINANCEMENT DU NAVIRE DE PLAISANCE »

Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit et Management des activités maritimes

Par

Gauthier FERRERO

Sous la direction de Monsieur le Professeur Cyril BLOCH

Année Universitaire 2020 – 2021

UNIVERSITE D'AIX – MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

POLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS
(CDMT)

« LE FINANCEMENT DU NAVIRE DE PLAISANCE »

Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit et Management des activités maritimes

Par

Gauthier FERRERO

Sous la direction de Monsieur le Professeur Cyril BLOCH

Année Universitaire 2020 – 2021

***« Cap sur le financement de tous
vos projets nautiques »***

Slogan Nautibanque By La Caisse d'Épargne

Remerciements

Je remercie Monsieur le Professeur Cyril BLOCH, Directeur du Master et du Pôle transport, pour m'avoir permis d'étudier le droit maritime et de ce fait, d'avoir pu bénéficier de cette formation universitaire de qualité, ainsi que pour avoir dirigé ce mémoire.

J'adresse mes remerciements à Monsieur ADELANTADO Yohann ancien Directeur du centre d'affaire NAUTIBANQUE et bien sûr Madame LE LOHER Myriam, Responsable Clientèle Plaisance, et tutrice d'alternance, pour m'avoir accueilli au sein de cette équipe. Je la remercie spécifiquement pour son altruisme, sa patience et sa gentillesse en sa qualité de tutrice, et de son application dans ma formation.

Je tiens à remercier l'ensemble de mes collègues de la NAUTIBANQUE By La Caisse d'Epargne, pour leur profonde gentillesse, et pour avoir fait de cette expérience professionnelle un véritable apprentissage humain.

Mes remerciements s'adressent également au personnel administratif du Pôle transport et à mes camarades de promotion.

<i>Remerciements</i>	5
INTRODUCTION	8
PARTIE 1 : LE RECOURS A L'INSTRUMENT DE CREDIT COMME MODE DE FINANCEMENT	16
Titre 1 : La difficulté du financement du navire en raison des risques inhérents à sa nature	17
Chapitre 1 : Le financement d'un bien par nature risqué	18
Chapitre 2 : La nature juridique du navire à financer	23
Titre 2 : le financement d'un navire de plaisance selon la qualité de l'emprunteur	27
Chapitre 1 : La qualité juridique de l'emprunteur	29
Chapitre 2 : Les instruments de crédit mis à disposition pour le financement d'un navire de plaisance pour une personne morale ou une personne physique	34
PARTIE 2 : L'OBLIGATOIRE RECOURS A DES GARANTIES PAR L'ETABLISSEMENT DE PRET POUR FINANCER LE NAVIRE DE PLAISANCE	45
Titre 1 : L'hypothèque maritime comme garantie principale en matière de financement de navire de plaisance	46
Chapitre 1 : La mise en place de l'hypothèque maritime	46
Chapitre 2 : Les effets de l'hypothèque maritime	51
Titre 2 : Le recours aux suretés dites « traditionnelles »	55
Chapitre 1 : L'incontournable place des suretés personnelles	55
Chapitre 2 : Le recours aux suretés réelles	62
CONCLUSION	66
Bibliographie	68
Liste des Annexes	71
Table des Matières	72

INTRODUCTION

Le monde du nautisme est assez vaste. Il concerne les activités en mer mais aussi ses acteurs les plaisanciers.

Le nautisme est défini comme étant tout ce « *qui concerne la navigation de plaisance et les sports de l'eau*¹ ».

La plaisance est défini quant à elle comme « *une notion de plaisir*² ».

La navigation de plaisance se traduit comme une notion de plaisir contrairement à la navigation maritime commerciale qui ne trouve son intérêt que dans sa dimension commerciale. Il faut toutefois nuancer. Le Professeur Mendin distingue de manière très claire la différence entre le droit applicable au transport maritime et de celui de la plaisance. « *Le droit maritime est le droit applicable à la navigation commerciale ou à la pêche tandis que le droit de la plaisance est/ou serait celui d'une navigation désintéressée*³ ». La plaisance se divise en deux catégories : La plaisance et la grande plaisance.

La plaisance. Le secteur de la petite et moyenne plaisance comprend les navires de plaisance dont la taille est inférieure à 24 mètres.

La grande plaisance. Le secteur de la grande plaisance se distingue de la petite et moyenne plaisance du fait de la taille des navires. En effet, on parle de grande plaisance lorsque le navire dépasse 24 mètres. Il est utilisé le terme *Yacht* pour ces navires de grande plaisance.

¹ Définition du nautisme CNRTL

² Définition du nautisme CNRTL

³ François Mandin « Les sources formelles du droit de la Plaisance » ; page 1

Défini par le dictionnaire comme « *un bâtiment ponté, d'assez fort tonnage, conçu pour la navigation en haute mer* » là est la définition courante du navire. En droit le navire est un bien de nature mobilière tels que défini à l'article 531 du Code civil. Le statut du navire est régi en France par le décret d'application n°67-967 du 20 Octobre 1967. Le code des transports ainsi que de nombreux textes réglementaires et autres articles du Code des douanes. Le navire de plaisance trouve peu sa place dans les textes de lois, leur statut est précisé dans la division 240 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 : "*La sécurité des navires*".

Destinée à un usage loisir, la plaisance reste un moteur économique au sein de la filière nautique. Le secteur de la plaisance et du nautisme bénéficie d'une attractivité très forte. Outre le financement des navires de plaisance, sujet de ce mémoire, le nautisme permet le développement de nombreux acteurs économiques. La région Provence Alpes Côtes d'Azur (ci-après PACA) en est le meilleur exemple. En quelques chiffres la région PACA représente :

- 25% du chiffre d'affaire de la profession du Nautisme
- La région PACA est la première région en nombre d'immatriculation de navire de plaisance
- Il s'agit d'une région qui accueille plus de 140 ports et 60.000 anneaux
- C'est la région qui accueille chaque année 40% de la plaisance mondiale⁴

Différents secteurs tels que celui de l'évènementiel avec le développement des activités nautique et de bords de mers encadrées génèrent environs 88 millions d'euros de chiffres d'affaires lors de l'année 2019⁵. En revanche, il n'est pas possible de se fonder sur des chiffres plus récents en raison de la crise du Covid qui a sensiblement impacté le milieu. Les infrastructures liées au monde du nautisme et de la plaisance pèsent à elles seule plus de 146 millions d'euros. Cela comprend les

⁴ Source documentation NAUTIBANQUE by La Caisse d'Epargne

⁵ Source « Le nautisme en Provence – Alpes – Côte d'Azur Un fort potentiel de développement pour la région »

ports de plaisance bien différents des ports de commerce, ainsi que les zones de mouillage. Enfin, la région PACA est elle aussi un acteur majeur dans le monde de l'industrie nautique. Par exemple, deux tiers des entreprises de ce secteur ont un chiffre d'affaire de plus de 2 millions d'euros. Parmi ces entreprises se trouve de nombreuses entreprises d'activités de constructions de navires de plaisance, d'équipementiers, de réparateurs et de services liés au nautisme (avitailleurs, soudeurs etc ...).

Le monde de la plaisance est partagé entre de nombreux acteurs et les particuliers y prennent pleinement part. En effet, vous-même peut être êtes déjà acteur de ce monde. Le fait d'avoir fait l'acquisition d'un navire de plaisance vous fait participer à ce microcosme nautique. Vous participez à la vie et au rayonnement économique du monde la plaisance. C'est pour cela que des solutions de financement ont été mis en place pour faciliter l'accès à la navigation : acquérir son propre navire de plaisance. Parmi de nombreux acteurs, celui qui se démarque le plus est la banque. Elle au centre de cette économie et a pour fonction d'accompagner au mieux les acteurs de la plaisance.

Le financement a pris une part de plus en plus importante dans la vie des ménages aujourd'hui. Il est au cœur de chaque projet des individus à chaque stade de leur vie.

Il paraît opportun de définir le financement afin de mieux comprendre le financement de navire de plaisance.

Le financement se définit comme l'action de « *fournir les capitaux nécessaires à la création et/ou au fonctionnement, au développement d'une entreprise, d'un secteur économique, d'une personne morale*⁶ ». Cette définition restreint son champ d'application. Cette définition du financement semble faire penser que cette technique n'est réservée qu'aux personnes morales. Ce qui exclut *de facto* les

⁶ [FINANCEMENT : Définition de FINANCEMENT \(cnrtl.fr\)](http://cnrtl.fr)

personnes physiques. Or, le projet de recherche permettra de montrer que les possibilités de financement de navire de plaisance ne sont pas réservées aux entreprises mais aussi aux consommateurs.

En effet, le financement concerne aussi bien le monde économique dirigé par les entreprises que la vie privée des individus. Plus concrètement, d'une part, et du point de vue des individus, le principal outil de financement concernant les ménages est celui du crédit à la consommation. Celui-ci se développe à la fin de la seconde guerre mondiale, puisque le crédit à la consommation s'est très vite imposé comme le moyen de financement pour rééquiper les ménages français. Il est institutionnalisé au milieu des années 1950 et de nombreuses sociétés comme Arthur Martin ou encore Moulinex leader de l'électroménager de l'époque développent leurs propres mécanismes de crédits afin de faciliter leurs ventes. D'autre part, pour les entreprises, recourir au financement a toujours permis à celles-ci de ne pas recourir à leurs fonds propres pour acquérir du matériel ou agrandir leur patrimoine économique.

Il existe différentes formes de financement, toutes ne feront pas l'objet d'une étude approfondie mais il convient de les présenter brièvement afin de mieux cerner la notion qui intéresse le projet de recherche.

Le financement sur fonds propres. Le navire de plaisance peut être financé sur fonds propre. Le particulier peut choisir s'il dispose d'une liquidité suffisante pour financer de ses propres deniers son futur navire de plaisance.

Les leviers de financement. Le raisonnement pour un professionnel sera le même. Toutefois la société acquéreuse du navire devra disposer d'une trésorerie suffisante afin de pouvoir financer le navire. Les armateurs font de plus en plus appel à des leviers de financement pour renouveler leurs flottes. L'utilisation de fonds d'investissement, d'émissions de titres, de groupe intérêt économique fiscal

maritimes, des acquisitions *via* des outils de financement comme la titrisation ou encore comme il sera traité au sein de cette étude via les prêts bancaires.

Le financement participatif. Appelé aussi *Crowdfunding*, le financement participatif consiste en un échange de fonds entre individus en dehors des circuits financiers institutionnels⁷. L'utilisation de plateforme en ligne a contribué à son succès.

Le financement participatif reste tout de même réglementé mais permet de s'affranchir des circuits institutionnels. En 2014, l'ordonnance⁸ relative à la réglementation du financement participatif est publiée, elle vient définir un nouveau cadre réglementaire pour cette activité.

Cet usage de financement *via* un système de don est souvent utilisé pour des projets nécessitant une très forte liquidité. Elle vient pallier le manque laissé par les établissements de crédit ou organisme de financement qui n'ont pas souhaité financer les projets proposés.

L'exemple emblématique de financement par cette technique est celui du navire Pen Duick⁹. En effet, il a été financé par l'association « Eric Tabarly » dans l'objectif de classer ce voilier comme monument historique. Le financement a été réalisé via une plateforme de financement participatif. L'association a réussi à réunir 250.000€ sur un total de 650.000€ de travaux de rénovations.

Différentes techniques de financement peuvent être utilisées pour financer des projets de grandes envergure. Ces moyens de financements concernent plutôt le monde de la Grande plaisance et notamment dans le cadre de financement de méga Yacht. Le meilleur exemple reste le voilier du milliardaire Russe Andreï

⁷ Site du ministère de l'économie des finances et de la relance

⁸ 'ordonnance n°2014-559 du 30 mai 2014

⁹ [Un crowdfunding pour sauver Pen Duick](#) ; [Un crowdfunding pour sauver Pen Duick \(bateaux.com\)](#)

Melnitchenko¹⁰ qui s'est offert le voilier considéré comme le plus cher au monde pour la somme de 417 millions d'euros. Ce genre d'opération de financement certes spectaculaire reste pour le moins très opaque et ne permettent pas d'en faire une étude claire et transparente.

Ce gigantisme du nautisme s'apparente au gigantisme des navires de commerce :

- Cargo

- Tanker / Super Tanker

- Vraquiers

Cette course au gigantisme nécessite des moyens de financements toujours plus impressionnants et dont la capacité d'adaptation ne doit pas faillir . De nombreux opérateurs économiques sont utilisés pour permettre le financement de ces types de navires. Les armateurs renouvellent ou augmentent leurs flotte en utilisant des leviers de financements. L'exemple du financement par titrisation consiste à faire appels à des fonds d'investissements ou encore procéder à des émissions de titres et comme l'étude qui va suivre utiliser l'instrument de crédit pour acquérir leur futur actif.

Le recours à l'instrument de crédit reste le moyen traditionnel de financement de projet. Les établissements de crédits ainsi que les sociétés de financement spécialisées se sont saisis de ce marché afin de développer des offres sur mesure pour le consommateur ou le professionnel désireux d'acquérir un bien.

Les établissements de crédit, les sociétés de financement ont très vite su proposer des solutions performantes pour accompagner les plaisanciers dans la future acquisition de navire de plaisance. Ces établissements interviennent dans un cadre

¹⁰ [Sailing Yacht A, le plus grand voilier privé du monde \(bateaux.com\)](http://bateaux.com)

très règlementé. Plus particulièrement, le Code monétaire et financier vient fixer les règles concernant les sociétés de financement¹¹. De plus, la société de financement reste très proche de l'établissement de crédit. Afin d'exercer son activité elles se doivent de recevoir un agrément délivré par l'autorité de contrôle prudentiel de régulation (ACPR)¹². Les règles générales applicables aux établissements de crédit sont régies aux articles L511-1 à L511-4 du Code Monétaire et financier. L'une des premières prérogatives est que cette personne morale puisse effectuer à titre de profession habituelle des opérations de banques¹³. Ces opérations dont l'opération de crédit fait partie¹⁴.

De nombreuses sociétés de financement ont pignon sur rue dans le nautisme, CGI Finance ou encore SGB Finance. Il s'agit de filiales d'établissement de crédit comme la Société Générale (pour SGB Finance).

Le professionnel peut recourir aux services d'un établissement de crédit afin de pouvoir bénéficier d'une offre de financement. Ce financement peut concerner l'acquisition d'un navire de plaisance. En effet, celui-ci, est un bien de consommation. Pour autant, il demeure, assez particulier, et ce produit n'est pas mis à disposition par toutes les banques.

Au vue de ce développement se pose la question du financement du navire par le biais d'un crédit.

Il sera alors présenté en première partie l'étude des risques réalisée par l'établissement prêteurs pour le financement de cet actif à risque : le navire de plaisance. Une fois ces risques mesurés et appréciés, il conviendra d'étudier les

¹¹ Les sociétés de financement sont des personnes morales, autres que des établissements de crédit, qui effectuent à titre de profession habituelle et pour leur propre compte des opérations de crédit dans les conditions et limites définies par leur agrément. Elles sont des établissements financiers au sens du 4 de l'article L. 511-21.

¹² Art, L511-10 du Code monétaire et financier

¹³ Art. L511 – 1 du CMF

¹⁴ Art. L311-1 du CMF

différentes formes de crédits mis à disposition pour le plaisancier consommateur ou le plaisancier désireux d'acquérir un navire de plaisance en créant une société afin de l'exploiter (Partie 1).

L'octroi de crédit n'est pas sans risques pour le créancier. De ce fait, il sera traité dans une seconde partie des garanties applicables lors de la délivrance d'un crédit. La reine des garanties en droit des suretés maritime demeure l'hypothèque maritime. Après avoir présenté cette sureté, il sera intéressant de traiter des garanties prises plus traditionnelles. Ces suretés de droit commun demeurent essentielles pour palier le risque de défaillance du débiteur. Il sera alors question de traiter des suretés personnelles et réelles prises lors de l'octroi de crédit pour le financement de navire de plaisance. (Partie 2).

Partie 1 : Le recours à l'instrument de crédit comme mode de financement

Le postulat de départ fondant l'intérêt au recours du crédit est le suivant : le plaisancier n'a, souvent, pas la possibilité d'acheter son futur navire avec ses fonds propres.

Quand bien même celui-ci aurait les ressources économiques adéquates, il pourrait par pur choix patrimonial décider de ne pas se dessaisir d'une partie de sa trésorerie personnelle. En ce cas, l'instrument de crédit est adéquat pour procéder à l'acquisition du bateau.

Le choix de faire appel à un financement nécessite de nombreux procédés, des caractéristiques particulières et des conditions propres à ce mécanisme financier.

La nature même du navire de plaisance en fait un actif particulièrement risqué. De par sa nature à risque il peut inquiéter des professionnels du crédit moyen ou long terme tant le risque lors du financement de cet actif est important.

C'est pourquoi en première partie de cette étude, il sera intéressant de procéder à une analyse de l'actif en lui-même : le navire de plaisance (Titre 1). Il sera ensuite question des différentes formes de crédits disponibles selon la qualité de l'emprunteur (Titre 2).

Titre 1 : La difficulté du financement du navire en raison des risques inhérents à sa nature

Le navire peut être assimilé à de nombreuses utilisations.

Si l'on remonte loin dans la mémoire collective, le navire avait une fonction principale d'aide au franchissement d'un obstacle : l'eau. Par la suite, sa dimension économique est apparue rapidement puisque le navire est à l'origine du commerce mondial dans sa forme moderne.

Le concept de plaisance n'est apparu que tardivement. De par sa nature qualifiée de « plaisance », le navire de plaisance, n'est pas un outil économique ou alimentaire. Sa fonction n'est que secondaire, orientée vers un usage récréatif.

Bien que destiné à un usage de loisir, le financement de ce bien est risqué par nature (Chapitre 1).

Par conséquent, le navire qu'il soit de commerce ou de plaisance obéit à un régime juridique qui lui est propre (Chapitre 2).

Chapitre 1 : Le financement d'un bien par nature risqué

L'univers du nautisme peut présenter de nombreux risques pour l'établissement prêteur. Le navire peut être utilisé partout dans le monde.

Par conséquent, les navires évoluent dans un contexte international particulièrement problématique pour le droit et le monde bancaire. En effet, l'utilisation de navire pour les croisières ou autres formes de voyages fait que le navire ne restera pas sur le sol français. De plus, l'univers du nautisme et ses acteurs ne sont pas de mêmes nationalités. La plaisance amenant son lot de touristes, les fonds appelés à financer le bateau peuvent provenir de pays dit à risque.

Les établissements financiers ou les établissements de crédits se doivent d'anticiper ces risques financiers. Cette politique interne de suivi de procédure de conformité est propre à chaque banque. Cela permet que celle-ci suive une procédure éthique sur l'origine des fonds et des financements qu'elles appliquent par la suite. Cette étude en amont permet entre autres d'éviter que les fonds qu'elles financent ou encore les fonds qu'elles perçoivent ne soient constitutif du blanchiment d'argent ou permette le financement d'activités illicites comme le terrorisme.

Cette conformité bancaire découle des travaux de BALE II et du règlement 97-02 du Comité de la réglementation bancaire et financière (ci-après CRBF) ayant pour objectif de réguler les activités bancaires et de crédits.

Qu'est-ce que le risque en matière de financement ? Il se définit comme un danger éventuel, plus ou moins prévisible, inhérent à une situation ou à une activité¹⁵.

Dans le domaine bancaire le risque est omniprésent lorsque le banquier octroie un crédit. En effet, il s'expose au non-paiement du crédit, et donc à la non réalisation

¹⁵ <https://www.cnrtl.fr/definition/risque>

du crédit. Les fonds qui vont être mis à disposition pour le projet de financement ne doit pas être irréaliste ou ne doit pas présenter un risque « trop élevé ».

Ce risque est apprécié par des règles pouvant prendre la forme de normes européennes que tout établissement prêtant de l'argent se doit de respecter (Section 1). Une fois ce risque appréhendé l'établissement prêteur se doit d'analyser l'actif afin de connaître au mieux celui-ci et autoriser ou non le prêt d'argent (Section 2).

Section 1 : La gestion du risque d'un point de vue normatif

Le monde de la finance, plus précisément le monde bancaire est familier avec les crises.

Sans revenir en détail sur l'histoire des crises financières dont l'évènement marquant remonte au krach boursier de 1929 mais aussi celui de 1987 ; il s'agit d'un phénomène plutôt récurrent dont les impacts se font ressentir sur les sociétés des années après. Il s'agit notamment du cas de la crise de 2008 qui marqua les systèmes économiques jusqu'à aujourd'hui.

Afin d'éviter que ces évènements ne se reproduisent, de nombreuses directives européennes puis des textes internationaux ont été mis en place pour pallier à ces krachs boursiers. De mêmes, les banques et organismes de prêts doivent respecter des politiques de risques sur chaque produit de financements qu'elle propose.

Le mécanisme de contrôle sont très nombreux :

- L'autorité de contrôle prudentiel et de résolution dont la mission est de surveiller l'activité des banques et des organismes d'assurances en France¹⁶.

¹⁶ [Qu'est-ce que l'ACPR ? | Banque de France \(banque-france.fr\)](https://www.banque-france.fr/actualites/actualites/2017/09/14/Qu'est-ce-que-l'ACPR-?)

- Le ministère des finances dont le rôle est de définir, préparer et conseiller la politique mise en place par le gouvernement dans le domaine de l'économie, des finances et de la consommation¹⁷.
- Le service TRACFIN est un service de renseignement sous la tutelle de l'autorité du ministère de l'économie et des finances. TRACFIN va permettre de lutter contre les circuits financiers, le blanchiment d'argent ou encore le financement du terrorisme¹⁸.
- La politique interne de la banque, cette politique est inhérente à chaque banque. Elle est représentée par une politique des risques propre à chaque actif à financer.

Plus particulièrement, c'est en interne que le risque doit faire l'objet d'une gestion particulière (Section 2).

¹⁷ [Le ministère de l'Économie, des Finances et de la Relance | Gouvernement.fr](https://www.gouvernement.fr)

¹⁸ [TRACFIN | economie.gouv.fr](https://www.economie.gouv.fr)

Section 2 : La gestion du risque interne à l'établissement prêteur

La gestion du risque par l'organisme prêteur se matérialise à travers deux points. D'une part, la santé patrimoniale de l'emprunteur (Paragraphe 1) et d'autre part, la valeur de l'actif à financer (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 – La gestion du risque à travers la santé patrimoniale de l'emprunteur

Pour que l'organisme prêteur puisse mettre à disposition des fonds pour que l'emprunteur puisse acquérir son futur navire, celui-ci doit présenter un patrimoine sain et surtout le plus transparent possible.

L'analyse patrimoniale va consister à calculer le taux d'endettement avant la contraction du prêt pour l'achat du navire. Ce taux d'endettement sera mis en corrélation avec le reste à vivre restant de l'emprunteur avant et après le prêt concernant le navire. Les recommandations de Bercy et du HCSF¹⁹ pousse les banques à s'harmoniser sur un taux d'endettement ne pouvant dépasser 30%, et selon certains cas exceptionnels allant jusqu'à 35%. Il faut que le reste à vivre soit suffisant pour permettre l'octroi du prêt. Toutefois, il faut analyser le risque selon les revenus de l'emprunteur.

En effet pour des revenus faibles, 30% sera plus vite atteint que pour un emprunteur avec une forte capacité de revenus.

¹⁹ Haut conseil de stabilité financière

Paragraphe 2 – La gestion du risque à travers la valorisation de l’actif financé

Une fois ces normes mises en place et respectée par l’organisme prêteur, il faut connaître le risque de l’actif à financer. Afin d’appréhender au maximum les risques, le prêteur se doit d’évaluer l’actif à financer.

En ce cas, il est admis que pour tout financement une expertise doit avoir lieu afin de mieux connaître et cerner les risques afférant à l’actif à financer.

Cette expertise est déléguée à un expert maritime reconnue par l’organisme prêteur. L’expert va réaliser une expertise technique et de valeur. L’expertise technique permet de renseigner au futur acquéreur ainsi qu’à l’organisme prêteur de la bonne santé du navire. Elle permettra de déceler des vices non apparents qui auraient pu échapper au futur acquéreur. L’expertise de valeur permettra de connaître la valeur marché du navire à financer. Pour l’organisme prêteur cette information est essentielle. La banque pourra alors mesurer le risque en utilisant une descente d’encours comparant le prix marché du navire et la descente d’encours du crédit octroyé.

L’expert est dit agréé par l’organisme prêteur. La rémunération de la prestation de service réalisée par l’expert sera à la charge de l’emprunteur. Ces conditions sont mentionnées dans la proposition de financement.

Chapitre 2 : La nature juridique du navire à financer

Le navire n'est pas un bien classique comme pourrait l'être un objet propre à la consommation qui se retrouve chez tous les ménages comme une télévision.

Son utilisation est multiple, il peut être aussi bien :

- Un outil de travail
- Un lieu de vie
- Un moyen de transport

Tous ces applications du navire qui font que du fait de sa nature « compliquée » il convient de traiter des deux points majeurs sur lesquels le navire se doit d'être apprécié : L'immatriculation du navire (Section 1) suivi du pavillon propre au droit applicable de celui-ci (Section 2).

Section 1 : L'immatriculation du navire de plaisance

Le navire n'est pas un bien comme les autres. Une de ses spécificités est liée à son immatriculation juridique ce qui est rare concernant les meubles corporels. Concrètement, tous les navires sont recensés par l'administration et portés sur des registres publics. En ce sens, le navire se rapproche des immeubles. Cette immatriculation est nécessaire car le navire est un bien individualisé. La banque couvre ses risques en détenant le maximum d'information concernant le bien qu'elle doit financer.

L'immatriculation du navire va permettre à l'établissement prêteurs de justifier du prêt spécifique pour le financement de l'actif qu'est le navire. Ce sera le cas lors de crédit affectés ou encore de crédit-bail ou de location avec option d'achat. Cette

condition demeure essentielle au contrat de financement. Pour rappel la définition navire est précisé à l'article L 5000-2 du Code des transports²⁰.

De même, l'immatriculation est capitale pour la prise de garantie. En effet, elle est nécessaire pour inscrire une hypothèque sur le navire. Ce dernier devient alors l'objet d'une garantie. Dès lors, Le navire est un bien individualisable, la prise en hypothèque sera alors possible « *à la condition d'en notifier les tiers* »²¹.

Section 2 : Le pavillon du navire

En droit maritime, et particulièrement en droit de la plaisance maritime le pavillon à deux sens.

Le premier est matériel, le pavillon porté à l'arrière du navire indique le pays de celui-ci.

Le second est juridique et désigne la nationalité du navire. Cette immatriculation permettra de connaître le droit applicable en haute mer et ainsi connaître quelle convention à appliquer.

La question du pavillon est essentielle en matière de financement de navire de plaisance. En effet, c'est selon le pavillon du navire que l'établissement de crédit pourra choisir s'il accepte ou s'il refuse le financement du navire de plaisance.

Cette décision, loin d'être arbitraire, est inhérente à la politique des risques internes de la banque ou de la société de financement.

²⁰ « I. — Sauf dispositions contraires, sont dénommés navires pour l'application du présent code :

1° Tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci ;

2° Les engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime, affectés à des services publics à caractère administratif ou industriel et commercial.

II. — Sauf dispositions contraires, les dispositions du présent code ne s'appliquent pas aux navires de guerre, qu'ils soient français ou étrangers. Sont considérés comme navires de guerre tous bâtiments en essais ou en service dans la Marine nationale ou une marine étrangère. »

²¹ Arrêt C.cass 11 déc. 2007 « Calypso »

Pour autant, étant donné qu'il s'agit d'un choix pour les établissements bancaires d'accepter ou de refuser de financer un navire étranger, il est possible que la loi applicable, celle du pavillon, soit différente de celle de l'établissement prêteur.

En cas de non-paiement des loyers ou des échéances de prêt, il est possible de saisir le navire de plaisance. Le navire peut alors se trouver dans un port de la même nationalité que son pavillon. Il se peut que la nationalité du pavillon n'ait pas ratifié la convention de Bruxelles de 1952 sur la saisie conservatoire des navires.

Fort de cette impossibilité de saisir le navire, l'établissement prêteur se retrouvera d'une part privé de ses loyers ou de ses échéances de prêt et d'autre part privé de saisir le navire hypothéqué au préalable²².

La banque répond à une politique des risques internes. En tant qu'établissement financier, elle se doit de respecter de nombreuses règles de conformité²³, en anglais la « *compliance* ».

La *compliance* est un service interne à la banque tenant à jour différentes listes de pays à risques. L'objet de ces listes est d'isoler les pays à risque en matière de financement. En fonction, la procédure de financement ne sera pas la même. Il existe, notamment, deux listes :

- D'une part, la liste grise est celle dans laquelle certaines opérations peuvent être réalisées mais nécessitent en général un accord du comité des engagements de la banque et parfois mêmes des membres du directoire ou de la direction selon les modèles de direction.
- D'autre part, la liste noire est celle dans laquelle aucune opération, transaction et relation bancaire ne peut être réalisée avec les pays y figurant.

²² Partie 2 sur les garanties appréhendables

²³ Règle de BALE II adopté en 2004 et du règlement de 97-02 du comité de la réglementation bancaire et financière (CRBF)

La nationalité du pavillon sera alors appréciée par la *compliance* en amont afin que celle-ci dresse une liste autorisant ou non le financement d'un navire battant pavillon autre que français. Le financement d'un navire battant sous tel ou tel pavillon fera l'objet d'une décision prise en comité interne de la banque. Il sera nécessaire dans certains cas d'avoir une opinion juridique selon le pavillon du navire à financer.

Dans le cadre de financement de navire, le pavillon ne portant aucun risque reste le pavillon français de plaisance ou son pavillon commercial le Registre International Français (RIF). En PACA, le pavillon monégasque reste apprécié par les organismes de financement.

Les pavillons *Red Ensign*, pavillon britannique ne sont plus les bienvenus lors de financement de navire. La raison, le *brexit*. De nombreuses incertitudes demeurent quant à la gestion du *brexit*. Le pavillon britannique n'a plus le vent en poupe depuis.

Une fois le risque du navire à financer apprécié, il convient de s'intéresser à la qualité juridique de l'emprunteur.

Titre 2 : le financement d'un navire de plaisance selon la qualité de l'emprunteur

Il a été évoqué dans l'introduction la possibilité pour une personne physique de financer son navire sur ses fonds propres. Au même titre, une personne morale peut utiliser une partie de la trésorerie de la société afin de financer ce bien atypique. Le plus souvent, les sociétés peuvent avoir pour objectif de financer des projets colossaux comme des hyper-structures maritimes, gros cargo ou encore structures offshores. Cela implique la mobilisation de nombreux acteurs juridiques afin de réaliser des montages. Ces montages déjà traités dans l'introduction, relèvent en effet de :

- Le *Shipping finance* qu'est le financement de navire destiné au transport de marchandise ou le financement de plateforme off-shore.
- Des navires destinés à la Grande plaisance.

Dans ce Titre, il sera intéressant de traiter de l'instrument de financement qu'est le crédit sous sa forme classique :

- Le crédit à la consommation (pour un montant inférieur à 75.000 €)
- Le crédit à moyen/long terme

Il conviendra de ne pas ignorer d'autres formes de crédit comme le crédit-bail ou encore la location avec option d'achat qui sont particulièrement attractifs pour l'acquisition d'un navire.

Ce titre se divisera en deux chapitres.

Tout d'abord, le premier chapitre portera sur la qualité juridique de l'emprunteur qui sera amené à recourir à l'une ou l'autre des différentes formes de financement pour acquérir le navire (Chapitre 1).

Ensuite, le second chapitre traitera des différentes techniques de financement, les formes de crédit classiques tout d'abord, puis le financement d'un navire sous la forme de location avec option d'achat pour les personnes physiques et sous la forme de crédit-bail pour les personnes morales (Chapitre 2).

Chapitre 1 : La qualité juridique de l'emprunteur

Tout un chacun peut recourir à un financement pour acquérir un bien. Dans le cas de cette étude il sera question de différencier la qualité de l'emprunteur. Il pourra s'agir d'un consommateur (section 1) ou alors d'un professionnel qui aura choisi de créer une société dédiée à la gestion du navire à financer (Section2).

Section 1 : L'emprunteur ayant la qualité de consommateur

PARAGRAPHE 1 La définition du consommateur

« Le consommateur est toute personne physique qui agit à des fins qui n'entrent pas dans le cadre de son action commerciale, industrielle, artisanale, libérale ou agricole²⁴ ». Plus précisément cette définition permet d'englober deux catégories de personne. D'une part, les personnes physiques qui contractent pour des besoins privés dans le cadre de tous les contrats y compris le professionnel dans le cadre privé. D'autre part, le professionnel qui conclut un contrat en dehors de sa spécialité mais qui a un lien avec son activité. Il n'y a pas de réponse précise avec la notion de consommateur. Cette seconde catégorie n'était au départ pas considéré comme pouvant être consommateur à l'aune d'une jurisprudence militant pour une interprétation stricte du texte²⁵.

De cette nature découle un droit particulier et ayant pour réputation d'être particulièrement clément pour les consommateurs qui bénéficieront des dispositions du code de la consommation. Par conséquent, lors du financement du navire, il conviendra d'être extrêmement vigilant quant à la nature de l'emprunteur.

²⁴ C. consom., art. liminaire

²⁵ 1ère civ 24 janv 1995 : un professionnel qui agit pour son activité ne peut pas être considéré comme un consommateur.

De même, le consommateur va bénéficier de taux de prêts différents par rapport au professionnel.

PARAGRAPHE 2 Les taux de prêt pour les consommateurs

La philosophie du droit de la consommation est d'être extrêmement protectrice du consommateur.

Les établissements de crédit mettent à disposition des fonds pour permettre le financement de biens mobiliers ou immobiliers.

Lorsque l'établissement de financement va préparer une offre de financement elle va inclure en plus du capital à financer des intérêts. Ces intérêts vont être la rémunération que se verse l'établissement de crédit ou de financement lorsqu'elle va prêter les fonds servant au crédit. Le code de la consommation vient encadrer cette pratique afin que les banques ou autres organismes de financement ne puissent pas procéder à des pratiques trompeuses.

Il sera mentionné lors de la présentation de l'offre de crédit :

Le taux effectif global (TEG)²⁶, c'est un taux d'intérêt destiné à représenter le coût réel du crédit.

Élément obligatoire sans aucune exception ou atténuation possible.

L'établissement de crédit ou l'organisme de financement va devoir indiquer sur la publicité le TEG applicable. Sur le contrat de crédit lui-même. Souvent dans les publicités apparaît le TEG avec un exemple chiffré.

²⁶ Art L314-1 et suivants: du Code de la consommation

Le TEG prend en compte le taux d'intérêt de base ainsi que tous les frais et rémunérations diverses que le prêteur engrange comme par les frais de dossier montant des primes d'assurance.²⁷N'entre pas dans le TEG les frais notariés.

Des sanctions s'appliquent en cas de manquement : amende jusqu'à 150 000€ et on considère que la clause inexacte est annulée et est remplacé par le taux légal.

²⁷ Art L314-5 du code de la consommation

Section 2 L'emprunteur ayant la qualité de professionnel

PARAGRAPHE 1 – La définition du professionnel

Le professionnel est défini par la directive du 25 Octobre 2011, il s'agit de « toute personne physique ou morale, public ou privé qui agit à des fins entrant dans le cadre de son activité commerciale, industrielle, artisanale, libérale ou agricole y compris lorsqu'elle agit au nom et pour le compte d'un autre professionnel »²⁸.

Les personnes compétentes dans un champ d'activité. Permet de mettre en œuvre la responsabilité avec notamment un cumul de sanctions pouvant aller jusqu'à l'interdiction d'exercer.

Il est tenu d'une particulière vigilance ce qui implique que pèse sur lui des obligations de faire ou de ne pas faire.

Cette obligation de faire est l'obligatoire rattachement du navire à la société.

PARAGRAPHE 2 – Le rattachement du navire à la société

En revenant à la définition du professionnel, le bénéficiaire du financement via une société (personne morale) doit « *agir à des fins entrant dans le cadre son activité commercial* ».

En ce cas, la société qui sera créée pour permettre le financement du navire de plaisance devra avoir comme objet principal un lien avec le nautisme.

Ce lien direct avec le nautisme qui est inscrit dans l'activité commerciale de la société se trouve dans les statuts. Les statuts s'entendent comme le contrat de

²⁸ Transposition de la directive du 25 octobre 2011.

société stipulant les règles régissant les associés et actionnaires de la société ainsi que les principales règles de fonctionnement de la société²⁹.

²⁹ Article 1835 du Code Civil

Chapitre 2 : Les instruments de crédit mis à disposition pour le financement d'un navire de plaisance pour une personne morale ou une personne physique

Section 1 : Les différentes formes du crédit classique

Le navire de plaisance est un bien de consommation particulier, avec des règles qui lui sont propre. Pour autant, il en reste un bien meuble propre à la consommation. Ce qui implique que son acquisition lorsqu'elle emporte un financement doit répondre des règles du crédit à la consommation.

Le crédit classique s'apparente à la mise à disposition des fonds permettant le financement du navire (Paragraphe 1). Le crédit est lié à l'emprunteur. Le financement locatif est transmissible avec le bien financé, cela en fait une différence majeure (Paragraphe 2).

PARAGRAPHE 1 –Les différentes formes de crédit classique : Le crédit

Il existe en droit français différents types de crédit pour le consommateur : le crédit à la consommation (A) et le crédit Moyen et long terme amortissable (B). La clé de répartition entre les deux est liée au montant du financement souhaité.

A. Le crédit à la consommation

Bien qu'il s'agisse d'un bien meuble corporel spécifique, c'est le droit de la consommation³⁰ qui va régir le financement d'un bien lorsque son montant se situe entre 200€ et 75.000€.

Il se définit comme un contrat entre deux parties qui sont le prêteur et l'emprunteur, lesquels s'engagent à consentir à l'emprunteur personne physique dans un but

³⁰ Code de la Consommation, art L.311-1 s., D. 312-1 s.

strictement étranger à son activité commerciale ou professionnelle l'obtention d'un crédit sous la forme d'un prêt³¹.

Cette forme de prêt est idéale pour l'achat de navire de plaisance. Son avantage réside dans son encadrement juridique souple et la rapidité de délivrance des fonds par l'établissement de financement. Pour ces raisons, il est particulièrement apprécié des futurs acquéreurs de navire de plaisance.

Toutefois, il est strictement réservé au consommateur ce qui limite la portée de cet instrument de crédit.

En matière de financement de navire de plaisance, l'établissement prêteur demande que le crédit soit affecté³². L'affectation sera liée au financement en question : le navire de plaisance.

Il convient de présenter ensuite le crédit moyen long terme dit crédit classique.

B. Le crédit moyen long terme amortissable

Sur le crédit moyen long terme amortissable linéaire³³ :

Le crédit amortissable est une des formes de crédit à la consommation des plus répandues en France.

Une fois le prêt souscrit auprès de l'établissement de crédit il sera demandé à l'emprunteur de rembourser :

- Les intérêts du crédit
- Le capital emprunté

³¹ C. consom., art. L312-1 à L 312-94

³² C. consom., art. L. 311-1, 9 Crédit servant exclusivement à financer un contrat relatif à la fourniture de biens particuliers ou la prestation de services particuliers. Il obéit à un régime particulier, les obligations de l'emprunteur ne prenant effet qu'à compter de la livraison du bien ou de la fourniture de la prestation (C. consom., art. L. 312-44 à L. 312-51 et D. 312-8 à D. 312-118).

³³ Code de la consommation, art L312-62

Ces remboursements seront étalés sur une durée étalée dans le temps (le plus souvent en années).

Ces remboursements, appelés échéances, sont répertoriés dans un tableau d'amortissement remis par l'organisme prêteur.

Ce type de prêt est le plus couramment utilisé lors de financement de navire de plaisance, il permet d'avoir une vue globale et connaître le coût total mais aussi détaillé de l'opération de financement.

Afin de mieux mieux comprendre le crédit amortissable linéaire, figure en annexe un tableau d'amortissement d'un crédit amortissable linéaire sur une période de 10 ans.

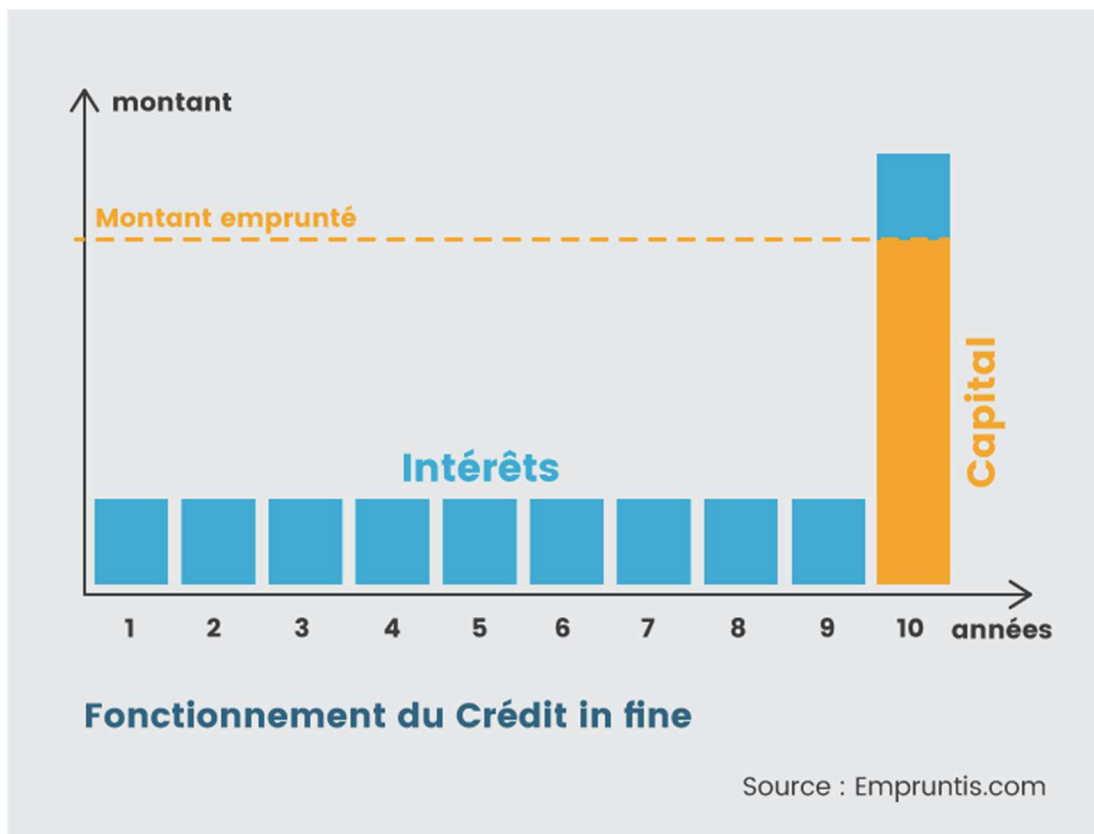
Sur le crédit *in fine*

Il s'agit là d'une méthode de financement qui diffère du crédit classique amortissable. En effet les échéances de prêts qui seront à payer le long de la vie du prêt ne seront que les échéances de loyers ainsi que l'assurance du prêt. Il ne sera pas pris en compte le capital. Ce capital sera alors à rembourser en totalité à échéance du prêt.

Cet instrument de crédit à l'avantage de réduire les échéances de prêts tout en capitalisant suffisamment pour le remboursement final du prêt.

Le crédit *in fine* peut être utilisé lorsque le calcul du taux d'endettement en amont de l'octroi du crédit peut être difficilement appréciable. Le restant à vivre étant supérieur avec l'absence de capital à rembourser à chaque échéance de prêt, l'octroi du prêt peut s'avérer plus simple pour l'organisme prêteur.

Afin de mieux mieux comprendre le crédit *In fine*, figure en annexe un tableau d'amortissement d'un crédit *in fine* sur une période de 10 ans.



34

Il ressort différents types de crédits applicable ou non au consommateur ainsi qu'au professionnel. Le choix de ses différents produits sera propre à l'emprunteur qui souhaitera ou non faire durer son crédit dans le temps. Toutefois, le futur acquéreur peut, selon les modalités qui vont être expliquées, acquérir un navire de plaisance en utilisant le financement locatif (section 2).

³⁴ <https://www.empruntis.com/financement/simulation-pre-immobilier/simulation-montage-in-fine.php>

Section 2 : Le financement locatif : La location avec option d'achat ou le crédit-bail mobilier

Paragraphe 1 La LOA ou *leasing*

A. Le mécanisme

La location avec option d'achat est présentée comme une opération à 3 parties où se rencontrent :

- Un contrat de financement
- Un contrat de location
- Un contrat de vente

C'est à la fois une association entre un contrat de location de biens d'un côté et de l'autre d'une promesse de vente faite par le crédit bailleur au crédit preneur.

A la fin de la durée fixée à la formation du contrat de LOA, le crédit preneur (le locataire du bien) peut s'il le souhaite acheter le bien à sa valeur résiduelle³⁵.

La valeur résiduelle se calcule comme suit :

$$VR = \text{Prix d'achat} - \text{Le montant des amortissements cumulés}$$

Il peut, aussi, demander le renouvellement du contrat de LOA avec un loyer plus faible ou mettre fin à l'opération de LOA en restituant le bien.

D'un point de vue juridique le contrat de LOA reproduit à l'identique les mêmes règles que le contrat du crédit-bail. Toutefois, le contrat de crédit-bail est règlementé par le Code Monétaire et financier³⁶ (Cf « Chapitre 2 : Les instruments

³⁵ Valeur résiduelle : correspond à la valeur d'un bien à l'expiration de sa durée d'utilisation ou de location.

<https://www.capital.fr/votre-argent/valeur-residuelle-1356179>

³⁶ Article L313-7 du CMF

Les opérations de crédit-bail mentionnées par la présente sous-section sont :

de crédit mis à disposition pour le financement d'un navire de plaisance »). Cette définition donnée par le Code monétaire et financier précise bien que sera applicable ce contrat pour des opérations à usage professionnel. Or l'acquisition en LOA d'un navire de plaisance concerne une usage privée du navire.

En ce cas, le contrat de crédit-bail sera soumis aux dispositions du Code de la Consommation relatives au crédit à la consommation³⁷. Règlementé à l'article L.311-2 du Code de la consommation, la location avec option d'achat (LOA) est soumise au régime du crédit à la consommation. Cette opération de financement est très protectrice du consommateur, le plaisancier.

B. La disparition des avantages fiscaux liés à ce mécanisme de financement

La principale raison d'attractivité de la LOA était l'avantage fiscale qu'elle procurait. Une instruction présentée le 24 Janvier 2005 permettait d'appliquer une réfaction 50% sur le taux de TVA des loyers :

« Conformément à l'article 172 de l'annexe II au CGI, l'évaluation du temps passé en dehors des eaux territoriales communautaires (lorsque le loueur est établi en France) ou en dehors des eaux territoriales françaises (lorsque le loueur est établi en pays tiers) par rapport au temps total de location du navire de plaisance doit être faite par le redevable sous sa responsabilité et sous réserve du droit de contrôle

1. Les opérations de location de biens d'équipement ou de matériel d'outillage achetés en vue de cette location par des entreprises qui en demeurent propriétaires, lorsque ces opérations, quelle que soit leur qualification, donnent au locataire la possibilité d'acquies tout ou partie des biens loués, moyennant un prix convenu tenant compte, au moins pour partie, des versements effectués à titre de loyers ;

2. Les opérations par lesquelles une entreprise donne en location des biens immobiliers à usage professionnel, achetés par elle ou construits pour son compte, lorsque ces opérations, quelle que soit leur qualification, permettent aux locataires de devenir propriétaires de tout ou partie des biens loués, au plus tard à l'expiration du bail, soit par cession en exécution d'une promesse unilatérale de vente, soit par acquisition directe ou indirecte des droits de propriété du terrain sur lequel ont été édifiés le ou les immeubles loués, soit par transfert de plein droit de la propriété des constructions édifiées sur le terrain appartenant audit locataire.

³⁷ Article L.311 – 1 et suivant du Code de la consommation

du service. Cette évaluation, qui peut résulter notamment des termes du contrat de location, doit être corroborée par tous moyens de preuve.

Cependant, il est admis que les loueurs qui éprouvent des difficultés à effectuer cette évaluation déterminent forfaitairement le temps passé en dehors des eaux territoriales communautaires ou françaises par l'application d'une réfaction de 50 % au temps total de location, quelle que soit la catégorie du navire de plaisance concerné³⁸ ».

Cet avantage fiscal permettait au plaisancier d'acheter un navire de plaisance avec un taux de TVA à 10% au lieu de 20% comme au taux normal pour un crédit amortissable ou un achat en espèce. En passant par l'établissement de crédit, le locataire payait le coût de son crédit et une TVA réduite. La LOA permettait de lisser dans la durée des loyers avec un taux de TVA attractif.

Depuis le 1^{er} Novembre 2020, cet avantage fiscal n'est plus.

« Pour l'application du a) de l'article 59 bis de la directive 2006/112/CE du Conseil du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée, il est mis fin à la possibilité d'appliquer une réfaction forfaitaire pour la détermination de la part des loyers imposables en France dans le cadre des locations de bateau à des fins de voyage d'agrément.

Les conditions dans lesquelles doit être effectuée l'évaluation de la part des loyers imposables en France sont précisées.

Ces dispositions s'appliquent aux contrats de location ou d'affrètement en France conclus à compter du 1^{er} novembre 2020³⁹ ».

³⁸ BOI N°15 du 24/01/2005 {BOI 3A-1-05}

³⁹ 06/11/2020 : TVA – Locations de bateau à des fins de voyage d'agrément – Modification des conditions de détermination de la part des loyers imposables en France – Publication urgente

Cette annonce du ministre des Finances a secoué le monde du nautisme. L'avantage conféré auparavant n'étant plus, les établissements de crédit et financier se sont retrouvés du jour au lendemain avec un produit n'ayant plus aucune attractivité fiscale.

Néanmoins, l'avantage fiscal de la LOA peut être retrouvé selon l'utilisation de son navire. Par exemple, il demeure des possibilités pour bénéficier d'une réduction de TVA pour les plaisanciers souhaitant financer leur futur navire de plaisance via un contrat de LOA.

Cette réduction de TVA se base sur le temps passé en mer hors de la limite des 12 milles⁴⁰ des eaux territoriales françaises durant 50% de l'année. Il sera donc toujours possible pour un plaisancier navigant sur un navire de plaisance financé via un contrat de LOA de réclamer au trésor une réduction de TVA en proportion du temps passé en mer (hors de la zone des eaux territoriales). Ce sera au plaisancier de prouver par tout moyen qu'il n'était pas dans ces eaux pendant la durée permettant cette réduction. Il pourra prouver sa situation par des documents de navigation ou encore par les données *Automatic Identification System* (ci-après AIS⁴¹ ; appareil de géolocalisation présent sur chaque navire).

La LOA présente un intérêt patrimonial. Via une opération de LOA, le navire financé appartient à l'organisme de crédit qui a permis le financement (organisme de *leasing*). Le locataire qui bénéficie du navire de plaisance, le plaisancier, n'intègre pas dans son patrimoine personnel le navire de plaisance. Cette spécificité était très appréciée lorsque l'ISF (impôt sur la fortune) était encore en vigueur.

⁴⁰ est une unité de distance utilisée en navigation maritime ou aérienne. Il équivaut à 1 852 mètres, valeur correspondant en pratique à une minute d'arc terrestre mesuré à la latitude de l'Équateur, et à la 60e partie d'un degré de latitude ($40\,000 / 360 / 60 = 1,8518$).

<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/mille-nautique>

⁴¹les récepteurs AIS (Automatic Identification System) gèrent l'envoi et la réception des positions GPS, vitesse, cap, type, lieu et heure d'arrivée des navires, vers et depuis les navires environnants.

<https://journals.openedition.org/netcom/1943>

Depuis l'adoption de l'iFi (Impôt sur la fortune immobilière), suivi par un mouvement des députés issus de la gauche en 2017, qui souhaitait taxer les signes extérieurs de richesse notamment les navires de plaisance, la LOA permettait de ne pas prendre en compte le navire de plaisance dans l'assiette de l'impôt.

Paragraphe 2 Le crédit-bail

D'un point de vue économique, le crédit-bail permet à une société de se fournir en matériel afin d'exercer son activité économique. En l'espèce, il s'agira pour la société locataire du navire de plaisance d'obtenir son bien moyennant le paiement de loyer.

D'un point de vue juridique, le crédit-bail est un contrat faisant rencontrer 3 parties :

- Le fournisseur de l'immobilisation : en l'espèce un chantier naval ou un vendeur de navire de plaisance qui va fournir l'actif à financer.
- Le crédit bailleur : en l'espèce l'établissement de crédit ou la société spécialisé en financement.
- Le preneur : en l'espèce la société qui va bénéficier du crédit-bail et sera redevable des loyers à l'établissement de crédit.

Il peut, conformément à ce qui a été précédemment exposé, arriver que ce soit la banque qui passe commande au chantier du navire et en devienne propriétaire⁴².

Le crédit-bail est défini par le Code monétaire et financier à l'article L313-7 :

« Les opérations de crédit-bail mentionnées par la présente sous-section sont :
1. Les opérations de location de biens d'équipement ou de matériel d'outillage achetés en vue de cette location par des entreprises qui en demeurent propriétaires, lorsque ces opérations, quelle que soit leur qualification, donnent au locataire la possibilité d'acquérir tout ou partie des biens loués, moyennant un

⁴² Cass. com. 10 oct. 2000, DMF 2000.1001

prix convenu tenant compte, au moins pour partie, des versements effectués à titre de loyers ;

2. Les opérations par lesquelles une entreprise donne en location des biens immobiliers à usage professionnel, achetés par elle ou construits pour son compte, lorsque ces opérations, quelle que soit leur qualification, permettent aux locataires de devenir propriétaires de tout ou partie des biens loués, au plus tard à l'expiration du bail, soit par cession en exécution d'une promesse unilatérale de vente, soit par acquisition directe ou indirecte des droits de propriété du terrain sur lequel ont été édifiés le ou les immeubles loués, soit par transfert de plein droit de la propriété des constructions édifiées sur le terrain appartenant audit locataire. »

D'un point de vue maritime, le banquier n'a aucune compétence technique. Il est conclu un contrat de mandat entre le propriétaire et l'armateur exploitant. Il est laissé libre au preneur, agissant comme mandataire du fréteur, le preneur (en l'espèce l'affréteur) choisira le navire ainsi que les équipements nécessaires à son exploitation.

Une fois le navire remis au preneur, celui-ci est tenu de toutes les responsabilités qui incombent à l'armateur.

Il doit parmi elles entretenir le navire, parmi les obligations d'entretiens figurent le parfait état de navigabilité.

L'affréteur conserve la garde matérielle⁴³ et juridique du navire. Il faut toutefois ne pas confondre garde et propriété. Seul le préteur conserve la propriété du navire pendant toute la durée du contrat de crédit-bail.

⁴³ la garde matérielle, est caractérisée par les pouvoirs d'usage, de contrôle et de direction qu'exerce une personne sur une chose ou sur une autre personne (2e chambre civile 19 octobre 2006, pourvoi n° [04-14177](#))

Sur l'exploitation du navire, l'affréteur (preneur du contrat de crédit-bail) peut d'un point de vue théorique exploiter le navire sous le pavillon de son choix. Cette conception de la libre immatriculation est vraie dans le financement de navire transport de marchandise type Cargo, Supertanker ou Vraquier.

Lorsqu'une personne crée une société qui exploitera le navire afin de bénéficier du crédit-bail, celui-ci (le crédit preneur), choisira l'équipage, équipera le navire pour sa navigabilité et de ce fait sera considéré comme armateur⁴⁴. La banque ne sera que propriétaire du navire le temps du contrat de crédit-bail.

D'un point de vue financement de navire de plaisance, la libre immatriculation est moins courante. Dans l'étude des risques afférant au financement de navire nous avons pu voir que le navire reste un bien très risqué et que la loi du pavillon est un point essentiel du navire de plaisance.

Partant de ce postulat, la théorie de la libre immatriculation de la part du crédit preneur est erronée. L'immatriculation du futur navire à financer sera une des conditions non négociables de l'établissement de crédit mettant à disposition les fonds pour financer le navire de plaisance.

Nous le verrons en seconde partie sur les garanties attachées au financement du navire, le crédit preneur n'étant que locataire du navire, ne pourra pas grever d'une hypothèque le navire sous contrat de crédit-bail.

⁴⁴ Paris, 3 juill. 2014, n° 12/17053, DMF 2014. 800, note Piette

Partie 2 : L'obligatoire recours à des garanties par l'établissement de prêt pour financer le navire de plaisance

Dans la première partie il s'agissait de dresser un panorama du risque que portait le financement d'un navire de plaisance. Cet actif considéré comme risqué se devait d'être mesuré et étudié par l'établissement prêteur afin que celui-ci mesure au mieux le risque et donc puisse décider ou non de financer.

Il a été possible de prendre conscience de l'aspect particulier qu'est cet actif et les conséquences qui en découlent sur le plan du financement.

En somme, le navire est un bien de nature particulière. Il s'agit d'un bien disposant des caractéristiques propres aux immeubles mais ayant la particularité des biens meubles.

Le navire étant un bien immatriculé, il est ainsi possible de le grever de sureté. Ceci est un point commun avec les immeubles mais représente une différence majeure avec les autres biens à la consommation.

En termes de garanties de saisie, le bateau ayant vocation à naviguer à travers les eaux internationales, la sécurité de prendre en hypothèque le navire « objet du financement » peut être difficilement réalisable. Si le navire se trouve à l'autre bout du monde par rapport au prêteur ou si le pays dans lequel il se trouve refuse de réaliser l'hypothèque.

Dans cette partie il sera question de traiter de la garantie principale prise en matière de financement de navire de plaisance : l'hypothèque maritime (Titre 1).

Une fois cette garantie propre au financement des navires de plaisance, il sera pertinent de traiter des garanties supplémentaires prise par l'établissement prêteur. Ces garanties peuvent être réelles ou personnelles (Titre 2).

Titre 1 : L'hypothèque maritime comme garantie principale en matière de financement de navire de plaisance

Garantie principale lors du financement du navire de plaisance, il sera question de traiter de sa mise en place (Chapitre 1) puis d'en mesurer les effets vis-à-vis des parties au contrat de financement (Chapitre 2).

Chapitre 1 : La mise en place de l'hypothèque maritime

Section Unique Les parties au contrat d'hypothèque maritime

La loi du 3 janvier 1967 n°67-5 en son article 44 dispose que l'hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire du navire ou de son mandataire. Celui-ci se doit d'être muni d'un mandat spécial. Dans le cas où le navire fait l'objet d'un contrat de construction. Le futur propriétaire va consentir une hypothèque sur le navire, alors en construction, au prêteur. Le propriétaire va verser au chantier les arrhes prévues par le contrat de construction qui sera considéré comme le mandataire du constructeur : le constructeur pour l'instant seul propriétaire du navire à la construction.

Dans le cadre d'un financement de navire via une personne morale. Il faudra au moment d'établir l'hypothèque que le constituant fasse en sorte que cette prise d'hypothèque entre bien dans l'objet social du navire ⁴⁵. Il a été jugé par la Cour de cassation que l'hypothèque restait valide même lorsque la société avait été considérée comme fictive, « *l'hypothèque reste néanmoins valable aussi longtemps que la fictivité n'est pas judiciairement déclarée* »⁴⁶.

⁴⁵ Article 7 de la loi n°69-8 du 3 Janvier 1969

⁴⁶ V. Cass. Com, 22 juin 1999, p. 541, DMF, 2000

Outre le schéma précédemment évoqué, il arrive que le navire soit détenu en copropriété, on les appelle des quirataires, chacun des quirataires détenant des parts indivises du navire.

Afin de réaliser une hypothèque sur un navire détenu en copropriété, l'hypothèque ne pourra pas être retenue sur l'ensemble de la copropriété. En effet pour que l'hypothèque soit valable il faudra se référer à la règle de la majorité simple. De cette règle, les décisions relevant des intérêts du navire se devront d'être prise à la majorité simple.

L'article 24 de la loi du 3 Janvier 1967 précise que chaque quirataire peut hypothéquer sa part détenue sur le navire. Ce pouvoir n'est possible que si le quirataire a la faculté. Cette faculté est précisée à l'article 2413 du Code civil⁴⁷.

Concernant le bénéficiaire de l'hypothèque maritime, lors du financement de navire de plaisance l'établissement prêteur ne se voit imposer aucunes conditions spéciales.

PARAGRAPHE 1 - Les conditions tenant au bien hypothéqué

Les conditions restent les mêmes que pour le navire objet du financement, (cf Partie 1). L'élément principal reste que le navire doit être francisé. C'est un principe essentiel afin que le navire puisse faire l'objet d'une prise d'hypothèque⁴⁸.

Cet élément essentiel vient s'ajouter à la condition même du financement car le navire financé par une société de financement ou un établissement de crédit se verra toujours demandé une hypothèque de premier rang au bénéfice de l'établissement prêteur.

⁴⁷ Article 2413 du C.civ « Les hypothèques conventionnelles ne peuvent être consenties que par ceux qui ont la capacité d'aliéner les immeubles qu'ils y soumettent ».

⁴⁸ Article 43 de la loi du 3 janvier 1967

Également, il est possible d'hypothéquer un navire en construction. Il est très fréquent qu'un établissement de crédit ou une société de financement soit sollicité par un futur acquéreur. Le navire de plaisance souhaité n'étant pas en stock, celui-ci soit alors mis sur la chaîne de production et qu'un délai couvre le temps de la livraison. De manière similaire, la loi du 3 janvier 1967 permet une pratique consistant pour le client de passer commande auprès d'un chantier pour que celui-ci lui construise sur mesure son navire de plaisance. C'est le cas pour les chantiers Nautor's Swan ou encore les chantiers WALLY. Ces chantiers font du sur-mesure. Reconnus pour leurs savoir-faire, notamment en matière de voiliers, ils se situent dans les pays scandinaves ou encore en Allemagne ou Italie. Sur le fonctionnement, aucun site de construction ne se situent en France. Néanmoins, ces chantiers sont très prisés par les plaisanciers désireux d'acquérir un de ces voiliers.

Le Professeur Philippe Delebecque résume parfaitement le cas de l'hypothèque maritime pour des navires de commerces dans le sens où selon son interprétation l'hypothèque maritime lors de la construction d'un navire est « *le cas le plus fréquent d'hypothèque maritime. Elle permet au constructeur de garantir ses avances de frais, lorsque le navire est construit à l'économie, et les paiements partiels, lorsqu'il est construit à forfait : elle garantit, en outre, les primes ou les avances de l'État ou des Établissements de crédit compétents*⁴⁹ ».

Cette interprétation du Professeur Delebecque se transpose aisément au financement de navire. Le principe de la construction à l'économie⁵⁰ n'existe pas en navire de plaisance. Dans le monde de la plaisance la construction est l'équivalent de la construction à forfait⁵¹.

Selon l'article 13 du décret du 27 Octobre 1967 le navire en construction doit faire l'objet d'une déclaration à l'administration des douanes. L'article 1163 du Code

⁴⁹ P. DELEBECQUE, art. cit., *Répertoire de droit commercial*

⁵⁰ La construction à l'économie désigne le cas où l'armateur construit lui-même son navire.

⁵¹ L'armateur va traiter avec un professionnel de la construction, désigné chantier navale. Le chantier va s'engager à construire le navire et le livrer une fois la construction achevée.

civil impose que « *L'obligation a pour objet une prestation présente ou future. Celle-ci doit être possible et déterminée ou déterminable. La prestation est déterminable lorsqu'elle peut être déduite du contrat ou par référence aux usages ou aux relations antérieures des parties, sans qu'un nouvel accord des parties soit nécessaire* ». Cette définition inscrite au Code civil est complétée par l'article 91 du décret du 27 Octobre 1967 : « le navire doit être identifiable ». Il fera donc au préalable l'objet d'une déclaration en douane⁵².

Concernant la construction sur mesure, l'article 49 de la loi du 3 Janvier 1967 dispose que « *les hypothèques consenties par l'acheteur avant la francisation sur un bâtiment acheté ou construit à l'étranger sont valables et produisent effet à condition d'être publiées en France* ». Les hypothèques « *doivent être inscrites sur le registre du futur port français d'attache*⁵³ », il s'agit de promesse de future francisation afin que l'hypothèque puisse être prise.

PARAGRAPHE 2 - La constitution suivie de l'inscription de l'hypothèque maritime

Comme tout acte solennel l'hypothèque maritime doit être constituée par écrit⁵⁴. Néanmoins, il existe une différence singulière avec l'hypothèque immobilière puisqu'aucun acte authentique n'est demandé, elle peut être réalisée sous seing privé. Cette facilité de constitution est fortement appréciée par les constituants et bénéficiaires de cet acte. De plus, n'ayant pas l'exigence d'être réalisé par un acte authentique, l'hypothèque maritime peut être réalisée à l'étranger. Ce cas d'espèce concerne peu les établissements de crédit ou société de financement car les établissements se trouvent sur le sol français. L'objet du crédit, le navire de plaisance, peut se trouver à l'étranger mais le créancier demeurera sur le sol français.

⁵² Article 45 de la loi du 3 janvier 1967

⁵³ Cf article 19 précité au dessus

⁵⁴ Article 43, loi du 3 janvier 1967

L'hypothèque est une garantie obligatoire lors du financement du navire. Elle est présentée dès la proposition de financement envoyé au futur preneur. Elle sera constituée par la suite avant le déblocage des fonds pour le financement.

Afin d'être opposable aux tiers, l'hypothèque maritime doit être publiée. L'article 15 du décret du 29 novembre 1935 et les articles 46 et 47 de la loi du 9 novembre 1990 disposent que l'inscription hypothécaire se fait sur le registre spécial détenu par le conservateur des hypothèques en France. La conservation des hypothèques est réalisée par l'administration des douanes. La circonscription dépendra du lieu de construction ou du lieu d'inscription du navire de plaisance⁵⁵. L'inscription d'hypothèque se fait bien avant le déblocage des fonds au moment du financement du navire. Ainsi aucun délai ne court entre la vente du navire et son financement.

⁵⁵ Conformément à l'article 15 du décret de 1967, le navire doit être pourvu d'un acte de francisation.

Chapitre 2 : Les effets de l'hypothèque maritime

Une fois l'hypothèque maritime réalisée sur le navire de plaisance à financer, celle-ci va avoir des effets d'une part sur le créancier établissement prêteur. Il pourra jouir des prérogatives que permet l'hypothèque maritime.

L'hypothèque maritime aura aussi des effets envers le débiteur (Section 1). Les sanctions propres à l'hypothèque seront prises si le débiteur ne satisfait pas au contrat de prêt (Section 2).

Section 1 : Les effets de l'hypothèque maritime à l'égard du créancier

La prise d'hypothèque par l'établissement prêteur permet de sécuriser le risque pris lors des sommes prêtées pour le financement du navire de plaisance.

L'hypothèque aura le même effet quel que soit la qualité juridique de l'emprunteur. Le navire étant un bien immatriculé, la qualité de personne de l'emprunteur n'est pas prise en compte.

Le créancier va bénéficier de la prérogative de vendre le bien mis en hypothèque. Lors de financement de navire il s'agit du navire de plaisance. Cette prérogative est illustrée par le contrôle des risques inhérent à la banque. En effet, l'étude et l'analyse de l'actif lors du financement permet avant même la signature du contrat de financement de savoir si la prise d'hypothèque sur le navire est la meilleure des garanties.

Cette décision est en effet lourde de conséquence. Le navire, si l'hypothèque est réalisée restera entre les mains du créancier, dans notre étude l'établissement de crédit ou les sociétés de financement. En tant que bien matériel, le navire est n'est pas immobile. Son utilisation et son entretien quotidien afin qu'il ne perde pas de valeurs engendrent de nombreux frais. D'un point de vue financier, il est dans l'intérêt de prendre un navire en hypothèque avec un fort potentiel à la revente afin

que le créancier ne se retrouve pas avec une charge trop lourde une fois l'hypothèque réalisée. Le but premier d'une sûreté reste de recouvrer la créance qu'elle greève.

Le créancier bénéficiera d'une autre prérogative que prévoit l'hypothèque maritime à savoir le droit de préférence. Cette prérogative est souvent matérialisée dans les propositions de financement comme « Hypothèque maritime de premier rang⁵⁶ ». L'établissement prêteur va alors grever le navire de la sûreté qu'est l'hypothèque maritime.

Le créancier, par ce droit de préférence sera en mesure de connaître la vie du bien hypothéqué pour que celui-ci ne perde pas en valeur. De plus la loi de 1967 interdit que le navire grevé d'une hypothèque maritime puisse perdre sa francisation.

Également, l'établissement bénéficiera d'un droit de suite sur le navire hypothéqué. En effet, dans le cas d'une vente du bien, si la créance objet du navire n'a pas été remboursée par la vente de celui-ci, la banque peut venir saisir le navire dans les mains du nouvel acquéreur.

Cette situation du créancier reste privilégiée par rapport à celle du débiteur.

⁵⁶ Proposition de financement NAUTIBANQUE By La Caisse d'Épargne

Section 2 Les effets de l'hypothèque à l'égard du débiteur

L'hypothèque maritime est mise en place pour permettre de recouvrer une créance. L'effet de l'hypothèque prend tout son sens lorsque le débiteur manquera à son obligation d'honorer le contrat de prêt conclu avec le prêteur.

En droit civil l'article 2284⁵⁷ du Code Civil prévoit le droit de gage pour tout créancier souhaitant recouvrer sa créance sur le patrimoine du débiteur.

L'assiette de l'hypothèque s'étend au navire mais aussi à ses accessoires. Ces accessoires permettent la navigabilité du navire et participent à sa prise de valeur. Le navire forme « *un tout indivisible, et constituent le gage des créanciers* »⁵⁸.

Face aux droits du créancier, le prêteur se retrouve contraint d'exécuter le contrat, sinon sans remboursement du prêt il se verra obliger de restituer le navire.

Afin que le créancier puisse au mieux recouvrer sa créance, le législateur français a permis au créancier de saisir le navire. Le créancier aura la possibilité de recourir à la saisie conservatoire du navire afin de bénéficier d'un moyen de pression sur le créancier.

Une fois que l'hypothèque est valablement constituée, elle donne droit au créancier à de nombreuses prérogatives. Elles sont aux nombres de trois :

- Le droit du créancier d'être payé en premier après-vente du bien : droit de préférence
- Le créancier bénéficie du droit de suite, cela lui permet de suivre le bien entre les mains de qui que ce soit.
- Le créancier dispose du droit de veiller à la conservation du bien.

Ces prérogatives décrites ci-dessus sont mentionnées au sein du Code des transports à partir de l'article L5114-6.

⁵⁷ Art. 2284 du C.civ « Quiconque s'est obligé personnellement, est tenu de remplir son engagement sur tous ses biens mobiliers et immobiliers, présents et à venir ».

⁵⁸ L. JOUDAN. *Op. cit.* p.39

L'objet de ce mémoire traite du financement de navire de plaisance. L'objet principale étant le navire, le cœur du sujet reste le financement. De ce postulat, le régime de droit applicable sera plus du droit commun que du droit maritime emportant son lot de spécificités. L'hypothèque maritime étant une spécificité du droit maritime, il conviendra de ne pas traiter des privilèges maritimes qui ne rentrent pas en compte lors du financement de navire.

Titre 2 : Le recours aux suretés dites « traditionnelles »

Le financement de navire de plaisance n'est pas sans risque. Parfois la prise d'hypothèque maritime ne peut pas suffire à garantir le bon recouvrement de la créance.

Les organismes prêteurs ont alors recours à d'autres suretés. Le recours au sureté réelle à sa place dans le financement de navire de plaisance (Chapitre 1) complété bien souvent par la prise de sureté réelle accompagnée de garanties attachées au crédit (Chapitre2).

Chapitre 1 : L'incontournable place des suretés personnelles

La définition même de la sureté personnelle est l'engagement pris envers un créancier par un tiers non à la dette.

Le cautionnement est la sureté personnelle par excellence (Section 1). De nouvelles suretés personnelles (Section 2) viennent compléter le cautionnement comme par exemple la garantie autonome.

Section 1 : Le recours au cautionnement

Jusqu'à la réforme du Code civil en 2006⁵⁹, le cautionnement était la sureté personnelle par excellence. Le cautionnement est prévu à l'article 2288 du Code civil⁶⁰.

Lors d'un contrat de financement de navire de plaisance. En plus de la sureté réelle qu'est la prise d'hypothèque maritime⁶¹, l'établissement de crédit peut avoir recours au cautionnement. D'un formalisme très lourd, celui-ci va engager un tiers au

⁵⁹ Ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 publication au JO du 11 février 2016

⁶⁰ Article 2288 du Code Civil Celui qui se rend caution d'une obligation se soumet envers le créancier à satisfaire à cette obligation, si le débiteur n'y satisfait pas lui-même.

⁶¹ Cf Partie 2 ; Titre 1 ; Chapitre 1 « »

contrat à garantir la dette du débiteur. Dans le cas d'un financement de navire de plaisance à titre privé, la caution peut être celle d'un proche ou d'un parent.

Dans le cadre d'un financement de navire de plaisance à titre professionnelle, l'établissement de crédit exige que la caution soit celle du dirigeant ou celle du directeur de la société. En pratique il s'agit souvent du bénéficiaire effectif du navire. Ce type de cautionnement peut être qualifié de « cautionnement commercial » car il y a un intérêt personnel de la caution dans l'opération de financement via la société créée. Ce cas de caution a été élaboré par la jurisprudence⁶² et signifie que le cautionnement est commercial si la caution a personnellement un intérêt patrimonial à la réalisation de l'opération principale : dans le cas de ce mémoire le financement d'un navire de plaisance.

Le caractère essentiel du cautionnement est qu'il a un caractère accessoire. En effet, le cautionnement ne peut être qu'accessoire. Cette particularité différencie le cautionnement des autres suretés personnelles. Plus précisément le cautionnement est dépendant de l'obligation principale, il n'existe qu'à travers l'obligation qu'il garantit⁶³.

Autres caractères du cautionnement, le contrat de cautionnement conserve un caractère unilatéral⁶⁴. Une seule des parties s'engage : la caution. Le contrat de

⁶² Cass. Com., 28 avril 1966.

⁶³

Article 2289 al. 1 du C.civ « Le cautionnement ne peut exister que sur une obligation valable ».

Article 2290 al. 1 du C.civ « Le cautionnement ne peut excéder ce qui est dû par le débiteur, ni être contracté sous des conditions plus onéreuses ».

Article 2313 al. 1 du C.civ « la caution peut opposer au créancier toutes les exceptions qui appartiennent au débiteur principal, et qui sont inhérentes à la dette ».

⁶⁴ Article 2288 du C.civ « Celui qui se rend caution d'une obligation, se soumet envers le créancier à satisfaire à cette obligation, si le débiteur n'y satisfait pas lui-même ».

cautionnement obéit aux règles des contrats unilatéraux⁶⁵. Ce caractère unilatéral se retrouve dans le formalisme du contrat de cautionnement. Celui-ci doit comporter de la part de la partie qui s'engage la mention manuscrite du montant de l'engagement en chiffre et en lettre⁶⁶.

Le contrat de cautionnement conserve un caractère consensuel. Le contrat de cautionnement ne nécessite aucune forme dans sa conclusion : il peut se former dans le simple échange de consentement. Ce caractère consensuel est un gage de souplesse, l'article 2293 du Code civil⁶⁷ interdit le cautionnement tacite. Dans le cadre du financement de navire, le tiers caution au contrat de financement du navire de plaisance sera seulement et uniquement tenu aux dettes générées par le contrat de financement du navire de plaisance.

Le législateur a mis en place des cautionnements plus complexes. Dans la pratique, ces contrats de cautionnements restent peu utilisés.

Le sous-cautionnement. Le tiers, celui qui a contracté le contrat de cautionnement, ne va pas supporter le poids définitif de la dette. La caution, dans ce cas d'espèce, va bénéficier d'un recours en remboursement contre le débiteur si elle souhaite se prémunir contre la défaillance du débiteur lors de l'action en remboursement contre lui. La caution va faire appel à une sous caution qui va rembourser la caution en lieu et place du débiteur. Il n'existe aucun lien de droit entre la sous caution et le créancier.

⁶⁵ Autres contrats unilatéraux : la preuve.

⁶⁶ Article 2292 du C.civ « Le cautionnement ne se présume point ; il doit être exprès, et on ne peut pas l'étendre au-delà des limites dans lesquelles il a été contracté ».

⁶⁷ Article 2293 du C.civ « Le cautionnement indéfini d'une obligation principale s'étend à tous les accessoires de la dette, même aux frais de la première demande, et à tous ceux postérieurs à la dénonciation qui en est faite à la caution. Lorsque ce cautionnement est contracté par une personne physique, celle-ci est informée par le créancier de l'évolution du montant de la créance garantie et de ces accessoires au moins annuellement à la date convenue entre les parties ou, à défaut, à la date anniversaire du contrat, sous peine de déchéance de tous les accessoires de la dette, frais et pénalités ».

Le certificat de caution. Le certificateur est en quelque sorte la caution de la caution initiale. Le créancier, par ce mécanisme juridique, pourra agir contre le certificateur étant caution de la caution. Le certificateur ne vient pas garantir la défaillance du débiteur principal.

Section 2 Des suretés alternatives au contrat de cautionnement

Nées de la pratique⁶⁸ les suretés alternatives au contrat de cautionnement sont des suretés personnelles qui sont le fruit de la liberté contractuelle. Des suretés personnelles ont vu le jour dans les années 1970 – 1980. Il sera traité dans cette étude de la garantie autonome (Paragraphe 1) ainsi que de la lettre d'intention (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 - La Garantie autonome

Issu de la jurisprudence, la garantie autonome a été consacrée comme sureté en 2006. Elle est prévue dans le Code civil à l'article 2321 qui dispose : « *La garantie autonome est l'engagement par lequel le garant s'oblige, en considération d'une obligation souscrite par un tiers, à verser une somme soit à première demande, soit suivant des modalités convenues.*

Le garant n'est pas tenu en cas d'abus ou de fraude manifestes du bénéficiaire ou de collusion de celui-ci avec le donneur d'ordre.

Le garant ne peut opposer aucune exception tenant à l'obligation garantie.

Sauf convention contraire, cette sûreté ne suit pas l'obligation garantie ».

De même que le cautionnement, la garantie autonome implique l'intervention d'un tiers prenant l'engagement personnel de garantir l'exécution du contrat conclu entre le débiteur et le créancier.

Comme pour le contrat de cautionnement, c'est une relation triangulaire : créancier, débiteur et tiers. Toutefois, avec la garantie autonome les parties au contrat se nomment différemment. Le créancier se nomme le bénéficiaire de la garantie autonome. Le débiteur s'appelle le donneur d'ordre de la garantie autonome. Enfin le tiers s'appelle le garant. Le contrat principal est le contrat de base. La garantie autonome va être souscrite entre le bénéficiaire et le garant.

⁶⁸ C.cass, Ch.com 20/12/1982, 81-12.579, Bull

L'usage de la garantie autonome se retrouve souvent dans des contrats immobiliers, des contrats de construction. De ce principe, il est fréquent que la banque, pour le financement d'un navire de plaisance, la banque va garantir le donneur d'ordre (le chantier de construction navale) afin de rassurer le bénéficiaire qui sera le futur propriétaire du navire.

Contrairement au cautionnement il n'existe aucun lien accessoire. Il y a une véritable indépendance entre le contrat de base et la garantie autonome. L'engagement du garant n'est pas calqué sur le montant de la dette du donneur d'ordre. Cela signifie que le garant contracte un engagement nouveau. Il ne consistera pas à payer la dette du donneur d'ordre mais à payer une somme déterminée au bénéficiaire. Cette somme peut être l'engagement du donneur d'ordre, mais aussi inférieure au montant de la dette.

Néanmoins, il peut arriver que la garantie autonome soit requalifiée en contrat de cautionnement. Le bénéficiaire de la garantie peut chercher à requalifier cette garantie afin de bénéficier du régime de contrat de cautionnement⁶⁹.

Parmi les différentes garanties autonomes, la plus couramment utilisée sera la garantie à première demande. Cette garantie permet de demander le paiement au garant de façon tout à fait discrétionnaire sans justifications quelconques. Le garant se doit de payer sans délai dès le premier appel en paiement. Cette garantie est très souvent actionnée à la signature du contrat de financement de navire de plaisance.

⁶⁹ Cass. com. 2-10-2012 n° 11-23.401

Paragraphe 2 - La lettre d'intention

Cette garantie est moins utilisée en pratique. Néanmoins, elle n'en demeure pas moins pertinente et elle peut être proposée par la partie souhaitant financer son navire de plaisance afin d'apporter davantage de garantie à son projet de financement.

La lettre d'intention résulte de la pratique. Développée en France dans les années 1970, c'est la jurisprudence⁷⁰ qui a reconnu cette garantie suivie ensuite par le législateur⁷¹.

De même que le contrat de cautionnement et la garantie autonome trois parties interviennent :

- Le bénéficiaire de la lettre d'intention (le créancier)
- Le débiteur
- Un tiers non tenu à la dette

Le tiers, signataire de la lettre d'intention, va s'engager non pas à payer la dette du débiteur principal, ni tenu de payer une somme déterminée⁷² mais bien de faire en sorte que le débiteur soit en mesure de remplir ses engagements au contrat de financement. Le signataire de la lettre d'intention verra sa responsabilité contractuelle engagée et sera tenu de payer des dommages et intérêts au créancier.

La lettre d'intention est généralement utilisée lorsque c'est une société qui souhaite financer un navire de plaisance. La filiale d'un groupe de société souhaitant obtenir un prêt pour l'achat d'un navire, la société mère (holding) va afficher son soutien pour que la filiale puisse obtenir un crédit.

⁷⁰ C.cass, Ch.com 21 décembre 1987, n° 85-13.173

⁷¹ Ordonnance du 23 Mars 2006

⁷² (Cf la garantie autonome)

Chapitre 2 : Le recours aux suretés réelles

Assises sur le même mécanisme que l'hypothèque, et plus particulièrement en matière de financement de navire de plaisance : l'hypothèque maritime. Un droit réel accessoire est conféré au créancier sur un ou plusieurs biens du constituant. Le constituant pouvant être le débiteur ou un tiers en vue de garantir la dette du débiteur.

Il s'agira dans ce chapitre de traiter de la sureté réelle qu'est le nantissement (section 1). L'hypothèque immobilière sera traitée dans une section 2, elle sera prise bien souvent en complément de la prise d'hypothèque maritime ou lorsque l'application du nantissement sera impossible.

Section 1 L'usage du nantissement comme sureté complémentaire

Le nantissement vient grever un bien meuble. Contrairement à l'hypothèque traditionnelle qui vient grever un immeuble ou dans le cas de financement de navire qui vient grever un bien meuble corporel, le nantissement porte sur un bien meuble incorporel.

Via le nantissement, le constituant va affecter un ou plusieurs biens meubles incorporels en garantie de la dette. Cette sureté est régie par les articles 2355 et suivants du Code civil.

Il se définit comme : « Le nantissement est l'affectation, en garantie d'une obligation, d'un bien meuble incorporel ou d'un ensemble de biens meubles incorporels, présents ou futurs.

Il est conventionnel ou judiciaire.

Le nantissement judiciaire est régi par les dispositions applicables aux procédures civiles d'exécution.

Le nantissement conventionnel qui porte sur les créances est régi, à défaut de dispositions spéciales, par le présent chapitre.

Celui qui porte sur d'autres meubles incorporels est soumis, à défaut de dispositions spéciales, aux règles prévues pour le gage de meubles corporels ».

Le nantissement peut être conventionnel ou judiciaire.

PARAGRAPHE 1 – Le nantissement personnel

Dans le cadre d'un financement de navire par une personne physique, la banque peut exiger dans sa proposition de financement que le futur débiteur nantisse une ou plusieurs parties de ses biens incorporels. Ceux-ci peuvent être de toutes sortes :

- Le nantissement de créances personnelles. Ce type de nantissement peut être mis en place lorsque le futur débiteur possède des créances sur un locataire par exemple.
Le futur débiteur va accepter de nantir la créance du loyer qu'il détient au profit de l'établissement de crédit.
- Le nantissement de contrat d'assurance vie. Le futur débiteur peut posséder une assurance vie au sein de l'établissement de crédit prêteur ou au sein d'un établissement spécialisé dans le domaine de l'assurance vie. Le futur débiteur va alors accepter de nantir les fonds présents sur son contrat d'assurance au profit de l'établissement de crédit prêteur. Dans le domaine bancaire il est fait référence à cette pratique « délégation de créance ».
- Il peut aussi être nanti des titres, actions, SiCAV détenus par le futur débiteur au profit de l'établissement prêteur.

Dans tous les cas précédemment exposés, si la créance du créancier nanti (le futur débiteur de l'établissement de crédit) n'est pas encore arrivée à échéance, le

créancier nanti va conserver les sommes reçues en les gardant sur un compte ouvert auprès de l'établissement de crédit prêteur.

Paragraphe 2 – Le nantissement Professionnel

Dans le cadre d'un financement de navire de plaisance via une société, le fonds de commerce est un bien meuble corporel qui peut faire l'objet d'un nantissement.

Ce type de nantissement est assez courant dans la pratique.

Néanmoins, en matière de financement de navire de plaisance que ce soit en financement auprès d'une personne physique ou dans le cas présent d'un financement via une personne morale, la prise d'hypothèque maritime sur le navire à financer sera toujours une priorité.

Section 2 L'hypothèque immobilière en complément de l'hypothèque maritime

Énoncée à l'article 2393 du Code civil, l'hypothèque « *est un droit réel sur les immeubles affectés à l'acquittement d'une obligation.*

Elle est, de sa nature, indivisible, et subsiste en entier sur tous les immeubles affectés, sur chacun et sur chaque portion de ces immeubles.

Elle les suit dans quelques mains qu'ils passent ».

Ainsi, l'établissement de crédit peut, lors d'un financement de navire de plaisance, recourir à une prise d'hypothèque immobilière lorsque les ressources liquides ne sont pas suffisantes ou que la prise de suretés mobilières incorporelles ne peuvent pas être prises.

L'hypothèque immobilière reste dans le financement de biens la reine des suretés. Il s'agit d'une sureté réelle immobilière sans dépossession consentit par le constituant.

L'hypothèque immobilière relève du même régime que l'hypothèque maritime⁷³.

Pour le futur débiteur elle demeure plus onéreuse. En effet les frais de prise d'hypothèque sont plus élevés pour les immeubles. La prise d'une hypothèque immobilière serait de l'ordre d'1,5% du montant total du crédit⁷⁴ contre 0,5% du prix net à financer pour une hypothèque maritime⁷⁵.

Cette différence de prix résulte dans le fait que l'hypothèque classique fait intervenir un plus grands nombres d'acteur. La présence d'un notaire pour enregistrer le bien hypothéqué participe à la hausse du prix.

⁷³ (Cf Partie 2 ; Titre 1)

⁷⁴ Source « Empruntis »

⁷⁵ Source « Ooreka »

CONCLUSION

Au terme de cette étude force est de constater toutes les étapes nécessaires participant au financement d'un navire de plaisance.

Le navire étant un actif risqué, le passage au préalable d'une étude sérieuse des risques de l'actif est une étape essentielle pour la prise de décision d'octroi du prêt.

Pour les navires de plaisances, de nombreux produits de financement sont mis à disposition pour financer le navire de plaisance. Le crédit reste pour le consommateur ou le professionnel l'instrument le plus utilisé par les organismes prêteurs. Le financement par location reste une alternative intéressante pour le futur acquéreur bien que l'avantage fiscal dont bénéficiait la LOA ai disparu.

Les différentes garanties attachées au financement nécessaire sont inévitablement essentielles au financement du navire de plaisance. Il s'agit d'une garantie obligatoire à l'obtention d'un crédit. Elles sont la garantie du bon recouvrement de la créance par l'établissement prêteur envers son emprunteur.

Reine des suretés dans le nautisme, l'hypothèque maritime reste le préféré des acteurs de la plaisance. Néanmoins les suretés classiques sont toujours utilisées par les organismes de financement pour au mieux sécuriser le recouvrement de leurs créances.

Les navires de plaisances restent un bien de consommation appréciés des plaisanciers. Face à la crise de la Covid-19, s'évader seul, avec ses amis ou

en famille avec son propre navire de plaisance est devenu une alternative préférée aux croisières.

Grâce à l'instrument de financement via le crédit ou la location financière, ce produit, autrefois réservé à une classe de population aisée devient aujourd'hui accessible pour un plus grand public.

Bibliographie

- Mémoires

Elçin YILDIRIM. Le financement des éoliennes. Droit, Université Aix – Marseille, 2017 – 2018

Briac LEFEUVRE. Financement des aéronefs : Les droits du bailleur sur l'aéronef financé en cas de défaillance du locataire. Droit, Université Aix – Marseille, 2017 - 2018

- Ouvrage Juridique

Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL – Traité de droit maritime – 3eme édition ;

Philippe DELEBECQUE – Précis de droit maritime – 14eme édition

Christophe ALBIGES, Marie-Pierre DUMONT – Droit des suretés – 7eme édition

Jérôme LASSERRE CAPDEVILLE, Michel STORCK, Marc MIGNOT, Jean-Philippe KOVAR, Nicolas ERESEO – Droit Bancaire – 2nd édition

- Conventions

Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer. Conclue à Bruxelles, le 10 Mai 1952

- Règlements / Ordonnances / Directives

Directive du 25 octobre 2011

Directive 2006/112/CE du Conseil du 28 novembre 2006

Ordonnance n°2014-559 du 30 mai 2014

Ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016

Ordonnance du 23 Mars 2006

Règlement de 97-02 du comité de la réglementation bancaire et financière

- Codes

Code de commerce

Code Civil

Code Monétaire et Financier

Code Général des impôts

Code des transports

Code de la Consommation

- Jurisprudence

Arrêt C.cass 11 déc. 2007 « Calypso »

Arrêt C. cass 1ere civ 1anv 1995

Arrêt Cass. com. 10 oct. 2000

Paris, 3 juill. 2014, no 12/17053

V. Cass. Com, 22 juin 1999

Cass. Com., 28 avril 1966.

C.cass, Ch.com 20/12/1982

Cass. com. 2-10-2012

C.cass, Ch.com 21 décembre 1987

- Articles & Ouvrages en lignes

François MANDIN. Les sources formelles du droit de la Plaisance

Le nautisme en PACA Un fort potentiel de développement pour la région

« *La plaisance et le droit de la consommation* », DMF 2004 n°654, observations REZENTHEL

« *Crédit-bail de navire : cause de nullité des contrats du groupe* », DMF 2000, 610, Philippe DELEBECQ

- Répertoire juridique en lignes

Répertoire commerciale, DALLOZ

Répertoire Civil, DALLOZ

- Sites internet

Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales (cnrtl.fr)

Accueil | economie.gouv.fr

Sailing Yacht A, le plus grand voilier privé du monde (bateaux.com)

Banque - Finance : investissements financiers, métiers...

Courtier immobilier, courtier prêt immobilier | Empruntis

Euribor : définition et calcul - Capital.fr

Bienvenue sur bofip.impots.gouv.fr | bofip.impots.gouv.fr

Courtier immobilier, courtier prêt immobilier | Empruntis

Liste des Annexes

Annexe 1 : Questionnaire Nautibanque

Annexe 2 : Liste des pièces requises pour le financement du navire

Annexe 3 : Fiche Etude de l'actif à financer

Annexe 4 : Proposition de financement de bateau en crédit (neuf ou occasion)

Annexe 5 : Proposition de financement place de port

Annexe 6 : Avis d'expertise de navire de plaisance à financer

Annexe 7 : Acte de francisation

Annexe 8 : Proposition de financement en CBM

Annexe 9 : Hypothèque Maritime

Annexe 10 : Tableau d'amortissement sur un crédit MLT

Annexe 11 : Contrat de prêt (Crédit amortissable) pour le financement d'un navire de plaisance

Annexe 12 : Proposition de financement en LOA

Table des Matières

REMERCIEMENTS	5
INTRODUCTION	8
PARTIE 1 : LE RECOURS A L'INSTRUMENT DE CREDIT COMME MODE DE FINANCEMENT	16
Titre 1 : La difficulté du financement du navire en raison des risques inhérents à sa nature	17
Chapitre 1 : Le financement d'un bien par nature risqué	18
Section 1 : La gestion du risque d'un point de vue normatif	19
Section 2 : La gestion du risque interne à l'établissement prêteur	21
Paragraphe 1 – La gestion du risque à travers la santé patrimoniale de l'emprunteur	21
Paragraphe 2 – La gestion du risque à travers la valorisation de l'actif financé	22
Chapitre 2 : La nature juridique du navire à financer	23
Section 1 : L'immatriculation du navire de plaisance	23
Section 2 : Le pavillon du navire	24
Titre 2 : le financement d'un navire de plaisance selon la qualité de l'emprunteur	27
Chapitre 1 : La qualité juridique de l'emprunteur	29
Section 1 : L'emprunteur ayant la qualité de consommateur	29
PARAGRAPHE 1 La définition du consommateur	29
PARAGRAPHE 2 Les taux de prêt pour les consommateurs	30
Section 2 L'emprunteur ayant la qualité de professionnel	32
PARAGRAPHE 1 – La définition du professionnel	32
PARAGRAPHE 2 – Le rattachement du navire à la société	32
Chapitre 2 : Les instruments de crédit mis à disposition pour le financement d'un navire de plaisance pour une personne morale ou une personne physique	34
Section 1 : Les différentes formes du crédit classique	34
PARAGRAPHE 1 – Les différentes formes de crédit classique : Le crédit	34
A. Le crédit à la consommation	34
B. Le crédit moyen long terme amortissable	35
Section 2 : Le financement locatif : La location avec option d'achat ou le crédit-bail mobilier	38
Paragraphe 1 La LOA ou <i>leasing</i>	38
A. <i>Le mécanisme</i>	38
B. La disparition des avantages fiscaux liés à ce mécanisme de financement	39
Paragraphe 2 Le crédit-bail	42
PARTIE 2 : L'OBLIGATOIRE RECOURS A DES GARANTIES PAR L'ETABLISSEMENT DE PRET POUR FINANCER LE NAVIRE DE PLAISANCE	45
Titre 1 : L'hypothèque maritime comme garantie principale en matière de financement de navire de plaisance	46
Chapitre 1 : La mise en place de l'hypothèque maritime	46
Section Unique Les parties au contrat d'hypothèque maritime	46
PARAGRAPHE 1 - Les conditions tenant au bien hypothéqué	47

PARAGRAPHE 2 - La constitution suivie de l'inscription de l'hypothèque maritime	49
Chapitre 2 : Les effets de l'hypothèque maritime	51
Section 1 : Les effets de l'hypothèque maritime à l'égard du créancier	51
Section 2 Les effets de l'hypothèque à l'égard du débiteur	53
Titre 2 : Le recours aux suretés dites « traditionnelles »	55
Chapitre 1 : L'incontournable place des suretés personnelles	55
Section 1 : Le recours au cautionnement	55
Section 2 Des suretés alternatives au contrat de cautionnement	59
Paragraphe 1 - La Garantie autonome	59
Paragraphe 2 - La lettre d'intention	61
Chapitre 2 : Le recours aux suretés réelles	62
Section 1 L'usage du nantissement comme sureté complémentaire	62
PARAGRAPHE 1 – Le nantissement personnel	63
Paragraphe 2 – Le nantissement Professionnel	64
Section 2 L'hypothèque immobilière en complément de l'hypothèque maritime	65
CONCLUSION	66
Bibliographie	68
Liste des Annexes	71
Table des Matières	72