

## Le crédit-bail de navire

Philippe Delebecque

*Professeur à l'École de droit de La Sorbonne (Paris-I)*

1. Le crédit-bail est né dans les années 1970 à l'époque où je commençais à fréquenter de temps à autre à la Faculté de droit d'Aix-Marseille la bibliothèque universitaire et la salle Ripert. On parlait entre étudiants d'El Mokhtar Bey, mais aussi de Claude Lucas de Leyssac et de sa fameuse chronique au Dalloz<sup>1</sup>. Il faut dire que Gérard Cas, professeur de droit commercial, nous avait incités à la lire et à travailler. Je n'ai pas oublié cette époque et lorsque quelques années plus tard, j'ai eu la chance de rencontrer l'auteur de l'article de référence sur le crédit-bail à Paris-I, mais aussi à son cabinet, j'avais là une belle introduction. Je garderai à l'esprit cette belle contribution qui me fournit l'occasion d'y revenir quarante ans plus tard dans ces quelques lignes en hommage à Claude.

2. Le contrat de crédit-bail a depuis les années 1970 beaucoup prospéré : il a même gagné l'immobilier où il pose de singuliers problèmes<sup>2</sup>. Sur le matériel d'équipement, il est toujours autant en vogue, mais son régime s'est diversifié puisque les règles ne sont plus les mêmes selon que les biens sont à usage professionnel ou non<sup>3</sup>. Son assiette aussi s'est élargie. Il porte sur des fonds de commerce ou artisanaux et peut s'étendre à des parts sociales et des actions. Rien d'étonnant donc à ce qu'il serve à financer les aéronefs et les navires<sup>4</sup>. Il est sans doute vrai que le crédit-bail correspond à une part relativement faible dans le financement maritime, mais la pratique existe,<sup>5</sup> a été un temps encouragée par des mesures fiscales<sup>6</sup> et soulève, comme on le verra, un certain contentieux.

3. On s'en tiendra ici aux navires, aux engins capables d'affronter les périls de la mer. Le crédit-bail de navire n'a pas les honneurs du code des transports, à la différence du contrat de construction de navire, mais il ne s'en porte pas plus mal. C'est donc le code monétaire et financier qui en constitue le siège, avec certaines dispositions plus particulières du droit maritime commercial. Il faut également prendre en considération les dispositions du droit de la consommation si le navire est

---

<sup>1</sup> Lucas de Leyssac, L'obligation de publier les contrats de crédit-bail mobilier et son application dans le temps, D. 1975, Chron. 23.

<sup>2</sup> V. MM. Baum et Delebecque, Gestion et redimensionnement du crédit-bail immobilier, RD bancaire 2014, Etudes, n° 15.

<sup>3</sup> Les opérations portant sur des biens à usage professionnel sont réglementées par les art. L. 313-1 s. c. mon. et fi., les autres par le droit de la consommation. V. MM. Baum et Delebecque, Gestion et redimensionnement du crédit-bail immobilier, RD bancaire 2014, Etudes, n° 15 et D. Richter-Hannes, Nature juridique du contrat de leasing de navire, DMF 1973, 387 ; égal. du

<sup>3</sup> Les opérations portant sur des biens à usage professionnel sont réglementées par les art. L. 313-1 s. c. mon. et fi., les autres par le droit du crédit à la consommation.

<sup>4</sup> V. MM. Pape et D. Richter-Hannes, Nature juridique du contrat de leasing de navire, DMF 1973, 387 ; égal. du Pontavice, Centenaire de l'hypothèque maritime en France, JMM 19 déc. 1974, 3117.

<sup>5</sup> V. Lloyd's shipping economist, Shipping's new lease of life, 24 janv. 2002, 29 s.

<sup>6</sup> Cf. les lois Pons 1 et 2, remplacées par un troisième système, institué par la loi du 2 juill. 1998 ; ces mesures, intéressantes, n'étaient cependant pas à l'abri de toute critique, v. Diener, La défiscalisation par entreprises fictives dans les DOM, D. 1992, Chron. 181.

exclusivement affecté à un usage non professionnel, ce qui est relativement rare, même dans la plaisance, car les crédit-preneurs sont le plus souvent des personnes morales qui cherchent à se financer dans le cadre de leur activité professionnelle.

4. L'application des dispositions du code monétaire et financier n'est pas, en la matière, particulièrement contentieuse : il s'agit toujours de permettre à un locataire d'acquérir tout ou partie du navire loué, moyennant un prix convenu tenant compte, au moins pour partie, des versements effectués à titre de loyers. Il y a bien également un contrat de vente, du moins un contrat translatif de propriété, entre un fabricant, ici un chantier naval, ou encore un vendeur de navires neufs ou d'occasions, et un établissement de crédit. Et, entre cet établissement et un utilisateur, un contrat de location, l'utilisateur-locataire ayant la faculté, à l'échéance prévue, de lever une option et d'acquérir le bien.

5. Cette opération, confrontée aux exigences du droit maritime, soulève quelques difficultés, car le navire n'est pas un bien tout-à-fait comme les autres, puisqu'il est immatriculé et qu'il a une nationalité. Le statut du navire fait que l'opération de crédit-bail dont il peut être l'objet est relativement complexe. En outre, puisque le navire est appelé à être exploité, il est permis de se demander qui, du crédit-bailleur ou du crédit-preneur, a la qualité d'armateur. A ces questions résultant de ce que postule le droit maritime, s'ajoutent celles qui proviennent du droit commun et qui sont liées à des questions de paiement, de procédure collective ou encore de garantie. L'interdépendance affirmée par la jurisprudence entre la vente et le crédit-bail proprement dit n'est déjà pas simple à comprendre et à mettre en musique lorsqu'il s'agit d'un simple crédit-bail de véhicule ; elle l'est davantage lorsqu'il s'agit d'un crédit-bail de navire. Ces difficultés conduisent à s'interroger sur la situation des trois personnages en cause, en somme à se demander qui est armateur et à quels risques sont exposés le propriétaire et le crédit-preneur lui-même.

### ***1. Qui du propriétaire ou du locataire du navire est armateur ?***

6. L'armateur est celui qui exploite un navire, qu'il en soit ou non propriétaire (c. transp. art. L. 5411-1)<sup>7</sup>. En matière de crédit-bail, puisqu'un contrat de location lie l'établissement de crédit à un utilisateur, la question se pose de savoir qui du propriétaire ou du locataire a la qualité d'armateur. S'il est vrai que le propriétaire d'un navire est présumé en être l'armateur (art. L. 5411-2), cette présomption est simple. Elle peut être renversée. Tout dépend du type de contrat qui a été conclu entre les parties, étant précisé que le contrat de location qui a pour objet un navire est un affrètement<sup>8</sup>. La loi ne s'intéresse pas au contenu du contrat conclu entre le crédit-bailleur et le crédit-preneur<sup>9</sup>. Il suffit donc que ce contrat ne dénature pas l'opération en cause, ce qui serait le cas si le crédit-bailleur se réservait la gestion nautique et commerciale du navire. Un contrat d'affrètement au voyage ne saurait donc constituer le support d'un crédit-bail de navire. Dans

---

<sup>7</sup> Sur les intérêts qui s'attachent à la qualification d'armateur, limitation de responsabilité (même en matière de plaisance), ..., v. MM. Bonassies et Scapel, *Traité de droit maritime*, 3<sup>ème</sup> éd., n° 242 s.

<sup>8</sup> Cf. c. transp. art. L. 5423-1 aux termes duquel, "par le contrat d'affrètement, le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affrèteur". Cela ne veut pas dire qu'une simple location relevant du droit civil ne soit pas concevable : on peut louer une barge - qui n'est pas un navire - ou un navire pour autre chose qu'une navigation (soirée dansante). La qualification d'affrètement n'a rien de rigide, car le droit de l'affrètement relève, avant tout de la liberté contractuelle, mais elle a le mérite d'offrir des modèles et des règles supplétives.

<sup>9</sup> Pour un cas de nullité pour dol (dol du représentant du crédit-bailleur) : Com. 10 oct. 2000, 2<sup>ème</sup> esp. DMF 2001, 1001.

l'affrètement à temps, la gestion du navire est partagée, le frèteur conservant la gestion nautique tandis que l'affréteur dispose de la gestion commerciale. Là encore, le modèle d'affrètement ne correspond pas à la nature du crédit-bail, car le crédit-bailleur entend se comporter comme un simple financier et ne veut se préoccuper d'aucune question matérielle. Le fait d'armer un navire et de l'équiper lui est donc étranger. Reste donc l'affrètement dit « coque-nue » qui se définit (cf. c. transp. art. L. 5423-8) comme le contrat par lequel « le frèteur s'engage, contre paiement d'un loyer, à mettre à la disposition d'un affréteur un navire déterminé, sans armement ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets pour un temps défini ». C'est assurément ce contrat qui correspond au crédit-bail de navire.

7. Le contrat d'affrètement coque nue est ainsi le support du crédit-bail de navire. Sans doute, n'y a-t-il pas nécessairement dans la location coque nue une option d'achat<sup>10</sup>, à la différence du crédit-bail ; mais cette clause n'affecte pas l'économie même du contrat. C'est simplement une modalité qui accompagne l'opération et qui permet au crédit-preneur, s'il le souhaite et seulement s'il le souhaite – la modalité étant potestative ou plus exactement discrétionnaire -, de lever une option pour acquérir la propriété du bien. Tout au plus peut-elle avoir une incidence sur les loyers, mais l'importance des loyers ne commande pas la qualification. En outre, on est dans un domaine où la liberté contractuelle est reine. L'intérêt est de disposer ici d'un modèle de référence qui conduit, au demeurant, à dire que la qualité d'armateur appartient à l'affréteur. Dans l'affrètement coque-nue, il est en effet incontestable que c'est le locataire qui est armateur<sup>11</sup>.

L'analyse est du reste consacrée par le législateur lui-même qui, dans la loi du 29 avril 1975 (cf. art. 219, 2° C, du code des douanes), a autorisé en substance la mise sous pavillon français de navires appartenant juridiquement à un propriétaire étranger, mais destinés « à appartenir, après la levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail », à un armateur français.

8. Une récente espèce a clairement confirmé cette analyse<sup>12</sup>. La Cour de cassation avait été appelée à préciser que le crédit-bailleur et le crédit-preneur d'un navire n'étaient pas codébiteurs des dettes nées des fournitures faites pour l'exploitation de celui-ci et que cette exploitation ne constituait pas une opération commerciale qui leur fût commune. La cour de renvoi en a tiré les conséquences en affirmant que lorsqu'un navire fait l'objet d'un crédit-bail, le crédit-preneur qui choisit l'équipage et équipe le navire pour assurer sa navigabilité tant nautique que commerciale, devient armateur. La solution, parfaitement justifiée, a conduit à rejeter l'action d'un fournisseur impayé contre le crédit-bailleur.

9. Ce précédent n'est cependant pas de nature à supprimer toutes les difficultés, si l'on veut bien ne pas oublier les dispositions de l'art. R. 5114-6 3° du code des transports qui prévoient, par renvoi à l'art. L. 5423-2, qu'en cas d'affrètement coque nue de plus d'un an, le contrat doit être mentionné sur la fiche matricule du navire, c'est-à-dire publié sous peine d'inopposabilité aux tiers. Le texte qui n'est applicable qu'aux navires francisés<sup>13</sup> et qui n'a pas son équivalent à l'étranger, ne vise pas

---

<sup>10</sup> L'option d'achat est souvent – mais pas nécessairement - stipulée dans la location coque-nue, l'affréteur ayant ainsi la possibilité d'acheter le navire à sa valeur résiduelle.

<sup>11</sup> MM. Bonassies et Scapel, *Traité de droit maritime*, 3<sup>ème</sup> éd., n° 275.

<sup>12</sup> Cass. com. 5 déc. 2012, D. 2012, DMF 2012, 727, rapp. Rémy et les obs., et sur renvoi : Paris 3 juill. 2014, DMF 2014, 800, obs. G. Piette.

<sup>13</sup> Il n'était donc pas applicable dans l'espèce de 2012.

expressément le crédit-bail. Mais il n'y a aucune raison de ne pas l'étendre au crédit-bail qui a la même nature que l'affrètement coque-nue et surtout qui transfère la qualité d'armateur du crédit-bailleur au crédit-preneur. Quant à la sanction du texte, on ne voit pas non plus comment on pourrait l'écarter : si le contrat n'a pas été publié, le crédit-bailleur doit rester personnellement responsable des fournitures commandées<sup>14</sup>, alors même que ces fournitures ressortiraient de la gestion commerciale du navire<sup>15</sup>. Tout au plus pourrait-on se demander si la limite de la mauvaise foi – au sens du droit des biens, *i.e.* connaissance de la situation – ne devrait pas être réservée. Dans notre opinion, il faudrait l'admettre, à charge pour l'intéressé, ici le crédit-bailleur, de prouver que les fournisseurs connaissaient l'existence du crédit-bail et donc le transfert de la qualité d'armateur sur la tête du crédit-preneur.

10. Reste une dernière question qui est de savoir si le créancier de l'armateur crédit-preneur pourrait exercer ses prérogatives *propter rem* et donc sur le navire appartenant au crédit-bailleur. La réponse est assurément positive, mais uniquement si le créancier est en mesure de faire état d'un privilège maritime dont la liste est énumérée par l'art. L. 5114-8 c. transp. Le privilège maritime, le privilège grevant un navire en garantie d'une créance, ne rend pas le propriétaire du navire personnellement débiteur, mais l'expose sinon au droit de suite dont les privilèges maritimes sont assortis, du moins au *jus in rem* qu'il renferme<sup>16</sup>. Le crédit-bailleur propriétaire non armateur n'est donc pas à l'abri de toute action. Il n'a pas non plus à l'abri de toute recherche de responsabilité. Le crédit-bail n'est pas pour lui, comme pour le crédit-preneur, une opération dépourvue de tout risque.

## **II. A quels risques sont exposés le propriétaire du navire et le crédit-preneur ?**

### **A. Le propriétaire**

11. La vente intervenue entre le chantier naval et la société de crédit-bail doit, comme toute vente de navire, faire l'objet d'un écrit (c. transp. art. 5114-1, prévoyant que tout acte translatif de la propriété d'un navire francisé doit être à peine de nullité constaté par écrit). La jurisprudence n'est pas toujours très exigeante sur l'écrit requis, mais l'opération est certainement nulle si aucun écrit ne peut être produit<sup>17</sup>. Il faut préciser que la nullité a ici un caractère absolu, dès l'instant que l'écrit n'a pas en l'occurrence une fonction purement protectrice<sup>18</sup>. Le propriétaire pourrait donc subir une action en annulation de la vente émanant du crédit-preneur et, naturellement, en supporter toutes les conséquences en termes de restitution.

12. Le crédit-bailleur, en sa qualité de propriétaire du navire, est exposé à d'autres risques. Il demeure responsable des fautes personnelles qu'il peut commettre à l'égard des tiers. S'il a mis à la disposition du crédit-preneur un navire affecté d'un défaut de navigabilité par manque de diligence, sa responsabilité – délictuelle – pourra être engagée par le ou les tiers victimes de l'anomalie<sup>19</sup>. Dans ce genre de circonstance, sa responsabilité pourrait être également engagée sur le plan contractuel à l'égard du crédit-preneur ; mais encore faudrait-il que le crédit-bailleur n'ait pas stipulé de clause

---

<sup>14</sup> Fournitures commandées en pratique par le capitaine « on behalf on the owners », le « owner étant l'armateur, le droit anglais ne connaissant pas le concept d'armateur.

<sup>15</sup> v. en ce sens, en matière d'affrètement à temps, lui aussi soumis à publicité : Com. 28 avr. 1998, Bull. civ. IV, n° 140, DMF 1998, 680.

<sup>16</sup> Sur l'originalité des privilèges maritimes, v. Droit maritime, Précis Dalloz, n° 228 s.

<sup>17</sup> Com. 10 oct. 2000, DMF 2001, 1001.

<sup>18</sup> Paris 12 juin 1998, DMF 1998, 1123.

<sup>19</sup> Rapp. MM. Bonassies et Scapel, op. cit., n° 282.

l'exonérant de toute responsabilité en cas de défaut ou de vice affectant le bien. Or, en pratique, ces clauses sont très fréquentes, pour ne pas dire habituelles, et sont valables dans les conditions du droit commun<sup>20</sup>.

13. L'autre risque important auquel le crédit-bailleur est exposé est celui de voir sa responsabilité retenue en cas de pollution par hydrocarbures. En effet, la Convention de 1969 (*CLC*) fait peser cette responsabilité sur le propriétaire du navire responsable de la pollution et non sur l'armateur exploitant<sup>21</sup>. La responsabilité est canalisée sur le propriétaire, si bien que l'armateur non propriétaire et les affréteurs échappent en principe à toute responsabilité, à moins qu'une faute inexcusable dans la gestion, l'exploitation ou l'entretien du navire ne puisse leur être reprochée. Ce risque, difficile à assurer, a conduit les compagnies pétrolières à ne plus acquérir de navires et à ne plus gérer de flottes qui leur soient propres.

14. La propriété n'a cependant pas que des inconvénients. Elle joue, il ne faut pas l'oublier, le rôle d'une garantie et d'une garantie très efficace en cas d'insolvabilité du crédit-preneur. Obtenir, dans cette dernière situation, la restitution du navire ne va cependant pas de soi, si bien que les contrats de crédit-bail ont tout intérêt à prévoir les modalités et les conséquences de cette restitution en mettant à la charge du crédit-preneur ou du chantier naval le soin d'assurer la re-commercialisation du navire. On notera aussi que les contrats prennent le soin de stipuler des clauses d'accession mobilière, c'est-à-dire des clauses prévoyant que les accessoires et les améliorations deviennent immédiatement et de plein droit, sans indemnité, la propriété du bailleur. De telles clauses sont parfaitement valables et permettent au crédit-bailleur de conserver ou d'obtenir la restitution de ces accessoires.<sup>22</sup>

## **B. Le crédit-preneur**

15. Du côté du crédit-preneur lui-même d'autres difficultés se présentent. Elles tiennent, pour l'essentiel, à la question des conséquences de la résiliation du contrat de vente ou de construction. On sait que la jurisprudence avait admis depuis de nombreuses années que la résolution de la vente (à la suite d'une action en garantie ou en défaut de conformité) entraînait nécessairement la résiliation du contrat de crédit-bail, sous réserve de l'application des clauses ayant pour objet de régler les conséquences de cette résiliation.<sup>23</sup>

16. La solution était sévère pour le crédit-bailleur qui perdait à compter de la demande de résiliation le bénéfice de ses loyers. Mais, précisément, rien ne s'opposait à ce qu'elle fût aménagée par des clauses appropriées. Leur finalité était de faire supporter au crédit-preneur les conséquences de la résolution de la vente et de l'insolvabilité du vendeur. Le crédit-preneur pouvait être ainsi appelé à garantir la restitution du prix de vente perçu par le vendeur ou encore à payer une certaine

---

<sup>20</sup> Si les parties sont des professionnels, les clauses de non garantie ou de non responsabilité sont appelées à jouer pratiquement systématiquement, à moins qu'elles ne vident l'obligation de délivrance pesant sur le bailleur de toute sa substance. Ce serait le cas si le navire mis à la disposition du crédit-preneur n'était pas navigable, la navigabilité étant de l'essence du contrat.

<sup>21</sup> V. Droit maritime, Précis Dalloz, n° 893.

<sup>22</sup> Com. 8 mars 2005, n° 03-15.968

<sup>23</sup> Ch. mixte 23 nov. 1990, D. 1991, 121, note Larroumet. La même solution a été admise en matière de location financière ; Ch. mixte 17 mai 2013, D. 2013, 1658, note D. Mazeaud. Cette dernière décision ne réserve pas le jeu des clauses aménageant les conséquences de la caducité de la location financière et des contrats successifs ou concomitants.

indemnité en vue de réparer le préjudice subi par le crédit-bailleur et, notamment, son manque à gagner.

17. Cette jurisprudence a été remise en cause par un arrêt de chambre mixte largement commenté du 13 avril 2018. La Cour de cassation est venue affirmer que la résolution de la vente entraînait, par voie de conséquence, la caducité du contrat de crédit bail et, dans le prolongement, qu'étaient inapplicables les clauses prévues en cas de résiliation du contrat<sup>24</sup>. Anticipant sur les nouvelles dispositions du Code civil sur la caducité (art. 1186), la jurisprudence considère désormais que le contrat de crédit-bail est conclu en considération du contrat préalable de vente, qu'il y a là un élément essentiel de l'opération et qu'ainsi la disparition de cet élément justifie l'évanouissement du contrat de crédit-bail. Dès lors, il n'est plus question de clauses aménageant les conséquences de l'anéantissement de l'opération, solution évidemment très sévère pour le crédit-bailleur.

18. Au-delà du jeu de la caducité dans les conditions indiquées qui bouleverse l'économie du contrat de crédit-bail, on peut admettre que le crédit-bailleur puisse exercer un recours contre le crédit-preneur qui aurait commis une faute à l'origine du préjudice subi par celui-là. On pense aux hypothèses d'immixtion du crédit-preneur dans la commande du bien ou encore aux choix malheureux qu'il pourrait faire dans sa commande. Lorsque des navires sont en cause, de telles fautes sont loin d'être exclues, car les implications du client dans la commande et la réalisation de l'ouvrage sont fréquentes. On peut même se demander si ces fautes ne pourraient pas priver l'intéressé du droit de faire constater la caducité du crédit-bail en conséquence de la résiliation du contrat de vente ou du contrat de construction. Compte tenu des incertitudes ou des fluctuations de la jurisprudence, on ne saurait trop conseiller aux parties de le prévoir dans leur propre contrat. Sans doute l'interdépendance contractuelle est-elle rebelle aux clauses contraires<sup>25</sup>, mais elle ne saurait être systématisée. La faire céder en cas de faute caractérisée du locataire permettrait de rééquilibrer les droits des uns et des autres et de donner à l'opération de crédit-bail un nouvel élan.

---

<sup>24</sup> Cass. ch. mixte 13 avr. 2018, D. 2018, 1185, note Barbier, JCP 2018, 543, note F. Buy.

<sup>25</sup> Cass. ch. mixte 17 mai 2013, précit. Le nouvel article 1186 ne dit rien sur la question. Les textes sont, il est vrai, en principe, supplétifs. Mais la construction sur l'interdépendance contractuelle, désormais consacrée, ne présenterait plus guère d'intérêt si elle pouvait être détruite par une clause contraire. Il reste qu'en droit positif, ces clauses sont concevables, l'un des principes transversaux de la réforme étant celui de la liberté contractuelle (art. 1102).