



HAL
open science

Le contrat de charter des navires de grande plaisance

Jean-Baptiste Thierry

► **To cite this version:**

Jean-Baptiste Thierry. Le contrat de charter des navires de grande plaisance. Droit. 2017. dumas-01622573

HAL Id: dumas-01622573

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01622573v1>

Submitted on 22 Jan 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE**

**PÔLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME
ET DES TRANSPORTS**



Le contrat de charter des navires de grande plaisance

**Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit du transport maritime**

Par

Jean-Baptiste THIERRY

**Sous la direction de M. le professeur Cyril BLOCH et Maître
Christophe THELCIDE**

Année universitaire 2016-2017

Le contrat de charter des navires de grande plaisance

Le contrat de charter des navires de grande plaisance

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME
ET DES TRANSPORTS



Le contrat de charter des navires de grande plaisance

**Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit du transport maritime**
Par

Jean-Baptiste THIERRY

**Sous la direction de M. le professeur Cyril BLOCH et
Maître Christophe THELCIDE**

Année universitaire 2016-2017

Sommaire

Liste des Abréviations	6
Introduction.....	7
Partie I : L'affrètement des navires de grande plaisance au regard de l'affrètement classique	12
Titre I : Un affrètement particulier s'inscrivant dans le régime général de l'affrètement	13
Titre II : Les particularités intrinsèques au contrat de charter des navires de grande plaisance	28
Partie II : L'adaptation nécessaire de l'affrètement des navires de grande plaisance.....	48
Titre I : Les exigences fiscales liées à l'affrètement du yacht.....	49
Titre II : La tentative d'adaptation de l'exploitation du yacht en pratique ...	69
Conclusion	77
BIBLIOGRAPHIE.....	78
Ouvrages	78
Mémoire	78
Articles et Articles de fond	78
Colloques.....	79
Législations	80
Jurisprudences.....	83
Sites internet	84
Documents.....	84
Table des matières.....	85

« La liberté contractuelle s'exprime aussi quant à l'objet du contrat d'affrètement qui peut porter sur les navires les plus divers, navire transporteur de marchandises, navire transporteur de passagers, remorqueur ou navire de servitude. Elle s'applique enfin à la structure du contrat. Celle-ci n'a comme limite que l'imagination des parties. »

Christian Scapel

Liste des Abréviations

- BIMCO : Baltic and International Maritime Council
- CGI : Code Général des Impôts
- CJUE: Cour de Justice de l'Union Européenne
- DMF : Droit Maritime Français
- ENIM : Etablissement National des Invalides de la Marine
- GEPY : Groupement des Equipages Professionnels du Yachting
- LYC : Large Yacht Code
- MCA : Maritime and Coastguard Agency
- MYBA : Mediterranean Yacht Brokers Association
- Obs. : Observation
- OIT : Organisation Internationale du Travail
- OMI : Organisation Maritime Mondiale
- P&I : Protection and Indemnity
- RIF : Registre International Français
- SOLAS : Safety of life at Sea
- STCW : Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

Introduction

1. Définition. – Le contrat de charter renvoi à la notion de charte-partie laquelle encadre le contrat d'affrètement de navire.

Bien que le terme de contrat soit français et que le terme de « charter » soit anglais, dans la pratique, l'affrètement des navires de grande plaisance et plus particulièrement la charte-partie est appelée « contrat de charter ». Malgré que l'affrètement ait été créé pour les navires de commerce, le monde de la plaisance a su lui trouver une utilité.

Le Doyen RODIERE définissait la navigation de plaisance comme une navigation caractérisée par l'absence de but lucratif¹. Cette définition apparaît comme désuète au regard de l'expansion de l'industrie des yachts². Les navires de grande plaisance sont désormais, et cela depuis quelques années, exploités commercialement et immatriculés au commerce afin d'être affrétés. L'affrètement des navires de grande plaisance diffère de la croisière et du transport de passager en ce que le navire est affrété dans sa totalité par un affréteur dans le but de jouir du navire à des fins d'agrément³. Il n'y a d'ailleurs aucune émission de titre de transport dans l'exploitation commerciale d'un yacht. Néanmoins, cela est à relativiser avec les nouveaux modes d'exploitation des yachts (*infra*, n°42).

2. Plaisance et grande plaisance. – En pratique, la frontière entre plaisance et grande plaisance est symbolisée par la longueur du navire, de 15 à 24 mètres pour un yacht, au-delà de 24 mètres pour les superyachts et au-delà de 100 mètres pour les méga-yachts (Ci-après yacht et navire de grande plaisance). Concernant la réglementation, la longueur charnière est 24 mètres, il y a les navires inférieurs et

¹ RODIERE R., « Droit Maritime », Précis DALLOZ, 3ème édition, 1967, p.32

² Terme anglais issu du néerlandais « jacht » (« chasse ») qui désignait des navires légers et rapides utilisés par la marine néerlandaise pour poursuivre les pirates.

³ L'affrètement du navire est également possible à des fins commerciales pour organiser différents types d'événements.

égaux à 24 mètres et les navires supérieurs à 24 mètres, ces deux catégories étant limitées à 12 passagers⁴.

Un yacht doit être apte à affronter la navigation en haute mer. Le droit de la plaisance est un droit entre terre et mer alors que le droit de la grande plaisance, à l'instar de la marine marchande, découle réellement du droit maritime. A ce titre, les navires de grande plaisance doivent répondre à toutes les normes de sécurité et de sûretés internationales en matière de navigation maritime.

3. Les types de navires. Cadre juridique. – En France les navires de grande plaisance sont catégorisés par un décret du 30 août 1984⁵ modifié principalement par un arrêté du 3 juillet 2012⁶ et un décret du 9 décembre 2016⁷. Dans sa version initiale ce décret de 1984 prévoyait un cadre réglementaire pour le « navire à utilisation collective », cette catégorie de par ses caractéristique excluait le yacht à usage commerciale tel que défini aujourd'hui et apparaissait comme trop flou et restrictive pour fournir un cadre juridique claire à l'exploitation des yachts en charter.

Dès lors, à travers les différentes modifications, la notion de navire à utilisation collective a laissé place à la notion de « navire de plaisance à utilisation commerciale »⁸. Cette notion apparait au sein d'une liste regroupant trois catégories différentes de navires de plaisance : navire de plaisance à usage personnel, navire de plaisance de formation, et le navire de plaisance à utilisation commerciale lequel est définie comme « *tout navire de plaisance utilisé pour une prestation commerciale d'embarquement de passagers (...), dans les conditions suivantes : a) Le navire est placé sous la responsabilité de l'armateur ou de son représentant, le capitaine ; b)*

⁴ Infra note 10 et 11

⁵ Décret n°84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires

⁶ Arrêté du 3 juillet 2012 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires

⁷ Décret n° 2016-1693 du 9 décembre 2016 portant modification du décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution

⁸ Supra note 5

Le navire effectue une navigation touristique ou sportive, à l'exclusion de toute exploitation d'une ligne régulière ; c) Le nombre de passagers pouvant être admis à bord est limité dans des conditions définies par arrêté du ministre chargé de la mer en fonction de la configuration du navire et du type de voyage, sans pouvoir excéder douze passagers sur un navire à propulsion mécanique et trente passagers sur un navire à voile, sauf s'il s'agit d'un navire à voile historique conçu avant 1965 ou de la réplique individuelle d'un tel navire, sur lequel le nombre de passagers n'excède pas cent vingt »⁹

3.1 - Cette définition doit être couplée avec deux réglementations techniques : la division 241¹⁰ et la division 242¹¹. Ces deux référentielles réglementaires sont une équivalence française aux conventions internationales relatives aux navires de charge. Ces réglementations s'inspirent de la référence en la matière, le Large yacht code britannique, afin d'harmoniser les réglementations pour que celles-ci ne soient pas un obstacle au changement de pavillon. Ces divisions sont très complètes et concernent entre autres : les exigences techniques du navire, l'armement, la sécurité, mais ne traitent pas de l'équipage, tant en matière de qualification que de nombre¹².

4. Industrie du yachting. – Le yachting dans l'industrie nautique est loin d'être marginalisé, en effet son industrie est un poids économique important et possède un rayonnement international, le marché mondial correspond à environ 24 milliards d'euros. La flotte des yachts de plus de 24 mètres dans le monde atteint environ 6500 unités ce qui est une avance sur les prévisions qui ne prévoyaient

⁹ Décret n°84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires, Article 1 I. 3.3)

¹⁰ Division 241 – Navires de plaisance de longueur de coque inférieur ou égale à 24 mètres, à utilisation commerciale, parue au J.O. le 7 février 2017

¹¹ Division 242 – Navires de plaisance de longueur de coque supérieur à 24 mètres et de jauge brute inférieur à 3000, parue au J.O. le 7 février 2017

¹² ecologique-solidaire.gouv.fr, La réglementation des navires de plaisance professionnelle en mer, 8 février 2017.

dépasser la barre des 5800 superyachts qu'à partir de 2019¹³. Le marché est en constante évolution et la taille des yachts étant de plus en plus importantes, les acteurs de l'industrie doivent s'adapter à cette folie des grandeurs. A titre d'exemple, la région PACA, durant la période estivale, représente 50 % de la flotte mondiale en terme de fréquentation. Son industrie du yachting génère 2 300 millions d'euros de chiffre d'affaire et 5 500 emplois directs dans plus de 270 activités distinctes¹⁴.

L'industrie du Yachting malgré quelques années fluctuante est un marché qui a le vent en poupe et qui ne cesse d'évoluer. D'ailleurs, il est désormais permis d'immatriculer un navire de minimum 15 mètres au Registre International Français (RIF) alors qu'à l'origine la limite était de 24 mètres¹⁵. Cela dénote un désir d'attirer un plus grand nombre d'unité de grande plaisance, et même pourrait-on parler ici de moyenne plaisance, sous pavillon Français.

De plus, il y a une augmentation significative de construction de méga-yacht, actuellement, le plus grand yacht du monde a une longueur de 180,60 mètres¹⁶. Ce sont de nouvelles générations de yacht de plus en plus imposant qui se doivent d'évoluer dans un cadre légale et sécuritaire à la hauteur de ce qu'ils représentent dans l'environnement marin mondial.

5. Evolution et place du charter dans la grande plaisance. – Toute la réglementation autour de la grande plaisance a été notamment établie pour encadrer l'utilisation commerciale des yachts, lequel, *de facto*, se fait par le biais d'un charter. En plus de permettre un amortissement des coûts d'entretiens, la mise en charter d'un yacht permet certains avantages fiscaux sous réserve de répondre à certaines conditions. Au cours des 10 dernières années la valeur moyenne d'une semaine de

¹³ Conférence donnée par le RINA, « Rina Yachting Academy Seminar », Intervenant Professeur Gian Enzo Duci, Yacht Club de Monaco, 9 février 2017.

¹⁴ <http://www.cote-azur.cci.fr>

¹⁵ Codes des transports, Article L5611-2 2°

¹⁶ M/Y Azzam

location d'un yacht était de 115 500 à 190 000 dollars.¹⁷ Il convient également de noter que le yacht le plus impressionnant en charter à l'heure actuelle est l'« Eclipse » mesurant 162,5 mètres et se négociant à pas moins de trois millions d'euros la semaine de location¹⁸.

6. Problématique. Annonce de plan. – L'exploitation commerciale d'un navire de grande plaisance est désormais clairement reconnue par les textes qui fournissent un cadre juridique à ce type de navigation. En pratique, l'usage commercial du navire se traduit par la mise en location de celui-ci pour un temps déterminé. Le yacht se retrouve donc affrété par l'intermédiaire d'un courtier qui aura de nombreuses prérogatives quant à l'administration de ce navire pour le compte de ses clients armateurs et affréteurs.

En pratique, les chartes-parties sont des modèles types régionalisées et pour la majorité sont soumis au droit anglais. Dès lors, il est opportun de s'interroger sur l'articulation et le cadre dans lequel évolue ce type d'affrètement particulier.

A cette fin, il convient d'une part d'analyser l'affrètement des navires de grande plaisance au regard de l'affrètement classique (**Partie I**). D'autre part, l'affrètement des yachts subissant des réglementations de plus en plus strict, l'adaptation nécessaire de ce mode d'exploitation sera envisagée (**Partie II**).

¹⁷ Chloé Lottret, « État des lieux et tendance du marché du grand yachting », boatindustry.com, 29 septembre 2016.

¹⁸ yachtharbour.com, "The 11 most expensive yachts for charter this summer", 2 août 2017

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

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

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

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

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

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

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

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

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

²⁰ Code des Transports, Article L.5423-1

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

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

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

Section 1 : L'affrètement au voyage

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

²⁴ Code des Transports, Article L. 5423-5

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Section 2 : L'affrètement à temps

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

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

²⁹ Lamy Transport, Tome 2

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

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

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

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

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

³² Code des transports, Article R5423-14

³³ Code des transports, Article R5423-13

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

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

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

³⁴ Court of Appeal, navire Djakarta, 12 février 2004

³⁵ Code des transports, Article R5423-18

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁴² Code des Transports, Article L. 5423-11

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁴⁷ Maritime coastguard agency

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

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

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

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

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

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

Le contrat de charter des navires de grande plaisance

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

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

Titre II : Les particularités intrinsèques au contrat de charter des navires de grande plaisance

24. Terminologie. - L'affrètement des navires de grande plaisance comme tout autre type d'affrètement est régi par une charte-partie fréquemment appelée « contrat de charter » ou charter notamment dans le domaine du yachting. Ainsi, les devoirs et obligations des parties sont articulés via un contrat type de mise à disposition du navire pour un temps défini. Néanmoins, l'affrètement des navires de grande plaisance possède des particularités notamment au regard des parties au contrat de charter de yacht (**Chapitre 1**). La forme de modèle type la plus utilisée est le contrat de charter édité par le MYBA (**Chapitre 2**).

Chapitre 1 : Les acteurs du contrat de charter des navires de grande plaisance

25. Annonce de plan. – Le contrat de charter de navire de grande plaisance est le plus fréquemment mis en place entre trois parties : le propriétaire, l'affréteur-locataire et le courtier. Ce dernier ayant un rôle particulier qui diffère des intermédiaires de l'industrie du shipping. Le contrat a donc un caractère tripartite (**Section 1**). De plus, l'affrètement d'un yacht comprend *de facto* la présence d'un équipage à bord qui bien que n'étant pas partie direct au contrat de charter, joue un rôle important dans l'exploitation du navire. A ce titre, il convient d'identifier le régime juridique du personnel de bord (**section 2**) notamment au vu de l'actualité concernant la protection sociale des marins embarqués sur un yacht.

Section 1 : Le caractère tripartite du contrat de charter

26. Le propriétaire fréteur et l'affréteur. – Parmi les trois parties au contrat, il convient dans un premier temps d'analyser le rôle du propriétaire. Dans le monde du yachting les navires appartiennent très souvent à des personnes morales soit pour bénéficier de l'écran d'une société, soit pour permettre à plusieurs personnes physiques d'acquérir le navire en contournant la notion de copropriété via les quirats, un système ne permettant pas l'anonymat des copropriétaires et dont le régime de responsabilité est plus contraignant que celui d'une société. Ces sociétés sont constituées le plus souvent à l'aide de sociétés spécialisées tel que l'« *International Registries, Inc.* »⁵⁰. D'ailleurs, l'article 18 b) du modèle type de contrat de charter du MYBA définit le propriétaire comme une ou plusieurs personnes physiques ou morales, homme ou femme.

Les propriétaires louent leur yacht principalement pour deux raisons. Premièrement, cela leur permet d'amortir une partie des coûts de fonctionnement de celui-ci (avitaillement, taxes, personnels de bords, et entretien général). En effet, si l'on prend comme référence le prix du yacht, les propriétaires ne font aucun bénéfice par rapport à celui-ci en louant leur yacht. Deuxièmement, la mise en location du yacht permet de pouvoir bénéficier de certaines exonérations de taxes sous conditions (*infra*, n°48.1).

26.1 L'affréteur dans le cadre d'un charter est le client qui va louer le yacht pour une période déterminée. Celui-ci peut également être une personne morale ou une personne physique.

⁵⁰ Registre international, Société travaillant principalement pour le Pavillon des Iles Marshall et qui fournit une assistance pour toutes les démarches administratives d'enregistrement des navires et accompagnent les armateurs dans la constitution de société à cette fin.

27. Le courtier d'affrètement : « le Broker ». Présentation – Avant toutes considérations, il convient d'insister sur le fait qu'à l'instar de l'industrie du yachting, le statut du broker s'intègre dans un système juridique franco-anglais servant ici de trame de fond à la présentation générale du rôle de broker dans la pratique. Le broker apparaît comme le pilier du monde de l'affrètement maritime des navires de grande plaisance. En effet, ce sont les professionnels de référence sans lesquels l'industrie ne serait pas la même. Ce sont des courtiers d'affrètement avec un rôle et un statut particulier. La profession de broker est une profession bénéficiant d'un statut international dicté par les associations des brokers de l'industrie du yachting tel que *the Mediterranean Yacht Brokers Association*, *the Yacht Brokers Association of America*, *the Association of Brokers and Yacht Agents* et *the Hellenic Yacht Brokers Association*⁵¹. Toutes les plus grandes compagnies de broker (Camper & Nicholson, Ocean Independence, Burgess etc...) sont membres d'une ou plusieurs de ces associations qui émettent des contrats types et des codes de bonne conduite.⁵²

28. Le rôle du broker. - Le broker est lié au propriétaire du navire par un mandat, celui-ci peut simplement prévoir que le broker n'aura qu'un rôle d'intermédiaire pour la mise en relation de son principal et d'un potentiel client⁵³, il pourra également être mandaté pour conseiller le propriétaire et lui porter assistance pour toutes les questions de financement et d'assurance. De plus, et c'est un des aspects les plus particulier de son rôle, le broker peut prendre en charge la gestion technique et commerciale du yacht mais également le management de l'équipage. Ces dernières prérogatives sont intrinsèques au broker des navires de grande plaisance.

⁵¹ Traduction dans l'ordre d'apparition : L'Association des Brokers de Yacht en Méditerranée, L'Association des Brokers de Yacht d'Amérique, L'association des Brokers de Yacht et des Agents de Yacht, et L'association Hellénique des Brokers de Yacht.

⁵² F. Lorenzon, R. Coles, « The Law of Yachts and Yachting », Informa, 2012, p. 151-152.

⁵³ P. BONNASSIES et C. SCAPEL, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, Traités, 3^{ème} édition, 2016, p. 527, n°656.

A titre de comparaison, les courtiers d'affrètements maritimes dans l'industrie du shipping sont le plus souvent cloisonnés à un rôle de simple intermédiaire dans la mise en relation des deux parties, l'une cherchant un navire pour acheminer ses marchandises et l'autre cherchant à assurer l'exploitation de son navire⁵⁴.

28.1 - Ainsi, le broker est l'opérateur incontournable pour l'affrètement d'un navire de grande plaisance. Contrairement aux armateurs de la marine marchande, les propriétaires de yacht ne peuvent pas être considérés comme de véritables professionnels. Ces derniers étant pour une majorité d'entre eux des millionnaires cherchant dans l'affrètement de leurs navires une moindre compensation financière aux prix et coûts incommensurablement élevés de leur yacht.

28.2 - Le broker apparaît comme un professionnel de confiance ayant comme prérogative principale la bonne gestion du ou des navires dont il a la charge. Afin de mener à bien cette mission, la plupart des brokers sont soumis à des modèles types de mandat qui gouvernent les relations avec leur client. D'ailleurs, il est très important que ce mandat soit clair et précis et qu'il prévoit clairement quelles sont les attributions du broker en prévention de conflit qui apparaissent fréquemment et concernant notamment la commission du broker⁵⁵.

29 - Les responsabilités diverses du broker. – Concernant la responsabilité des brokers, il convient tout d'abord de faire état d'un arrêt de la Cour d'appel d'Angers du 9 janvier 2007 (*Navire Key Largo*)⁵⁶. En l'espèce dans cette affaire, un navire loué a subi une avarie occasionnant des voies d'eau en raison d'un défaut

⁵⁴ P. BONNASSIES et C. SCAPEL, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, Traité, 3^{ème} édition, 2016, p. 527, n°656.

⁵⁵ Affaire « 4YOU », 2010 : Un broker ne s'est pas vu accorder sa commission lors d'une vente de navire au motif qu'il avait seulement présenté un client dans un premier temps non intéressé. Ce même client qui avait quelques années plus tard rencontrer fortuitement le propriétaire du navire avec lequel il a conclu la vente. Dès lors, les juges ont estimés que le broker n'avait pas eu de rôle décisif dans cette transaction.

⁵⁶ Cour d'Appel D'Angers, *Navire Key Largo*, n° 05/02647, 9 janvier 2007.

d'origine du navire. Dans le mécanisme des responsabilités, trois personnes étaient mises en cause, le propriétaire, le chantier naval, et le mandataire-loueur (broker). Concernant la responsabilité du broker, celle-ci a été retenue au motif que « *selon les termes du Mandat de gestion, le mandataire avait l'obligation de vérifier que le bateau pouvait être proposé à la location, ce qui emportait nécessairement l'obligation de contrôler la conformité et le bon fonctionnement des équipements de sécurité.* »⁵⁷. Cette solution permet de dessiner la responsabilité particulière qui pèse sur les brokers, qui ne sont pas des simples intermédiaires commerciaux. A noter qu'en l'espèce, le navire était un petit navire de 7.90m, alors que pour les yachts plus importants la charge du contrôle du navire est répartie entre le capitaine et le broker.⁵⁸

29.2 - Au vu de ce qui vient d'être dit ci-dessus, il convient de broser un panel des responsabilités du broker. Le broker, à l'instar de tout bon professionnel a une obligation de conseil et d'information envers son client. Il doit parfaitement connaître les yachts tant sur le plan technique que commercial. Cette obligation est largement entendu (voir affaire Key Largo) et constitue un élément primordial pour sa réputation. De plus, le broker doit bien évidemment faire preuve de diligence dans l'administration du navire qui lui est confié et le maintenir en bon état de navigabilité. Bien qu'il n'emploie pas lui-même l'équipage, il en aura la gestion courante pendant toute la durée de son mandat si celui-ci prévoit une telle prérogative, notamment vis à vis du capitaine qui recevra des directives de la part du broker dans le cadre du contrat de charter⁵⁹.

29.3 - L'équipage apparaît également comme une composante essentielle pour le navire qu'il soit à utilisation purement privée ou exploité via un contrat de

⁵⁷ Le Droit Maritime Français, N° 680, 1er avril 2007, résumé de l'affaire « Key largo ».

⁵⁸ O. REVAH, Mémoire, « le régime juridique de la grande plaisance », CDMT, 2007

⁵⁹ MYBA Charter agreement 2016, clause 7 Captain's authority and responsibilities.

charter, l'équipage doit faire part de rigueur tels des employés d'un hôtel de luxe avec un surplus de contrainte liée à la nature de l'environnement marin. Il convient dès lors d'appréhender le cadre juridique auxquels les équipages des yachts sont soumis.

Section 2 : Le régime juridique du personnel de bord

30. Introduction. – Contrairement aux petites embarcations de plaisance, les yachts et superyachts possèdent un équipage nécessaire à son fonctionnement. Les yachts sont des petites entreprises à eux tout seul, il y a des règles générales pour tous les navires mais également des spécificités intrinsèques à chaque navire. De manière générale, l'équipage est constitué des trois groupes de spécialités suivants^{.60}

- Le pont : capitaine, second, bosco...
- La machine : chef mécanicien, adjoints, électricien...
- L'hôtellerie : chef cuisinier, stewardess, commissaire...

Les yachts pour la plus grande majorité naviguent sous pavillons étrangers, par conséquent, les équipages sont soumis à la législation des Etats du pavillon notamment en terme de sécurité sociale. Pour le reste, il y a des conventions internationales qui régissent le droit des marins et gens de mer. En effet, sous l'impulsion de Organisation Internationale du Travail (OIT) a été créé la Convention du Travail Maritime (CTM, mais plus couramment appelée *Maritime Labour Convention* : MLC) en 2006 laquelle regroupe de nombreux textes précédents concernant le droit du travail maritime afin qu'il y ait une meilleure visibilité et applicabilité de ce type particulier de droit social. La MLC est visée par la majorité des contrats d'engagement des équipages de yacht.

⁶⁰ www.gepy.fr, « Conseils pour démarrer une carrière dans le yachting ».

Il y a également l'Organisation Maritime internationale (OMI) qui est à l'origine de nombreuses conventions ratifiées par ses membres concernant notamment la sécurité, la sûreté et la pollution maritime à l'échelle internationale, les principales conventions sont : La convention SOLAS de 1974, la Convention MARPOL de 1973 et la Convention STCW de 1978. Ensemble ces textes encadrent la vie des marins dans le monde.

31. Terminologie. – La MLC donne une définition commune pour les marins et les gens de mer, elle prévoit que les « *gens de mer ou marin désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique* »⁶¹. Cette définition commune pour les marins et gens de mer permet d'éviter des débats sur la qualification de tel ou tel membre d'équipage devant être soumis à des règles particulières selon son statut. Contrairement à la MLC le Code des transports français définit séparément les gens de mer comme « *toutes personnes salariées ou non salariées exerçant à bord d'un navire une activité professionnelle à quelque titre que ce soit.* »⁶² et les marins comme « *les gens de mer salariés ou non-salariés exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire* »⁶³.

31.1 - En droit français la différence de statut se fait par rapport au travail lié à « *l'exploitation du navire* » définie comme « *les activités professionnelles relatives à la marche, à la conduite ou à l'entretien ainsi que celles qui sont nécessaires pour assurer l'ensemble des fonctionnalités du navire.* »⁶⁴.

⁶¹ Convention du travail maritime 2006, Article II 1. f).

⁶² Code des Transports, Article L5511-1 4°

⁶³ Code des Transports, Article L5511-1 3°

⁶⁴ Code des Transports, Article R5511-1

Pour les autres professions, les employés sont assimilés à des gens de mer sous réserve de la liste limitative du personnel ne relevant pas de la définition de gens de mer éditée par la partie réglementaire du Code des transports⁶⁵.

A titre d'exemple, concernant les équipages de yacht, il est fréquent que le chef cuisinier soit un chef gastronomique⁶⁶ qui en pratique est lié à un contrat d'engagement l'assimilant à l'équipage. Néanmoins, sous le droit français les chefs gastronomiques sont exclus du statut de gens de mer⁶⁷. Par conséquent, ces derniers, doivent normalement être soumis au droit du travail classique. Ces textes ont été rédigés en estimant que les navires commerciaux n'ont pas à leur bord un chef gastronomique, ce qui paraît logique. Cela est moins vrai pour les yachts. Cet exemple peut paraître anecdotique mais en pratique en cas de contentieux si le contrat d'engagement renvoie au droit Français, le statut du chef gastronomique sera plus difficile à définir en ce que le contrat le considère soumis au droit du travail maritime alors que les textes ne lui reconnaissent pas ce statut.

En conclusion, la plus grande majorité du personnel de bord naviguant sur les yachts à travers le monde sont liées par des contrats d'engagement en application de la MLC.

32. Système de protection sociale. Actualité. – Le système de protection sociale du personnel de bord a été récemment refondé pour les marins et gens de mer résidant en France embarqués sous pavillon étranger. Concernant les marins sous pavillon Français, il n'y a pas de polémique, ils doivent être affiliés à l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM)⁶⁸. Le RIF ne comptant que 28 yachts

⁶⁵ Code des Transports, Article R5511-5

⁶⁶ <http://www.myba-association.com>, Voir la compétition du meilleur chef gastronomique des Superyachts (*2017 MYBA SUPERYACHT CHEFS' COMPETITION*) organisé par le MYBA durant le « MYBA charter show » en 2017.

⁶⁷ Code des Transports, Article R5511-5 2° i)

⁶⁸ Code des Transports, Article L5551-1 1°

commerciaux dans sa flotte⁶⁹, la plus grande majorité des équipages de yacht résidant en France est embarquée sous pavillon étrangers.

A l'origine, les marins étaient rattachés à la législation sociale de l'Etat du pavillon, mais par manque d'effectivité de ce système des modifications ont été apportées. La ratification de la Convention du Travail Maritime de 2006, entrée en vigueur pour la France le 23 février 2014 est à l'origine de cette nouvelle approche de la protection sociale des gens de mer en fonction de leur lieu de résidence⁷⁰.

32.1 - L'article L5551-1 du Code des transports prévoit que « *Sont affiliés au régime d'assurance vieillesse des marins, lorsqu'ils exercent une activité directement liée à l'exploitation du navire, au sens de l'article L. 5511-1 : (...)*

2° Dans le respect de la convention du travail maritime, adoptée à Genève le 7 février 2006, les gens de mer embarqués sur un navire battant pavillon d'un Etat étranger autre qu'un navire mentionné aux 1° à 3° de l'article L. 5561-1 et qui résident en France de manière stable et régulière, sous réserve qu'ils ne soient pas soumis à la législation de sécurité sociale d'un Etat étranger en application des règlements de l'Union européenne ou d'accords internationaux de sécurité sociale. »⁷¹. Il faut noter ici que la condition principale est que le marin doit résider de façon stable et régulière en France qu'il soit Français ou non, peu importe sa nationalité.

Un décret du 9 mars 2017⁷² a apporté des précisions importantes concernant l'application de ce texte.

⁶⁹ www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr, « Le nombre de navires immatriculés au RIF en progression », 17 juin 2015

⁷⁰ P. CHAUMETTE, « La ratification et la transposition de la Convention OIT du travail maritime (MLC 2006) - Loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 », *Droit Social*, Dalloz, Dr. soc. 2013, n° 11, pp. 915-924

⁷¹ Code des Transports, Article L5551-1 2°

⁷² Décret n° 2017-307 du 9 mars 2017 relatif à l'affiliation des gens de mer marins, résidant en France et embarqués sur un navire battant pavillon d'un Etat étranger, mentionnés à l'article L. 5551-1 du code des transports, aux régimes gérés par l'Etablissement national des invalides de la marine.

32.2 - Tout d'abord, le décret vise les gens de mer marin : « *Publics concernés : gens de mer marins résidant en France et embarqués sur un navire battant pavillon d'un Etat étranger...* ». Cette notion de « gens de mer marin » renvoi, a priori, aux gens de mer exercent une activité directement liée à l'exploitation du navire en application de l'alinéa 1 de l'article L5551-1 du Code des transports. Cependant, au sens de la définition légale de « gens de mer » et de « marin » clairement distinguée dans le Code des transports⁷³ (*supra*, n°31), « un gens de mer marin » ne peut être qu'un marin. A contrario, « un gens de mer non marin » serait simplement « un gens de mer » au sens de la loi. Dès lors, cette notion de « gens de mer marin » apparaît comme peu rigoureuse au sens des définitions légales de chacune des notions.

32.3 - Bien que le Code des Transports et le Décret d'application semblent soumettre seulement les marins, donc les gens de mer ayant une activité directement liée à l'exploitation du navire, à cette nouvelle disposition et non les gens de mer, l'ENIM a fait une toute autre interprétation en appliquant ces nouvelles disposition aux marins ou gens de mer professionnels⁷⁴. Ainsi, en pratique, pareillement aux marins, les gens de mer embarqués sous pavillon étranger hors Union Européenne et résidant de façon stable et régulière sur le territoire Français devront être affiliés à l'ENIM.

32.4 - De surcroît, le Décret du 9 mars 2017 ne mentionne que le terme de « navire » de façon général sans préciser les catégories de navigation concernées. Par conséquent, il semblait que tous les types de navire y compris la plaisance professionnelle et privée étaient concernées. Cependant, l'ENIM dans sa notice du 30 juin 2017 affirme que cela doit être « *sur un navire à usage commercial battant*

⁷³ Pour la définition de « marin » voir : Code des Transports, Article L5511-1 3°

Pour la définition de « gens de mer » voir : Code des Transports, Article L5511-1 4°

⁷⁴ www.enim.eu, Notice d'application concernant « Les marins résidant en France embarqués sous pavillon étranger », Actualité du 30 juin 2017.

pavillon d'un Etat tiers, en dehors de l'Union Européenne, de l'Espace Economique Européen, de la Suisse ou d'un Etat sous convention bilatérale de sécurité sociale avec la France »⁷⁵.

Dès lors, a priori, les yachts à usage purement privés ne sont pas concernés par la mesure d'affiliation à l'ENIM alors que l'équipage des Yachts à usage commercial, utilisés en charter, devront être affiliés à l'ENIM via un formulaire d'affiliation.

Le Décret est entré en application le 1^{er} janvier 2017 mais a laissé aux employeurs personnes morales jusqu'au 1 juillet 2017 pour se mettre en conformité avec l'ENIM et cela de façon rétroactive au 1^{er} janvier 2017⁷⁶.

32.5 - A l'instar des réglementations sur les taxes cette nouvelle disposition sur la protection sociale des marins apparait comme peu adapté à l'industrie du yachting qui a d'ailleurs fait part de son mécontentement car cela impose des charges sociales de l'ordre de 40% (Annexe n°3). De plus, à l'heure actuelle, l'ENIM n'est pas encore opérationnel à cent pour cent pour gérer toutes les demandes spécifiques d'affiliations.

Enfin, cela va créer une différence de traitement de marins embarqués sur un même navire entre les résidents français et les résidents non français.

32.6 - Cette nouvelle disposition concernant la protection de sécurité sociale va affecter indirectement les contrats d'affrètements des navires de grande plaisance, notamment par rapport au montant du charter qui pourra se voir plus élevé dès lors que les coûts de fonctionnement du navire augmentent. D'ailleurs, à ce titre, il convient de s'intéresser au fonctionnement du contrat de charter le plus fréquemment utilisé.

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ Décret n° 2017-307 du 9 mars 2017 relatif à l'affiliation des gens de mer marins, résidant en France et embarqués sur un navire battant pavillon d'un Etat étranger, mentionnés à l'article L. 5551-1 du code des transports, aux régimes gérés par l'Etablissement national des invalides de la marine, Article 3.

Chapitre 2 : La forme de contrat de charter la plus utilisée, la charte MYBA

33. Présentation. Annonce de plan. – L'affrètement des yachts se fait grâce à un contrat d'affrètement, lequel, à l'instar des contrats d'affrètements pour les navires de la marine marchande, est un contrat type édité par des organismes spécialisés. Dans le monde du yachting, il y a plusieurs organismes qui ont créés des modèles types de contrats de charter afin de faciliter le travail des professionnels et d'uniformiser le marché⁷⁷. Cependant, la charte-partie la plus fréquemment utilisée est la charte MYBA considérée comme le modèle de l'ouest de la Méditerranée (Méditerranée occidentale) s'opposant au modèle de l'est de la Méditerranée (Méditerranée orientale)⁷⁸. Il faut noter que, malgré que le MYBA soit établi en France sur la Côte d'azur, la charte MYBA appelée « *MYBA Charter agreement* » est un contrat rédigé en anglais qui ne connaît aucune traduction officielle en français. Cette charte reste néanmoins le modèle de contrat le plus utilisé sur le pourtour méditerranéen car elle offre une sécurité juridique et une stabilité judiciaire.

Il Convient dès lors d'analyser l'articulation générale de la charte MYBA (**Section 1**). Une charte pour laquelle il importe également de relever ses particularités en pratique (**Section 2**).

Section 1 : L'articulation générale de la charte MYBA

34. Différences générales des chartes types portant sur l'exploitation des yachts. – Avant d'analyser les clauses de la Charte MYBA, il convient rapidement

⁷⁷ Voir le Eastern Mediterranean Terms (EMT) et le Caribbean Terms (CT).

⁷⁸ MYBA Western Mediterranean Terms (WMT), Eastern Mediterranean Terms (ETM)

Le contrat de charter des navires de grande plaisance

de comparer les convergences et divergences générales des trois modèles de contrat d'affrètement de yacht les plus connus.

34.1 - D'une part, il y a le « Eastern Mediterranean Terms » (EMT), lequel, comprend dans le prix de l'affrètement : la location du yacht, le salaire de l'équipage, l'assurance maritime et la responsabilité civile, les équipements d'alimentations, l'huile de carburant et de lubrification pour les générateurs, ainsi que la consommation de carburant pendant quatre heures par jour d'utilisation des moteurs principaux à vitesse de croisière. Il comprend également, les frais de port et de pilote (n'inclus pas les frais de passage de canal) y compris les frais d'électricité prélevés à quai, l'eau douce et les matériaux de nettoyage. Toutes les autres dépenses opérationnelles telles que la nourriture pour les invités, le bar et les boissons, les télécommunications, le carburant pour les moteurs hors-bords et les jet-skis, etc... et les taxes doivent être payées en plus par l'affréteur.

34.2 - D'autre part, le « Caribbean Terms » (CT) stipule les mêmes éléments que pour l'EMT en y ajoutant trois repas par jours pour les invités ainsi que l'accès au bar pour ces derniers.

34.3 - Enfin, la charte MYBA inclue dans le prix du charter les mêmes éléments que l'EMT sauf les quatre heures de carburant journalier et ne prévoit pas non plus les repas journalier pour les invités de l'affréteur contrairement au Caribbean Terms.

34.4 - En conclusion, au regard des trois modèles de contrat d'affrètement des navires de grande plaisance, la charte MYBA apparaît comme celle offrant le moins de prestation dans sa forme standard non modifiée. Cela n'est pas sans marquer un certain déséquilibre entre le fréteur et l'affréteur.

35. Les principaux éléments de la charte MYBA. – La charte MYBA (« MYBA Charter agreement ») fait huit pages. La première page est dédiée aux informations du charter que doivent remplir les parties. Cette première page fait état des noms des parties (fréteur, affréteur, brokers et courtier séquestre), des détails du yacht, de la période du charter, de la zone de navigation, de la place de la livraison et de la restitution du navire, des frais et des signatures de chaque partie. Les sept pages suivantes comportent les vingt-cinq clauses régissant le contrat.

La première clause stipule la mise à disposition du yacht en échange du prix de l'affrètement, tous les frais dus à la livraison, la caution et « *the Advance Provising Allowance* »⁷⁹ (APA). Le coût d'un charter est composé d'un tarif de base qui n'inclus pas toutes les dépenses engagées durant le charter par l'affréteur (carburant, taxes, nourritures, excursions etc...), la répartition de ses dépenses et le moment à laquelle elles doivent être payées sont prévus à la clause 8 du contrat intitulée « *operating cost* »⁸⁰.

35.1 - L'Allocation provisoire d'avitaillement (APA) est une somme déposée sur le compte du broker par le client affréteur qui n'est pas compris dans le prix initial du charter et qui sera utilisée par le capitaine chaque fois que nécessaire pour le déroulement du charter. Ce dernier doit utiliser l'APA avec diligence et en informer chaque fois que nécessaire l'affréteur du navire afin d'obtenir son approbation. En général, la somme demandée au titre de l'APA est d'environ 25-30% du prix du charter⁸¹ et le compte peut être réapprovisionné par l'affréteur en cas d'insuffisance⁸².

⁷⁹ N'existant pas de traduction française officielle du contrat de charter MYBA, cela est traduit par le site www.charterminute.fr comme « Une Allocation Provisoire d'Avitaillement »

⁸⁰ Traduction : « Coût de fonctionnement »

⁸¹ www.charterminute.fr, Dictionnaire, APA

⁸² MYBA Charter Agreement 2016, Clause 8 « Operating cost » al. 3.

35.2 - Les clauses deux et trois mentionnent respectivement des détails concernant la livraison et le retour du navire qui doit être en conformité avec les obligations liées à son pavillon et libre de toute dette⁸³.

35.3 - Concernant la clause 4, toutes les chartes-parties stipulent des restrictions sur l'utilisation du navire soit en excluant certaines zones de navigation, soit en définissant une zone de navigation⁸⁴, la charte MYBA prévoit une zone de navigation à respecter (la zone est définie au cas par cas à la page 1 de la charte) en établissant également une limite de déplacement de six heures par jour maximum avec une possibilité d'extension à la discrétion du capitaine⁸⁵.

35.4 - La charte stipule une limite de passagers maximum qui est prévu à la première page selon le type de yacht. Légalement la limite de passager est fixé à 12 pour les yachts à moteur⁸⁶. Concernant le nombre d'invité, celui-ci est déterminé à la discrétion du capitaine dans la limite de ce que permet la législation en vigueur (Etat du port, Etat du pavillon etc...) et cela se fait notamment lorsque le navire est à quai⁸⁷. Chaque passager doit être en règle avec les législations des pays dans lesquels le charter se déroulera, cette obligation est à la charge de l'affrèteur au même titre que la santé des passagers et la surveillance des enfants à bord⁸⁸.

35.5 - La Charte MYBA encadre également la mise à disposition d'un équipage pendant toute la durée du charter et la responsabilité de cet équipage vis-à-vis de l'affrèteur (discrétion, information, diligence, consommation d'alcool et

⁸³ MYBA Charter Agreement 2016, Clause 2 "Delivery", Clause 3 " Re-delivery"

⁸⁴ F. Lorenzon, R. Coles, « The Law of Yachts and Yachting », Informa, 2012, p. 181

⁸⁵ MYBA Charter Agreement 2016, Clause 4 « Cruising are »

⁸⁶ Division 241 et 242 ; LY3 « The large commercial yacht code », 3^{ème} édition, Clause 27

⁸⁷ F. Lorenzon, R. Coles, « The Law of Yachts and Yachting », Informa, 2012, p. 183

⁸⁸ MYBA Charter Agreement 2016, Clause 5 « Maximum number of person – responsibility for children – Health of the charterer's party »

drogue...)⁸⁹. Le capitaine ayant un rôle primordial sur le yacht et notamment durant le charter, une clause lui est réservée et énumère ses responsabilités, ses obligations et ses prérogatives. En effet, le capitaine est en charge du management, des opérations et du déplacement du navire, il est le chef de bord et a un droit de véto sur toutes les décisions concernant la bonne marche du navire malgré les directives du client⁹⁰. Il est l'interlocuteur privilégié de l'affréteur en cas de plainte de celui-ci⁹¹. Si un désaccord persiste entre le client et le capitaine, ce dernier pourra en informer le propriétaire ou le broker qui pourra mettre fin au contrat sur le fondement de la clause 13⁹². Les causes d'annulations de la part de l'affréteur ou de l'armateur et les responsabilités et dédommagements qui en découlent sont également prévues par la charte à travers différentes clauses⁹³.

35.6 - Le contrat prévoit une définition de la force majeure largement entendue (Acte de Dieu, accident, acte de terrorisme etc...)⁹⁴, cette clause doit être mise en relation avec les clauses concernant la livraison et la restitution du navire et avec la clause 22 concernant les prérogatives du capitaine en cas de force majeure.

35.7 - Le contrat stipule également une clause d'assurance⁹⁵ mettant à la charge l'assurance du navire au fréteur en imposant un standard minimum notamment en visant l' « *Institute Yacht Clause 1.11.85* »⁹⁶ ou d'autres standards reconnus d'assurances couvrant également la responsabilité civile pour l'utilisation de tous les « water toys » tel que des P&I club. A l'instar de l'affrètement d'un navire marchand, le fréteur prend en charge l'assurance corps du navire, il appartient

⁸⁹ MYBA Charter Agreement 2016, Clause 6 "Crew"

⁹⁰ MYBA Charter Agreement 2016, Clause 7 "Captain's Authority and responsibilities"

⁹¹ MYBA Charter Agreement 2016, Clause 21 "Complaints"

⁹² MYBA Charter Agreement 2016, Clause 13 "Use of the Vessel"

⁹³ MYBA Charter Agreement 2016, Clause 9 "Delay in delivery – Cancellation by owner", Clause 11 "Cancellation by charterer & Consequences of non-payment"

⁹⁴ MYBA Charter Agreement 2016, Clause 18 "Definition – Force majeure"

⁹⁵ MYBA Charter Agreement 2016, Clause 16 "Insurance" a)

⁹⁶ Standard type de police d'assurance prévoyant tous les risques liés à l'exploitation d'un yacht

à l'affréteur de faire assurer ses effets personnels⁹⁷ au même titre que la prise en charge d'une assurance faculté.

35.8 Enfin, la charte est régie par le droit anglais et contient une clause d'arbitrage détaillant la procédure qui renvoie à la compétence de la Cour d'arbitrage de Londres⁹⁸.

La Charte MYBA n'est cependant jamais laissée en son état initial. Elle va subir des changements et notamment des ajouts liés à la pratique.

Section 2 : La charte MYBA en pratique

39. La négociation. – Le contrat de charter édité par le MYBA est un modèle type de contrat auquel vont s'ajouter des avenants afin d'adapter le contrat au navire et surtout aux exigences du client. Ces annexes ne portent pas tant sur des détails techniques et administratifs que sur les prestations annexes. C'est d'ailleurs l'essence même de cette charte-partie, la finalité est la seule jouissance privée du navire. Ces prestations annexes portent fréquemment sur le nombre et le type de water toys à dispositions, la nourriture, les vins et spiritueux, le nombre de passagers et d'invités maximum pouvant se trouver à bord du navire etc...

C'est lors de la négociation que le rôle du courtier prend tout son sens. Le broker, après avoir trouvé le yacht le plus adapté pour son client, se doit de négocier la charte-partie à partir du modèle initial afin que celle-ci réponde aux exigences souvent très strictes des clients.

⁹⁷ MYBA Charter Agreement 2016, Clause 16 "Insurance" c)

⁹⁸ MYBA Charter Agreement 2016, Clause 23 "Arbitration & Law"

39.1 - Les négociations se déroulent le plus souvent par échange de mails, un échange orchestré par le broker. Celui-ci, pendant cette phase de négociation a d'importantes responsabilités. En cas de mésentente, le contrat pourrait être résolu à sa faute exclusive ce qui le priverait de sa commission. Au terme de cette négociation, le contrat devient parfait lors de sa signature par les parties.

Contrairement à la charte type, il est difficile d'avoir accès aux annexes régissant la prestation finale. Néanmoins, les annexes au contrat pour les yachts les plus exclusifs et les clients les plus exigeants peuvent être plus denses que la charte initiale.

Ces types de prestations sont intrinsèques à l'affrètement de navire de grande plaisance. Par conséquent, en cas de contentieux, les juges et arbitres doivent adapter leur décision en prenant en compte le contexte de ce type d'affrètement et notamment l'objet principal du contrat. Nonobstant que la prestation principale soit la mise à disposition d'un navire, la majorité des contentieux portent sur les prestations annexes.

40. Élément de contentieux. – Il y a peu de contentieux en la matière, les problèmes sont généralement réglés entre les parties par l'intermédiaire de leur avocat. Néanmoins, lorsqu'il y a des contentieux, les arbitres ou les juges doivent apprécier la situation en prenant en compte l'économie générale du contrat à l'aune des clauses acceptées par les parties.

La répartition du coût dans le contrat de charter du MYBA apparaît comme déséquilibré car c'est à l'affréteur, ayant la gestion commerciale du yacht, de quasiment tout prendre en charge (prix du charter, carburants, taxes, frais portuaires...). Il n'est pas seulement créancier de cette obligation, il doit également organiser lui-même son voyage avec l'assistance de l'équipage et notamment du capitaine. Il y a dès lors un déséquilibre manifeste dans la répartition des droits et obligations prévus par la charte.

41. Les responsabilités. – Ce déséquilibre se retrouve également sur le plan des responsabilités, du moins plus qu'un déséquilibre, c'est un équilibre fondé sur une apparente exemption de responsabilité de chaque partie. En effet, la notion de force majeure telle qu'elle est prévue par la Charte est la soupape sur laquelle repose le mécanisme de la responsabilité. Pour reprendre une expression d'O. REVAH, « Si l'on s'en tient aux termes des chartes-parties, personne n'est responsable de rien. L'impunité règne »⁹⁹.

Bien que l'affréteur ait la gestion commerciale du yacht, le capitaine, par le biais de la clause 7 de la Charte, possède un pouvoir régalien sur le navire et devra faire preuve de diplomatie face au client pour imposer ses directives.

En cas de retard dans la restitution du navire et si ce retard n'est pas dû à un cas de force majeure, l'affréteur doit payer pour chaque jour de retard le montant du fret journalier plus 50% de ce montant ainsi que tous les frais de fonctionnement du navire et les possibles dommages causés à l'affréteur par ce retard.¹⁰⁰

41.1 - Le fréteur engage sa responsabilité seulement dans le cas d'une défaillance dans la mise à disposition du navire ou pour manquement grave à ses obligations contractuelles à condition que ces manquements ne soient pas la conséquence des nombreuses causes prévues dans la clause 12¹⁰¹. De surcroît, le fréteur va limiter la réparation de tout dommage conséquent à l'annulation pour une autre raison qu'un cas de force majeure¹⁰² et ne procèdera à aucune compensation complémentaire au remboursement simple.

⁹⁹ O. REVAH, Mémoire, « le régime juridique de la grande plaisance », CDMT, 2007

¹⁰⁰ MYBA Charter Agreement, 2016, Clause 10 "Delay in re-delivery"

¹⁰¹ MYBA Charter Agreement, 2016, Clause 12 "Breakdown or Disablement"

¹⁰² MYBA Charter Agreement, 2016, Clause 9, Cette limitation se base sur un pourcentage du montant de fret :

- 30 jours avant le commencement du charter : 25%
- Entre 14 et 30 jours : 35%
- Moins de 14 jours : 50%

41.2 - Concernant le broker, la charte MYBA l'exempte de responsabilité via la clause 24 e) qui prévoit que le broker n'est responsable pour aucun dommage sur les biens ou personnes rattachés au fréteur et/ou à l'affréteur. Bien que les brokers de yachts soient plus que de simples intermédiaires, cette clause suppose le contraire. La charte MYBA ayant été rédigée par une association de broker ce n'est pas surprenant. En pratique cette impunité est largement relativisée et notamment devant les tribunaux.

41.3 – Le navire de grande plaisance est une catégorie de navire qui est exploité à travers un contrat d'affrètement. Cela lui donne un statut de yacht à utilisation commerciale ce qui permet à son propriétaire de bénéficier de certains avantages fiscaux quant à son exploitation et son utilisation. Ces avantages correspondent à une importante somme économisée au regard des coûts du fret. Cependant, de nouvelles réglementations ont modifiées ces avantages notamment pour le contrat de charter. Cela oblige l'industrie à adapter le contrat d'exploitation du yacht afin de toujours pouvoir bénéficier d'exonérations fiscales.

Partie II : L'adaptation nécessaire de l'affrètement des navires de grande plaisance

42. Explications. - L'affrètement des navires de grande plaisance est, tel qu'il a été précédemment développé, largement généralisé et est en pleine expansion. Pour rappel succinct, sur une base d'affrètement à temps, le navire est loué par l'intermédiaire d'un broker partie au contrat, un contrat dont les coûts et les responsabilités sont spécifiques à l'affrètement en question.

Dans cette opération, la prise en compte de la fiscalité ne doit pas être négligée car elle tient une place importante. En effet, à l'instar du droit des affaires internationales, le choix de l'opérateur se tournera toujours vers le moins disant en terme de fiscalité. L'industrie du yachting de par son opacité, sa qualité et sa clientèle adepte de dumping fiscal se doit tout naturellement de s'inscrire dans un système fiscal attractif.

43. Annonce de plan. - La fiscalité française ignorant longtemps cette industrie prévoit désormais des règles concernant la TVA applicable à l'importation des yachts ainsi qu'à leur affrètement. Bien que dans un premier temps cette fiscalité fut positive pour l'industrie en ce qu'elle en favorisait son développement malgré quelques nuances (**Titre I**), il en est désormais tout autre avec les nouvelles réglementations peu adaptées à l'exploitation commerciale d'un yacht obligeant les acteurs de l'industrie à adapter cette exploitation (**Titre II**).

Titre I : Les exigences fiscales liées à l'affrètement du yacht

44. Annonce de plan. – La fiscalité qui va être analysée ci-après portera essentiellement sur la notion de TVA qui revêt une importance particulière dans la location de yacht et superyacht (**Chapitre I**). A l'instar des autres domaines juridiques et commerciaux, l'Union Européenne est active concernant la délimitation et le caractère de celle-ci et par le biais de la CJUE, elle a redistribué les cartes du monde de l'affrètement de luxe (**Chapitre II**).

Chapitre I : L'importance de la notion de TVA

45. Annonce de plan. – La navigation de « charter » est une navigation touristique maritime à but lucratif à laquelle s'applique un régime fiscal et douanier particulier. Dès lors que les yachts sont exploités à des fins commerciales ils sont exonérés de taxes à l'importation et sur les avitaillements.

Cette exonération doit obéir à certaines conditions (**Section 1**). Néanmoins, cette exonération a été remise en cause sur le principe de la distinction entre location à des fins commerciales et location à des fins d'agrément (**Section 2**).

Section 1 : L'exonération de TVA, un principe mal mené

46. Le principe. - En ce qui concerne l'utilisation du navire en charter l'armateur souhaite rentabiliser l'investissement. Le navire répond à des normes techniques et commerciales, il est enregistré pour bénéficier des mêmes avantages que les navires de commerces notamment pour les avitaillements. De plus,

l'équipage doit avoir des brevets correspondant aux conventions internationales de l'OMI (STCW).

Dès lors que le navire répond à toutes les conditions fixées par la loi, son affrètement sera exonéré de taxes.

47. Législation Française. – L'article 262 II. 2° du Code général des impôts prévoit que sont exonérés de taxes « *Les opérations de livraison, de réparation, de transformation, d'entretien, d'affrètement et de location portant sur : les navires de commerce maritime affectés à la navigation en haute mer* ».

Ce texte a subi plusieurs évolutions et a dû également être détaillé par la doctrine administrative. Sont des navires de commerce, les navires de transport de marchandises, de voyageurs ou d'excursions touristiques. Ainsi, les navires de grande plaisance exploités commercialement via les contrats de charter ont été considérés comme entrant dans cette catégorie¹⁰³.

Néanmoins, ce principe d'exonération se complique dès lors qu'il doit être appliqué à un yacht, lequel de par sa nature hybride, peut être utilisé pour la navigation privée et commerciale. Afin de lutter contre la fraude fiscale, la progression de cette industrie a obligé le législateur à encadrer cette activité commerciale. En effet, si le caractère commercial d'un navire marchand ne se pose pas, il en est tout autre pour les navires de grande plaisance.

48. Les conditions d'accès aux avantages fiscaux. Evolution dans le temps – L'article 262 II. 2° du Code général des impôts ne mentionnant que les navires de commerce maritime, la doctrine administrative a posé des conditions auxquelles doit répondre un navire commercial pour pouvoir bénéficier de l'exonération de TVA. Il convient de noter que ces conditions ont été de plus en plus restrictives concernant l'exploitation commerciale du yacht.

¹⁰³ Bulletin Officiel des Impôts n°168 du 22 octobre 2003

Le contrat de charter des navires de grande plaisance

Avant 2015, le navire de commerce était défini comme un navire, y compris un navire conçu pour la plaisance remplissant cumulativement les trois conditions suivantes : inscription au commerce sur les registres officiels d'une autorité administrative française ou étrangère, présence à bord d'un équipage permanent et affectation à une activité commerciale.¹⁰⁴

Ces critères ont été définis afin de ne pas étendre les avantages fiscaux accordés aux navires de commerce par l'article 15 de la sixième directive TVA¹⁰⁵ et l'article 262 du Code général des impôts, aux armateurs qui n'exploitent qu'occasionnellement leur navire à titre lucratif, se réservant la possibilité de l'utiliser à titre strictement privé le reste du temps. C'est pourquoi les trois conditions énumérées ci-dessus doivent simultanément être réunies, à quai ou dans les eaux territoriales françaises, pour qu'un navire de type plaisance, quel que soit son pavillon (tiers, d'un autre Etat membre ou français), puisse être assimilé à un navire de commerce.¹⁰⁶

48.1 - En 2015, dans un contexte de changement et d'adaptation des règles liées à l'industrie du yachting, notamment imposées par l'Union Européenne, la doctrine administrative a prévu de nouveaux critères concernant la définition de navire de commerce. Cette évolution, si elle en est, est une nouvelle fois clairement destinée à la navigation de la grande plaisance dont l'affectation commerciale apparaît comme un caillou dans la chaussure de la fiscalité maritime. En effet, dans le Bulletin Officiel des Impôts du 12 mai 2015¹⁰⁷, il n'y a plus trois, mais cinq critères cumulatifs qui définissent le navire de commerce maritime affecté à la navigation en

¹⁰⁴ Bulletin Officiel des Impôts n° 15 du 24 JANVIER 2005 faisant référence au Bulletin Officiel des Impôts n°168 du 22 octobre 2003

¹⁰⁵ Directive 77/388/CEE du Conseil du 17 mai 1977

¹⁰⁶ Bulletin Officiel des Douanes n° 6603 du 24 juin 2004

¹⁰⁷ Bulletin Officiel des Impôts, TVA-CHAMP-30-30-30-10-20150512, du 12 mai 2015

haute mer tel qu'il est prévu par l'article 262 II. 2° du Code général des impôts. Les critères par la doctrine administrative¹⁰⁸ sont les suivants :

- Longueur hors tout supérieure ou égale à 15 mètres
- Etre inscrits comme navire de commerce sur un registre commercial. Pour les navires battant pavillon étranger, on entend par inscription la reconnaissance par une autorité étrangère de l'affectation à une activité commerciale ;
- Etre dotés d'un équipage permanent ;
- Etre affectés aux besoins d'une activité commerciale ;
- Effectuer au moins 70 % de l'ensemble de la navigation en dehors des eaux territoriales nationales.

L'émergence de ces nouveaux critères ne sont pas passés inaperçus et n'ont pas reçu le meilleur des accueils par les professionnels du secteur.

49. Remarques sur les nouvelles conditions. - A l'instar de la nouvelle réglementation concernant les marins résidant en France (*supra*, n° 32), cette nouvelle définition apportée par la doctrine administrative concernant les navires de commerce affectés à la haute mer, a quelque peu affecté les opérateurs du secteur maritime. En effet, dans un contexte déjà compliqué et flou de la fiscalité liée à la grande plaisance, cela ne fait que renforcer l'insécurité juridique. Si trois des critères ne posent pas réellement de problème (Longueur hors tout supérieure ou égale à 15 mètres ; inscription comme navire de commerce sur un registre commercial ; équipage permanent ; effectuer au moins 70 % de l'ensemble de la navigation en dehors des eaux territoriales nationales), il n'en n'est pas de même pour le critère très incertain de l'affectation au besoin d'une activité commerciale. Ce critère d'affectation commerciale a fait couler de l'encre depuis sa publication, et il convient de retenir un article rédigé par un avocat spécialiste de la question¹⁰⁹ afin

¹⁰⁸ Ibid.

¹⁰⁹ Matthieu TORET, « Régime TVA des navires de commerce : difficultés persistantes relatives au yachting », Revue de droit fiscal, n° 17, 28 avril 2016

d'en analyser les problématiques. Dans cet article, l'auteur décortique, et commente les cinq critères.

49.1 - Concernant le critère de la longueur minimum de 15 mètres, il explique à juste titre, que cela permet d'exclure les petites embarcations qui ne peuvent pas naviguer en haute mer. Il convient d'ajouter à cela que cette longueur minimale de 15 mètres a également été retenue pour l'immatriculation au RIF, étant initialement de 24 mètres elle fut modifiée par une loi du 20 juin 2016¹¹⁰ afin de rendre le RIF plus accessible au yachting.

49.2 - Concernant le critère de l'équipage permanent à bord, ce n'est pas choquant et cela s'inscrit clairement dans l'option de l'exploitation commerciale du navire en ce que l'équipage en assure le bon fonctionnement et l'aspect sécuritaire. Pour les plus petits yachts (entre 15 et 25 mètres), il est plus difficile d'avoir un équipage 24h/24 à bord du navire notamment quand il n'est pas en période d'affrètement, bien que cela constitue une exigence fréquente des assurances.

49.3 - Le critère de l'inscription du navire de commerce sur un registre commercial vise quant à lui l'enregistrement commercial du navire dans l'Etat du pavillon que ce soit la France ou un Etat étranger. Avant 2015, ce critère se suffisait visiblement à lui-même pour justifier de l'affectation commerciale du navire.

Or, la doctrine administrative a bien compris que l'affectation commerciale n'avait pas la même définition partout et dans un souci d'objectivité a préféré ajouter le critère incertain de l'affectation au besoin d'une activité commerciale. En effet, en insérant ce nouveau critère, ils estiment que la seule inscription du navire sur un registre commercial n'est pas suffisante à justifier de la réelle affectation de celui-ci. Ce n'est pas tant par remise en cause du registre français que des registres étrangers qu'a été

¹¹⁰ Code des Transports, Article L.5611-2.

mise en place cette condition, car il faut le rappeler il y a très peu de yachts enregistrés sous le RIF (28 en 2015). Ne pouvant pas contrôler tous les registres, ils imposent une affectation commerciale effective et pas seulement administrative.

Néanmoins, cette notion d'affectation au besoin de l'activité commerciale apparaît trop imprécise quant à sa réelle portée laissant les professionnels de l'industrie du yachting dans une grande incertitude¹¹¹ en ce qu'aucune définition de l'activité commerciale n'est donnée.

49.4 - Enfin, le nouveau critère des « 70% de navigations hors des eaux territoriales nationales » est le critère le plus détaillé et a pour objectif de définir l'obligation de navigation en haute mer (*infra*, n°51). L'administration précise que ce « pourcentage résulte du rapport entre d'une part le nombre de trajets au cours desquels le navire sort des eaux territoriales françaises au cours de l'année civile précédant l'année d'application de l'exonération de TVA et d'autre part l'ensemble des trajets effectués au cours de la même période. Le pourcentage est déterminé chaque année. (...) Par trajet, on entend toute navigation commerciale effectuée entre deux ports situés dans les eaux territoriales nationales, communautaires ou internationales, et où sont notamment effectuées les opérations (...) d'embarquement/débarquement de passagers.

Ne sont pas pris en compte pour le calcul du pourcentage les trajets réalisés pour des raisons non commerciales, tels que les essais en mer, les navigations pour aller au chantier, etc. Le pourcentage ainsi déterminé sous la responsabilité de l'exploitant du navire doit être justifié par tout moyen, tel que le journal de mer et le livre de bord ou les informations issues du système de navigation et des instruments de géolocalisation (relevé de position GPS, impression de trajectographie, trace AIS) du navire. »¹¹²

¹¹¹ Caroline DUPUY, Fiscalités des navires : le monde du yachting dans la tempête, Droit et Patrimoine, n°264, 1^{er} décembre 2016

¹¹² Bulletin Officiel des Impôts, TVA-CHAMP-30-30-30-10-20150512, 12 mai 2015

Si sur le principe, ce calcul paraît logique, il en sera tout autre pour la mise en place en pratique qui ne fait qu'ajouter des paramètres supplémentaires à un cadre juridique transfrontalier déjà complexe. Bien que les 70 % de navigation peuvent paraître exagéré, le texte précise que cela doit être « *hors des eaux territoriales* » et non en haute mer. Ainsi, le navire pourra simplement entrer dans les eaux territoriales d'un autre Etat ce qui apparaît dès lors beaucoup moins contraignant. Par exemple pour les charters en méditerranée il suffira de rester à Monaco ou en Italie sans avoir à franchir la limite des 12 miles marins¹¹³.

49.5 - Ces nouvelles règles manquent de clarté et favorisent l'insécurité juridique. Elles ont été émises dans un contexte fiscal déjà mouvementé notamment au regard de la définition binaire que peut revêtir la finalité de l'affrètement d'un navire de grande plaisance.

Section 2 : Les conséquences de la distinction entre location commerciale et location d'agrément

50. Cadre juridique européen en matière d'exonération de TVA. – La Directive 2006/112/CE du Conseil du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée prévoit en son article 148 que « *Les États membres exonèrent les opérations suivantes:*

- *les livraisons de biens destinés à l'avitaillement des bateaux affectés à la navigation en haute mer et assurant un trafic rémunéré de voyageurs ou à l'exercice d'une activité commerciale (...)*

¹¹³ Ordonnance n° 2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française, Article 5.

- *les livraisons, transformations, réparations, entretien, affrètements et locations des bateaux visés au point a), ainsi que les livraisons, locations, réparations et l'entretien des objets (...)*
- *les prestations de services, autres que celles visées au point c), effectuées pour les besoins directs des bateaux visés au point a) et de leur cargaison; »*

C'est sur la base de cet article et la mauvaise transposition dans le corpus législatif français qu'un séisme fiscal pour l'industrie du yachting s'est fait ressentir. En effet, l'Union Européenne et la France n'ont pas eu la même vision sur ce qu'il faut inclure dans l'exonération de TVA concernant les navires.

51. Sur la notion de « haute mer ». – Les hostilités européennes envers la France ont débuté par une lettre de mise en demeure du 15 mai 2009, réponse à laquelle la France a estimé être en conformité avec la Directive. Cependant, la Commission a de nouveau informé la France qu'elle considérait que les dispositions de l'article 262, II, points 2, 3, 6 et 7, du CGI ¹¹⁴ n'étaient pas compatibles avec celles de l'article 148, sous a), c) et d), de la directive TVA, notamment¹¹⁵ en ce que l'exonération de TVA n'était pas subordonnée à l'exigence d'une affectation à la

¹¹⁴ Version en vigueur 3 avril 2008 au 11 mars 2010: « II. Sont également exonérés de la taxe sur la valeur ajoutée :

2° Les opérations de livraison, de réparation, de transformation, d'entretien, d'affrètement et de location portant sur :

- les navires de commerce maritime ;
- les bateaux utilisés pour l'exercice d'une activité industrielle en haute mer ;
- les bateaux affectés à la pêche professionnelle maritime, les bateaux de sauvetage et d'assistance en mer ;

3° Les opérations de livraison, de location, de réparation et d'entretien portant sur des objets destinés à être incorporés dans ces bateaux ou utilisés pour leur exploitation en mer ou sur les fleuves internationaux, ainsi que sur les engins et filets pour la pêche maritime ;

6° Les livraisons de biens destinés à l'avitaillement des bateaux et des aéronefs désignés aux 2° et 4°, ainsi que des bateaux de guerre, tels qu'ils sont définis à la sous-position 89-01 du tarif douanier commun ;

7° Les prestations de services effectuées pour les besoins directs des bateaux ou des aéronefs désignés aux 2° et 4° et de leur cargaison ; »

¹¹⁵ Hervé Israël, François Gaucher, « Exonérations - TVA sur les yachts : fin de l'exception française ! », Droit fiscal n° 29, 18 Juillet 2013, comm. 379.

navigation en haute mer, s'agissant des navires assurant un trafic rémunéré de voyageurs et des navires utilisés pour l'exercice d'une activité commerciale¹¹⁶.

Malgré les efforts de la France et les modifications successives de l'article 262 du Code général des impôts en ce que le législateur et la doctrine administrative y avaient ajouté la notion de haute mer, la Commission n'était pas satisfaite et a donc introduit un recours contre la France devant la CJUE le 26 avril 2012¹¹⁷ pour manquement aux obligations lui incombant en vertu de la directive TVA.

51.2 - Dans cette affaire, la Commission considérait que la notion de haute mer devait s'entendre non seulement de manière effective mais exclusive, ce que la France ne respectait pas en l'état des textes même après avoir ajouté la notion de haute mer dans les textes car la doctrine administrative n'avait pas modifié les critères de définition de la notion de « navires de commerce maritime affectés à la navigation en haute mer ». La CJUE en motivant sa décision a estimé « *que la réglementation française ne comporte pas suffisamment de garanties permettant d'éviter que l'exonération en cause soit appliquée dans des situations pour lesquelles elle n'est pas prévue.* »¹¹⁸. Toute cette procédure consistait clairement à exclure les yachts affrétés commercialement qui malgré qu'ils soient affectés à une navigation en haute mer ne s'y rendaient jamais ou quasiment jamais restant dans les eaux territoriales pour effectuer des charters. Ainsi, c'est un bras de fer entre la France et l'Union Européenne qui s'est opéré, un bras de fer dont l'issue était prévisible. La chasse à l'exonération de la TVA pour les navires de grande plaisance était ouverte.

¹¹⁶ Comm. UE, communiqué 18 mars 2010, IP/10/296

¹¹⁷ Aff. C-197/12 et C-217/13, Commission c/ France

¹¹⁸ Ibid.

52. L'affaire Baccino.¹¹⁹ – Cette guerre sur l'interprétation des taxes sur la valeur ajoutée pour les navires de plaisance s'est menée sur plusieurs fronts, et notamment à travers une affaire ayant débutée au Luxembourg.

Une société de droit luxembourgeois louait à des particuliers naviguant à des fins d'agrément en haute mer, un navire avec un équipage dont elle était propriétaire et ne s'était pas acquittée de la TVA sur ces opérations de location car elle considérait qu'elle en était exonérée en vertu du droit national. L'administration fiscale, quant à elle, estimait qu'il n'y avait pas lieu d'appliquer l'exonération car le navire en question ne constituait pas un navire de commerce, mais un yacht.

52.1 - Le litige né entre l'administration fiscale et la société de location a conduit la Cour de cassation luxembourgeoise à surseoir à statuer pour poser à la Cour la question préjudicielle suivante : *« l'exonération de TVA prévue par l'article 15, point 5 de la sixième Directive s'applique-t-elle aux prestations de services décrites ci-dessus ? »*

La réponse de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) ne s'est pas fait prier. En effet, dans un arrêt du 22 décembre 2010¹²⁰ les juges ont estimé de façon très claire que l'exonération de la TVA en question ne s'appliquait pas dès lors que la finalité de l'opération de location consiste seulement en une navigation d'agrément qu'elle définit comme une utilisation *« à des fins strictement privées, en tant que consommateurs finals. »*.

Ainsi, l'activité commerciale selon la CJUE ne prend pas en compte l'utilisation finale du navire par l'affrèteur à des fins d'agrément. Même si l'opération d'affrètement est une activité commerciale, elle estime qu'il faut prendre en compte l'utilisation finale du navire par l'affrèteur. En suivant cette analyse, il faut considérer que si le yacht était utilisé par l'affrèteur-locataire à des fins

¹¹⁹ CJUE, 3e ch., 22 déc. 2010, aff. C-116/10, Luxembourg c/ Feltgen and Bacino Charter Company SA

¹²⁰ Ibid.

commerciales telles que des réunions d'affaires ou des événements particuliers, dans ce cas l'exonération de TVA serait applicable. Comme le précise Matthieu TORET¹²¹, il est facilement compréhensible que les juges ne souhaitent pas exonérer de TVA les loisirs des plus riches. Néanmoins, cela donne lieu à un désordre juridique dans la mesure où la location d'un bien par une entreprise ne revêt pas nécessairement un caractère commercial. De plus, ce désordre est accentué en ce qu'une catégorie de navigation de commerce d'agrément ponctuel émerge. Une nouvelle catégorisation qui apparaît dans un environnement déjà hybride d'affrètement des navires de grande plaisance.

52.2 - Depuis cette affaire, en France, le taux de TVA applicable est le taux de droit commun de 20% qui bénéficie néanmoins d'une réfaction de la base imposable en fonction du temps passé par le navire dans les eaux territoriale tel que le prévoit la doctrine administrative : *« La location de bateau de plaisance par une personne assujettie ou non assujettie est imposable en France dès lors que le bateau a effectivement été mis à disposition du preneur en France. Les loyers sont imposables en France en proportion de l'utilisation du bateau dans des eaux territoriales communautaires évaluée par le redevable sous sa responsabilité et sous réserve du droit de contrôle 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 l'utilisation du bateau en dehors des eaux territoriales communautaires par l'application d'une réfaction de 50 % sur le montant total des loyers, quelle que soit la catégorie de navire de plaisance*

¹²¹ Matthieu TORET, « Régime TVA des navires de commerce : difficultés persistantes relatives au yachting », Revue de droit fiscal, n° 17, 28 avril 2016

concerné.»¹²². En pratique, cela ramène un taux effectif de TVA à environ 10% car les yachts sont amenés durant le charter à quitter les eaux territoriales.

53. Etat général actuel. – Actuellement, les navires de grande plaisance sont frétés par un professionnel étant soumis à une TVA s'élevant *de facto* à environ 10% à la place d'une exonération totale dès lors que le contrat de charter est passé avec l'affréteur à des fins exclusives d'agrément. Des questions sont encore en suspens sur l'affrètement qui sert simultanément à des fins commerciales et à des fins purement privées, auquel cas il est possible d'imaginer que l'imposition se fera au prorata des différentes utilisations du navire.

53.1 Un autre pan de la fiscalité concernant les navires de grande plaisance se retrouve en plein cœur de la tempête. En effet, le principe d'exonération des taxes intérieures de consommation sur les produits énergétiques a également été remis en question pour l'affrètement des navires de grande plaisance.

Chapitre II : Les effets de la jurisprudence Européenne sur l'avitaillement des yachts

54. Annonce de plan. – A l'instar de l'exonération de la TVA, il existe une exonération des taxes intérieures de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). La TICPE est une accise encadrée par la Directive 2003/96 CE transposée dans le Code des Douanes. Bien que cette directive et le Code des douanes permettent d'exonérer l'avitaillement pour la navigation maritime (**Section 1**), ce

¹²² Bulletin Officiel des impôts, BOI-TVA-CHAMP-20-50-30-20141216, Article 40, 16 décembre 2014

principe a été remis en cause pour les yachts commerciaux par la jurisprudence européenne (**Section 2**).

Section 1 : L'agencement du cadre législatif originel concernant le droit d'accise

55. Cadre législatif européen. – L'article 14 de la Directive 2003/96 CE¹²³ prévoit que « *les États membres exonèrent les produits suivants de la taxation, selon les conditions qu'ils fixent en vue d'assurer l'application correcte et claire de ces exonérations et d'empêcher la fraude, l'évasion ou les abus : (...) les produits énergétiques fournis en vue d'une utilisation, comme carburant ou combustible pour la navigation dans des eaux communautaires (y compris la pêche), autre qu'à bord de bateaux de plaisance privés, et l'électricité produite à bord des bateaux.* ».

55.1 - De plus cet article¹²⁴ ajoute un alinéa qui définit la notion de « *bateau de plaisance privé* » comme « *tout bateau utilisé par son propriétaire ou par la personne physique ou morale qui peut l'utiliser à la suite d'une location ou à un autre titre, à des fins autres que commerciales et, en particulier, autres que le transport de passagers ou de marchandises ou la prestation de services à titre onéreux (...)* ». Cet article en définissant l'exonération en exclu expressément les embarcations de plaisance et en donne une définition afin qu'il n'y ait, en principe, pas de problème d'interprétation. Ce qui dans son application en sera tout autre tel qu'à travers les jurisprudences de la Cour de justice de l'Union européenne ci-après.

¹²³ DIRECTIVE 2003/96/CE DU CONSEIL du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité, Article 14.

¹²⁴ Ibid.

56. Cadre législatif Français. - L'article 14 de la Directive susmentionnée a été retranscrit à l'article 265 bis du Code des Douanes qui prévoit que « *Les produits énergétiques mentionnés à 265 sont admis en exonération des taxes intérieures de consommation lorsqu'ils sont destinés à être utilisés : (...) Comme carburant ou combustible à bord des navires de pêche, des navires utilisés par leur propriétaire ou la personne qui en a la disposition à la suite d'une location, d'un affrètement ou à tout autre titre à des fins commerciales, notamment pour les besoins d'opérations de transport de personnes, de transport de marchandises ainsi que pour la réalisation de prestations de services à titre onéreux.* »¹²⁵. Ainsi, l'article du Code des douanes reprend la même formule que l'article 14 de la Directive¹²⁶ mais sans mentionner les navires de plaisances dont la définition donnée par la directive a été transposée en droit interne par un Arrêté du 1^{er} juillet 2004¹²⁷ qui a été abrogé par un Arrêté du 17 décembre 2015¹²⁸, un cadre législatif ayant abouti à une mise en conformité définitive du droit Français (*infra*, n° 58).

En termes pratiques, concernant le yachting, est assimilé à un navire de commerce, un navire qui répond aux trois conditions cumulatives suivantes : Être enregistré sur un registre de commerce ; pouvoir produire un rôle d'équipage ; et être affecté à une activité commerciale. Pour un yacht, le contrat d'affrètement constituait la matérialité de cette activité commerciale. Ainsi, les yachts naviguant sous ce type de contrat bénéficiaient de l'exonération de TICPE pour les carburants utilisés. Ce régime était identique à celui de la TVA.¹²⁹

¹²⁵ Code des douanes, Article 265 bis 1. c)

¹²⁶ *Supra note 123*

¹²⁷ Arrêté du 1 juillet 2004 relatif à l'application de l'exonération des droits et taxes instituées par l'article 190 du code des douanes pour les produits pétroliers destinés à l'avitaillement des navires, Article 4

¹²⁸ Arrêté du 17 décembre 2015 fixant les modalités d'application de l'article 265 bis du code des douanes en matière d'exonération de la taxe intérieure de consommation pour les produits énergétiques utilisés comme carburant ou combustible à bord des navires, Article 9

¹²⁹ Conférence « France, Home to Superyachting », Yachting festival de Cannes 2016, Laure COURSELAUD Adjointe au chef de bureau - DGDDI F2, Morvan BUREL Rédacteur produits pétroliers - DGDDI F2, Le régime fiscal des produits énergétiques destinés à la navigation maritime.

51.1 - Maintenant que le cadre légal est posé il convient de comprendre pourquoi cette exonération a été remise en cause par la jurisprudence européenne et dans quelle mesure le charter des yachts a été impacté.

Section 2 : La remise en cause prétorienne de l'exonération de la TICPE

57. Arrêts de la CJUE du 1^{er} et 21 décembre 2011.¹³⁰ – Ces deux arrêts portent sur la qualification de prestation de service à titre onéreux. En l'espèce, un litige est né entre Haltergemeinschaft LBL GbR au Hauptzollamt Düsseldorf (autorité douanière de Düsseldorf) au sujet du refus de ce dernier de lui rembourser la taxe sur les huiles minérales frappant le carburant destiné à un avion que cette société a frété à des tiers, au motif que celle-ci n'est pas une entreprise de transport aérien dûment autorisée.¹³¹

La demande de décision préjudicielle introduite devant la CJUE porte sur l'interprétation de l'article 14, paragraphe 1, sous b), de la directive 2003/96/CE du Conseil, du 27 octobre 2003.

Bien que cette double jurisprudence concerne un aéronef, la portée de l'arrêt est générique, elle est applicable aux navires et notamment aux navires de grande plaisance exploités commercialement. En effet, la décision de la CJUE est la suivante : « *L'article 14, paragraphe 1, sous b), de la directive 2003/96/CE du Conseil, du 27 octobre 2003, restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité, doit être interprété en ce sens que l'exonération de la taxe sur les produits énergétiques fournis en vue d'une utilisation comme carburant ou combustible pour la navigation aérienne autre que l'aviation*

¹³⁰ CJUE, 4^{ème} Chambre, 1 décembre 2011, Affaire n° C-79/10 - CJUE 4^{ème} Chambre, 21 décembre 2011, Affaire n° C-250/10

de tourisme privée prévue à cette disposition ne peut bénéficier à une entreprise, telle que celle en cause au principal, lorsqu'elle loue ou frète un aéronef lui appartenant avec le carburant à des entreprises dont les opérations de navigation aérienne ne servent pas directement à la prestation, par ces entreprises, d'un service aérien à titre onéreux.». Ici, il convient d'entendre l'affrètement de manière générale, dès lors, le locataire affréteur d'un yacht considéré comme l'utilisateur final du bien loué doit utiliser le yacht à des fins commerciales pour bénéficier de l'exonération de droit d'accise.

57.1 - A l'instar, de l'affaire Baccino (*supra*, n°52), posant le principe de l'utilisation du navire par l'affréteur à des fins exclusives d'agrément, l'exonération de taxes pour les loisirs des plus privilégiés est une nouvelle fois mis à mal. L'article 14 de la Directive prévoit que l'exonération d'accises sur la livraison de carburant n'est pas applicable au « *bateau de plaisance privée* ». Nonobstant la définition de ce qu'est entendu par « *bateau de plaisance privée* » donnée par ce même article, la CJUE est intervenue en précisant que la qualification de l'activité suppose l'existence d'une prestation de service à titre onéreux de la part de l'utilisateur final au moyen du navire et non seulement de l'exploitation commerciale du navire par l'armateur ou le broker intermédiaire tel que cela était couramment pratiqué. Par conséquent l'affrètement – location d'un yacht ne relève pas d'une prestation de service à titre onéreux au sens du Code des douanes et de l'article 14 de la Directive.

58. La nouvelle mise en conformité du droit national. – Suite aux deux arrêts concernant la TICPE rendus par la CJUE, la Commission a mis sous étroite surveillance la France afin qu'elle se mette en règle avec la législation européenne. En effet, la date butoir de la transposition des solutions apportées par les arrêts européens était le 1^{er} octobre 2016. La France a ainsi dû réagir, mais elle a réagi certainement dans la précipitation sans réellement consulter les professionnels du

secteur qui se retrouvent à subir de nouvelles règles fiscales et douanières très contraignante pour l'industrie du yachting français et notamment pour les contrats de charter. C'est par le biais d'une circulaire en date du 26 avril 2016¹³² que le législateur Français a définitivement modifié le régime du droit d'accise concernant les navires exploités commercialement.

58.1 - Néanmoins, cette circulaire n'est pas tant une modification de la réglementation qu'un rappel de ce qu'est un « *bateau de plaisance privée* » au sens de l'article 14 de la Directive 2003/96 CE soit un navire utilisé « *par la personne physique ou morale qui peut l'utiliser à la suite d'une location ou à un autre titre, à des fins autres que commerciales et, en particulier, autres que le transport de passagers ou de marchandises ou la prestation de services à titre onéreux* ». Ce qui est important à retenir est la notion de personne utilisant le navire à la suite d'une location à des fins autres que commerciales. C'est en cela que la circulaire prévoit que « *Le carburant destiné à approvisionner les navires utilisés dans le cadre d'une activité non exonérée (plaisance privée) est mis à la consommation avec application du taux de taxe prévu au tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes. De ce fait, la circulation, le stockage et la distribution de ce produit s'effectuent sans mesure particulière.* »¹³³.

En d'autres termes, les contrats d'affrètements des navires de grande plaisance effectués en France et qui ont pour finalité la seule jouissance privée du navire ne sont plus éligibles à l'exonération de la TICPE.

Pour y voir plus claire, la circulaire dans son annexe I a établi un tableau synthétique des régimes fiscaux par catégorie de navire ci-dessous reconstitué :

¹³² Circulaire n° 16-018 du 26 avril 2016 relative au régime fiscal des produits énergétiques destinés à la navigation maritime

¹³³ Circulaire n° 16-018 du 26 avril 2016 relative au régime fiscal des produits énergétiques destinés à la navigation maritime, I A)

Eligibilité aux régimes d'exonération TICPE et TVA par type de navire¹³⁴

Type de navire	Exigibilité de la taxe		
	TICPE	TVA	
Navires de commerce maritime	EXO	EXO	
Navires de pêche	EXO	EXO	
Navires utilisés pour la conchyliculture seulement	EXO	TAX	
Navires de pêche utilisés pour la conchyliculture à titre non majoritaire	EXO	EXO	
Navires utilisés pour une activité industrielle en haute mer (plateforme de forage par dans les eaux communautaires)	EXO	EXO	
	EXO	TAX	
Navires exploités pour le dragage des voies navigables, la construction et l'entretien des ports	EXO	TAX	
Navires des autorités publiques	Navires de guerre	EXO	EXO
	Navires affectés au sauvetage en mer	EXO	EXO
	Tout autre navire des autorités publiques	EXO	TAX
Navires effectuant une mission pour le compte des autorités publiques	Mission de sauvetage en mer	EXO	EXO
	Autre mission	EXO	TAX
Navires de plaisance utilisés dans le cadre d'une prestation de service à titre onéreux et bénéficiant d'une attestation spécifique délivrée par la direction régionale des douanes VNT (y compris les M)	EXO	TAX	
Navire de plaisance utilisé pour une activité privée	TAX	TAX	

59. Les réactions de l'industrie. – La Circulaire n° 16-018 du 26 avril 2016 relative au régime fiscal des produits énergétiques destinés à la navigation maritime susmentionnée est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2016. Les professionnels du domaine ayant été avertis de ce changement de fiscalité ont dû trouver un moyen d'adapter le contrat de charter des yachts pour que la France puisse rester attractive pour une clientèle exigeante habituée à l'optimisation fiscale. Le plein de carburant

¹³⁴Circulaire n° 16-018 du 26 avril 2016 relative au régime fiscal des produits énergétiques destinés à la navigation maritime, Annexe I : Tableau synthétique du régime fiscal des carburants destinés à la navigation maritime

d'un superyacht coûtant environ 120 000 euros, cette taxe de 44 % est très mal venue pour les opérateurs¹³⁵.

59.1 - En effet, le secteur du yachting concentré notamment sur la Côte d'azur est en crise et il a fallu absolument trouver des alternatives pour continuer à bénéficier des avantages fiscaux sur les opérations d'affrètements de yacht qui ne cesse d'augmenter tout en délaissant de plus en plus la zone méditerranéenne française au profit des pays limitrophes beaucoup plus attractifs en terme de fiscalité tels que l'Espagne et l'Italie mais également le Monténégro et la Croatie. Cela a fait émerger une concurrence européenne s'appuyant sur le moins disant fiscal.

Ainsi, l'administration des douanes a invité les professionnels à faire évoluer le contrat de charter afin de continuer à bénéficier des avantages fiscaux tout en fournissant une prestation à la hauteur des attentes de la clientèle. A travers une lettre adressée à la Fédération des industries nautiques (Annexe n°4), l'administration douanière, tout en rappelant la nouvelle réglementation en vigueur, semble valider la nouvelle forme de contrat de location de yacht émise par la Fédération des industries nautiques en estimant que « *le critère de l'activité commerciale (...) pour un navire naviguant sous ce type de contrat (le contrat de croisière à bord d'un yacht) étant ainsi rempli, si l'utilisateur du navire satisfait également à deux autres critères, à savoir l'inscription dudit navire sur un registre de commerce et la présence d'un équipage permanent, il peut obtenir du distributeur de carburant une livraison en exonération de la TICPE.* »¹³⁶.

¹³⁵ Caroline DUPUY, Fiscalités des navires : le monde du yachting dans la tempête, Droit et Patrimoine, n°264, 1^{er} décembre 2016

¹³⁶ Lettre envoyé à Yves LYON-CAEN, Président de la Fédération des industries nautiques, par Corinne CLEOSTRATE, administratrice supérieur de la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects, 10 novembre 2016

59.2 Le secteur du yachting est donc en train de s'adapter, et pour cela ils ont mis en œuvre une refondation du contrat d'affrètement classique qui passe notamment à travers un nouveau modèle type de contrat de navigation de yachting.

Titre II : La tentative d'adaptation de l'exploitation du yacht en pratique

60. Annonce de plan. – Tel que qu'examiné précédemment, la navigation de grande plaisance s'est vue de plus en plus raboter ses avantages fiscaux par des mesures justifiées par une utilisation finale du navire non commerciale du locataire affréteur. En effet, il convient de le rappeler, les yachts et superyachts sont affrétés au moyen d'un contrat de charter qui porte le plus généralement sur un affrètement à temps spécifique à ce type de navire. Néanmoins, cette méthode d'exploitation commerciale apparaît de moins en moins satisfaisante sur un plan fiscal et donc financier.

Dès lors, les professionnels du yachting ont dû adapter le contrat d'affrètement pour pouvoir continuer à bénéficier de l'exonération de TICPE dont le montant est non négligeable dans une opération de charter de navire de grande plaisance. Pour cela, et afin de contourner l'interdiction d'exonération pour ce type de prestation le contrat de location passe de l'affrètement à temps au contrat de croisière, un contrat de croisière qu'il convient de présenter dans sa forme classique (**Chapitre I**) afin de mieux comprendre les particularités du contrat de croisière à bord d'un yacht (**Chapitre II**).

Chapitre I : Les caractéristiques du contrat de croisière classique

61. Présentation générale du contrat de croisière traditionnel. – Le mode d'exploitation du yacht va se calquer sur le mode d'exploitation des navires de croisière qui diffère du contrat d'affrètement en ce qu'il n'est pas soumis au même cadre juridique. Afin de mieux comprendre comment le contrat de croisière maritime à bord d'un yacht s'articule, il convient de faire une brève présentation du contrat de

croisière. Le contrat de croisière porte avant tout sur le transport de passager et contrairement à l'affrètement, qui est encadré principalement par la liberté contractuelle et les contrats types, la croisière maritime est soumise à des textes maritimes et terrestres.

61.2 - Tout d'abord, n'ayant pas de définition de la croisière maritime dans les textes il convient d'en reprendre la définition qu'en fait la doctrine : « *La croisière maritime est l'activité qui consiste à offrir et à fournir à des clients dénommés « croisiéristes », une prestation principale de voyage maritime, dans les conditions particulières de confort, d'agrément, prestation généralement accompagnée de prestations complémentaires* »¹³⁷. S'il convenait de comparer cette définition à celle du contrat de charter, la chose la plus marquante est la qualité du client qui, ici, est « un croisiériste » complètement pris en charge d'un bout à l'autre de la prestation alors que dans le contrat de charter le client est juridiquement considéré comme affréteur ayant plus de liberté quant à la gestion commerciale ou touristique du navire. Un aspect qui est handicapant pour la location des yachts.

61.3 - Pour en revenir brièvement au cadre juridique de la croisière maritime, celui-ci apparaît comme très confus en ce qu'il est articulé par différents codes. En effet, les législations portant sur les croisières maritimes se retrouvent de façon éparse dans le Code des transports¹³⁸, le Code de la consommation et le Code du tourisme¹³⁹ ainsi que dans des textes internationaux. Christian Scapel parle d'« *imbriglio résultant de ce compromis entre loi maritime et droit de la*

¹³⁷ P. BONNASSIES et C. SCAPEL, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, Traités, 3^{ème} édition, 2016, p. 981, paragraphe 1264.

¹³⁸ Code des transports, TITRE II : LES CONTRATS RELATIFS A L'EXPLOITATION DU NAVIRE, Chapitre Ier : Le transport de personnes.

¹³⁹ Code du tourisme, LIVRE II : ACTIVITÉS ET PROFESSIONS DU TOURISME, TITRE Ier : DES AGENTS DE VOYAGE ET AUTRES OPÉRATEURS DE LA VENTE DE VOYAGES ET DE SÉJOURS, Chapitre unique : Régime de la vente de voyages et de séjours.

consommation effectué sans aucune vision d'ensemble »¹⁴⁰. Ce constat découle du fait que, par l'enchevêtrement des textes applicables en la matière, tout ce qui touche aux obligations et responsabilités de l'organisateur de croisière et des intermédiaires, s'articulent autour d'un compromis pas toujours très clair entre le droit maritime et le droit de la consommation.¹⁴¹

C'est dans ce cadre juridique qu'a pris forme un contrat de croisière particulier portant sur une croisière à bord d'un yacht.

Chapitre II : Les particularités du contrat de croisière maritime à bord d'un yacht

62. Présentation de l'organisme à l'origine de ce contrat, la Fédération des Industries Nautiques (FIN). – Ce modèle type de contrat pour la mise à disposition d'un yacht a été émis par la Fédération des Industries Nautique (FIN) en réaction au durcissement des règles fiscales en la matière. A l'instar du MYBA, lequel œuvre pour l'industrie du yachting mais dans une optique plus anglo-saxonne, la FIN est une entité qui a pour vocation de défendre, représenter et promouvoir les métiers de la filière nautique française, en France et à l'international¹⁴². A ce titre elle crée des contrats types pour les opérateurs afin de faciliter les transactions, et le dernier en date est le contrat de croisière maritime à bord d'un yacht (Annexe n°2).

63. L'articulation du contrat de croisière maritime à bord d'un yacht (Annexe 2). De prime abord, il apparaît comme un contrat assez fourni en ce qu'il comprend des conditions particulières (6 pages), des conditions générales (11 pages),

¹⁴⁰ C. SCAPEL, « Le droit positif de la croisière maritime en France », DMF, 2012, « Spécial Croisières maritimes », p.306.

¹⁴¹ Voir P. BONNASSIES et C. SCAPEL, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ, Traité, 3^{ème} édition, 2016, Titre II, Sous titre III, Chapitre 2 : Les croisières maritimes, p. 981.

¹⁴² <https://www.fin.fr/notre-mission>

des avenants (7 pages), et trois pages d'annexes dont une concernant le régime fiscal applicable. A titre de comparaison, le contrat de charter du MYBA ne comporte que huit pages. La quantité de page n'ayant pas de réelle importance en théorie, il en est tout autre en pratique pour les clients, le plus souvent très exigeants, lesquels devront entreprendre une lecture fastidieuse du contrat ce qui est souvent rédhibitoire.

63.1 Ce contrat de croisière stipule classiquement sur sa première page les informations concernant le propriétaire du navire, le client, le courtier et le courtier séquestre. Ce n'est que dans l'article premier des conditions particulières¹⁴³ que les informations concernant le navire sont prévues. Cet article est suivi des renseignements relatifs à la croisière¹⁴⁴ et notamment les escales prévues, ce dernier élément est important car il constitue la seule liberté du client dans la direction du navire contrairement au contrat de charter à temps qui permet une plus grande liberté à l'affrèteur quant aux choix des destinations.

De surcroît, le contrat de croisière oblige le client à renseigner les informations détaillées de tous les passagers participant à la croisière : « *Nom, Prénom, date de naissance nationalité, port, date et heure d'embarquement et de débarquement* »¹⁴⁵. Cela apparaît peu adapté à la location d'un yacht dont les clients ne souhaitent pas forcément dévoiler l'identité de toutes les personnes à bord du navire, à titre de comparaison ces informations ne sont pas demandées par la Charte MYBA. Il est compréhensible que pour des raisons de sécurité cela soit demandé, néanmoins pour les clients l'anonymat et la discrétion des opérations sont aussi important que le reste.

¹⁴³FIN, Contrat de croisière à bord d'un yacht, Conditions particulières, Article 1 – Renseignements relatifs au navire

¹⁴⁴FIN, Contrat de croisière à bord d'un yacht, Conditions particulières, Article 2 – Renseignements relatifs à la croisière

¹⁴⁵FIN, Contrat de croisière à bord d'un yacht, Conditions particulières, Article 3 – Renseignements relatifs aux passagers

63.3 - Le contrat de croisière à bord d'un yacht inclut dans le prix : la présence d'un équipage, le carburant (soumis à ajustement durant la croisière), le service de restauration de base, les activités nautiques, le port des bagages, les frais de positionnement du navire¹⁴⁶ et l'assurance corps et responsabilité civile¹⁴⁷. De plus il prévoit que toutes les dépenses qui ne sont pas comprises dans cette liste seront à la charge du client (service accessoire, prestations de service dissociable du transport, l'organisation d'excursion, d'événement etc...)¹⁴⁸. Concernant cette articulation de ce qui est inclus et exclu du prix de la croisière, cela rappelle le contrat de charter du MYBA, lequel inclus néanmoins moins de prestations dans le montant du fret (la nourriture et le carburant ne sont pas compris), mais cela reste sensiblement similaire.

D'ailleurs, pour les dépenses accessoires, à l'instar de l'APA prévu dans les chartes-parties, le client doit verser une avance intitulée : « *Avance pour les dépenses du Client* » définie par ce même contrat comme « *la somme avancée par le client pour permettre au transporteur de faire face aux dépenses du client* ». Cette avance doit être versée avant l'embarquement, elle est de 50% du prix de la croisière et comprend également la commission du broker. De même que pour le contrat d'affrètement, c'est le capitaine qui en aura la disposition par délégation du transporteur¹⁴⁹. Cela apparaît être onéreux d'autant plus que c'est un contrat de croisière et non un affrètement dont l'affréteur aurait la gestion commerciale. Il est rare que dans un contrat de croisière classique les croisiéristes doivent contribuer aux frais de navigation du navire durant la croisière. Cela dénote une autre spécificité des navires de grande plaisance qu'ils soient exploités via l'affrètement ou la croisière.

¹⁴⁶ FIN, Contrat de croisière à bord d'un yacht, Conditions particulières, Article 4.1

¹⁴⁷ FIN, Contrat de croisière à bord d'un yacht, Conditions générales, Article 8 – Assurance et responsabilité

¹⁴⁸ FIN, Contrat de croisière à bord d'un yacht, Conditions particulières, Article 4.2

¹⁴⁹ FIN, Contrat de croisière à bord d'un yacht, Conditions particulières, Article 4.5 – Paiement du prix et séquestre

64. Assujettissement à la TVA.¹⁵⁰ – Il convient de distinguer trois situations.

D'une part, si le port d'embarquement et de débarquement sont situés dans deux pays distincts ou s'ils sont situés en France avec au moins une escale identifiée dans un pays étranger, alors l'article 262 II 8° du Code général des impôts exonère de TVA les transports maritime de voyageurs en provenance ou à destination de l'étranger.

D'autre part, si le port d'embarquement et de débarquement sont situés en France avec une navigation exclusive dans les eaux territoriales françaises cela réduit la TVA à 10% par application de l'article 279 b quater du Code général des impôts qui réduit la taxe sur la valeur ajoutée à 10% pour le transport de voyageur.

Enfin, si les ports d'embarquement et de débarquement sont situés en France et que le navire effectue une navigation partielle hors des eaux territoriales, le transporteur doit justifier le prix du transport réalisé en France et si cela ne lui est pas possible alors celui-ci « sera calculé en appliquant au prix du transport le rapport entre la longueur du transport effectué en France et la longueur totale du transport. »¹⁵¹

65. Le statut de l'armateur et du courtier. – Bien que ce contrat de croisière particulier ait été créé dans le but de contourner les nouvelles réglementations fiscales concernant l'affrètement de yacht, il n'en reste pas moins que c'est un contrat de croisière. A ce titre, le propriétaire n'est plus le frèteur du navire, mais doit avoir la qualité de transporteur. D'ailleurs, la définition du transport donnée par le contrat est la suivante : « *personne physique ou société armateur qui exploite le Navire et qui assure le transport des Passagers pendant la croisière* »¹⁵². Ce statut de transporteur soumet l'armateur à une responsabilité renforcée envers les passagers sur le fondement des articles L5420-1 et suivants du Code des transports¹⁵³. Le fait que le propriétaire du navire doit avoir un statut de transporteur apparaît comme peu adapté à cette industrie du yachting désirant rester opaque dans

¹⁵⁰ FIN, Contrat de croisière à bord d'un yacht, Annexe 3 – Régime fiscal applicable en France

¹⁵¹ Code général des impôts, annexe 3, Article 68

¹⁵² FIN, Contrat de croisière à bord d'un yacht, Conditions Générales, Définitions, Transporteur

¹⁵³ Code des transports, Article L5420-1 et suivants

son administration. De plus, sa responsabilité va s'accroître. Or, le propriétaire du yacht fait classiquement appel à un broker pour que celui-ci, en plus de la prestation commerciale, offre un écran supplémentaire dans l'administration commerciale du yacht.

65.1 - Concernant le courtier, il doit avoir la qualité d'agent de voyage dans le respect des articles L211-1 et suivants du Code du tourisme pour pouvoir exercer en tant que courtier dans le cadre d'une croisière. Le Code du tourisme oblige les agents de voyage à s'immatriculer au registre de l'agence « Atout France, agence de développement touristique de la France » afin de pouvoir exercer¹⁵⁴. A l'instar du statut de transporteur, l'agent de voyage a une responsabilité légale renforcée concernant le déroulement de la croisière. En pratique, le courtier devra revêtir deux casquettes, celle du broker de yacht et celle de l'agent de voyage. A ce titre, il devra également souscrire à une responsabilité civile particulière, l'article L211-18 II. b) du Code du tourisme dispose que l'agent de voyage doit « *Justifier d'une assurance garantissant les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile professionnelle.* ».

Malgré que le contrat définisse le courtier partie au contrat, celui-ci, en théorie, pourrait ne pas être un agent de voyage. Le schéma pourrait être le suivant : transporteur, agent de voyage et courtier. Cependant, dans la pratique du yachting le broker joue officieusement le rôle d'agent de voyage et de courtier, dès lors, l'intermédiaire supplémentaire que constituerait un agent de voyage n'a pas de raison d'être au regard des compétences et des prérogatives d'un broker. Par conséquent, le broker se doit d'avoir un statut d'agent de voyage, un statut trop contraignant allant à l'encontre du métier de broker de yacht.

¹⁵⁴ Code du tourisme, Article L211-18 I., Article L141-2

66. Un contrat a priori peu malléable pour le client. – Cette malléabilité qui fait la force du contrat d'affrètement est plus difficile à mettre en œuvre dans le contrat de croisière. La navigation de croisière étant largement légalement encadrée, les négociations des parties s'en retrouvent affectées.

De plus, la malléabilité et la liberté de choix de l'itinéraire durant le séjour ait un luxe que pouvait s'offrir les affréteurs pour le prix de l'affrètement. C'est un luxe que le contrat de croisière ne peut plus réellement offrir et qui cantonne le séjour entre un point A et B entrecoupé d'escales lesquelles doivent être prévues en amont.

67. Vers une démocratisation de la mise à disposition de yacht. –. La notion d'affrètement, comportant un certain aspect professionnel avec une certaine prise de risque pour l'affréteur, paraît moins accessible qu'une simple croisière. Une croisière peut se réserver à distance par internet sans prendre la peine de lire le contrat. La croisière est en théorie une prestation clef en main dont la majorité des risques sont pris par le transporteur. Bien que l'objet reste la mise à disposition d'un yacht, prestation restant très onéreuse, le fait de pouvoir effectuer une croisière sur un yacht peu importe sa taille permet en un sens de faciliter l'accès à ce type de navire.

Conclusion

La création de contrat de croisière, plus qu'une évolution est une alternative nécessaire à l'affrètement pour l'exploitation des navires de grande plaisance. Cependant, à l'heure actuelle le contrat de croisière est loin de séduire les professionnels de l'industrie. Le MYBA avait également créé son propre contrat de croisière, mais ce dernier a été rejeté par les brokers notamment au regard du statut d'agent de voyage.

D'autres alternatives ont été mise en place, par exemple, une société nommé « Float » fondée par un broker de renom propose le « *charter yacht by the seat* »¹⁵⁵. En réalité, malgré le terme de « charter » il s'agit d'une croisière soumise aux règlements européens¹⁵⁶ pour laquelle l'armateur a le statut de transporteur. Cette société propose de réserver via internet une place sur un yacht de moyenne taille pour environ cent euros par personne afin de réaliser un court séjour. La croisière permet ainsi de démocratiser dans une certaine mesure l'accès à des yachts à usage purement commercial. Cependant, cela ne constitue qu'une goutte d'eau dans l'océan de location de navire de grande plaisance qui est une industrie particulière ayant ses propres « codes » et qui a besoin d'autant de liberté que de sécurité dans les transactions. Leurs exploitations relèvent d'adaptation d'outils juridiques mis à disposition par le droit maritime, lesquels se doivent de se réinventer lorsqu'ils portent sur ce type de prestation. A l'heure actuelle, le contrat de croisière est loin de séduire les professionnels de l'industrie.

¹⁵⁵ Traduction libre : L'affrètement d'un yacht au siège

¹⁵⁶ Règlement (CE) No 392/2009 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident
Règlement (UE) N° 1177/2010 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

Traité :

- BONNASSIES P., SCAPEL C., « Traité de Droit Maritime », LGDJ, 2016

Manuels:

- Lamy Transport – Tome 2, Wolters Kluwer
- Lorenzon F., Coles R., « The Law of Yachts and Yachting », Informa, 2012
- RODIERE R., « Droit Maritime », Précis DALLOZ, 3ème édition, 1967

Mémoire

- REVAH O., « Le régime juridique de la grande plaisance », CDMT, 2007

Articles et Articles de fond

- CHAUMETTE P., « La ratification et la transposition de la Convention OIT du travail maritime (MLC 2006) - Loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 », Droit Social, Dalloz, Dr. soc. 2013, n° 11, pp. 915-924
- DUPUY C., Fiscalités des navires : le monde du yachting dans la tempête, Droit et Patrimoine, n°264, 1^{er} décembre 2016
- G. de LAPPARENT C., « La responsabilité du chef de bord et du locataire-affrèteur non chef de bord », DMF, 1er avril 2001, n° 614
- Israël Hervé, Gaucher François, « Exonérations - TVA sur les yachts : fin de l'exception française ! », Droit fiscal n° 29, 18 Juillet 2013, comm. 379.

Le contrat de charter des navires de grande plaisance

- PIETTE. G, *Affrètement maritime*, Dalloz, Répertoire de droit commercial, octobre 2014, n°102
- RAISON O., Obs. CA Papeete, Ch. Civ., 12 avril 2012, n° 222.10.
- SCAPEL C., « Le droit positif de la croisière maritime en France », DMF, 2012, « Spécial Croisières maritimes », p.306.
- TASSEL Y., « Le développement du droit applicable à la plaisance », DMF, 1^{er} janvier 2009, n°699
- TORET M., « Régime TVA des navires de commerce : difficultés persistantes relatives au yachting », Revue de droit fiscal, n° 17, 28 avril 2016
- Le Droit Maritime Français, N° 680, 1er avril 2007, résumé de l'affaire « Key largo ».
- www.enim.eu, Notice d'application concernant « Les marins résidant en France embarqués sous pavillon étranger », Actualité du 30 juin 2017.
- www.yachtharbour.com, “*Yacht economics : How much does it cost to charter a yacht on the French Riviera ?*”, Actualité, 29 juin 2017.
- www.gepy.fr, « Conseils pour démarrer une carrière dans le yachting ».
- www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr, « Le nombre de navires immatriculés au RIF en progression », 17 juin 2015
- Chloé Lottret, « État des lieux et tendance du marché du grand yachting », boatindustry.com, 29 septembre 2016

Colloques

- Conférence, RINA, « Rina Yachting Academy Seminar », Yacht Club de Monaco, 9 février 2017
- Conférence « France, Home to Superyachting », Yachting festival de Cannes 2016

Législations

- **Code des Transports :**
 - Article L5611-2
 - Article L5423-1
 - Article L5423-8
 - Article L5423-9
 - Article L5423-10
 - Article L5423-11
 - Article L5000-2
 - Article L5511-1
 - Article L5551-1
 - Articles L5420-1 et suivants
 - Article R5511-5
 - Article R5511-1
 - Article R5423-12
 - Article R5423-13

- **Code Général des impôts :**
 - Article 262
 - Article 279 b quater
 - Article L211-18
 - Article L141-2
 - Article 262
 - Annexe 3, Article 68

- **Code des Douanes :** Article 265 bis

Le contrat de charter des navires de grande plaisance

- **Code du tourisme :**
 - Article L211-18
 - Article L141-2

- **Lois :** Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime

- **Décrets et Arrêtés :**
 - Décret n°84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires
 - Décret n° 2016-1693 du 9 décembre 2016 portant modification du décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution
 - Décret n° 2017-307 du 9 mars 2017 relatif à l'affiliation des gens de mer marins, résidant en France et embarqués sur un navire battant pavillon d'un Etat étranger, mentionnés à l'article L. 5551-1 du code des transports, aux régimes gérés par l'Etablissement national des invalides de la marine.
 - Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes
 - Arrêté du 3 juillet 2012 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires

- **Circulaire :** Circulaire n° 16-018 du 26 avril 2016 relative au régime fiscal des produits énergétiques destinés à la navigation maritime

Le contrat de charter des navires de grande plaisance

- **Ordonnance :** Ordonnance n° 2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française

- **Bulletins officiels :**
 - Bulletin Officiel des Douanes n° 6603 du 24 juin 2004
 - Bulletin Officiel des Impôts, TVA-CHAMP-30-30-30-10-20150512, du 12 mai 2015
 - Bulletin Officiel des Impôts n°168 du 22 octobre 2003
 - Bulletin Officiel des Impôts n° 15 du 24 JANVIER 2005

- **Directives :**
 - Directive 77/388/CEE du Conseil du 17 mai 1977
 - Directive 2006/112/CE DU CONSEIL du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée
 - Directive 2003/96/CE DU CONSEIL du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité

- **Règlements :**
 - Règlement (CE) No 392/2009 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident
 - Règlement (UE) N° 1177/2010 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004

Jurisprudences

- Cass. com., 29 avril 2002, Pourvoi n° 00-10.708, Arrêt n° 894 CA Papeete,
- Ch. Civ., 12 avril 2012, n° 222.10
- CA D'Angers, Navire Key Largo, n° 05/02647, 9 janvier 2007.
- CJUE, Aff. C-197/12 et C-217/13, Commission c/ France, 2012
- CJUE, 3e ch., 22 déc. 2010, aff. C-116/10, Luxembourg c/ Feltgen and Bacino Charter Company SA
- CJUE, 4ème Chambre, 1 décembre 2011, Affaire n° C-79/10
- CJUE 4ème Chambre, 21 décembre 2011, Affaire n° C-250/10
- Court of Appeal, navire Djakarta, 12 février 2004

Sites internet

- <https://actumaritime.wordpress.com/>
- <http://www.imo.org>
- boatindustry.com
- <http://www.incelaw.com>
- www.charterminute.fr
- <http://www.legifrance.gouv.fr>
- <http://www.cote-azur.cci.fr>
- www.legisplaisance.fr/
- <http://www.douane.gouv.fr/dab.asp>
- <http://www.lemarin.fr/>
- www.enim.eu/
- <http://www.meretmarine.com>
- <http://www.equipement.gouv.fr>
- <https://www.myba-association.com>
- <https://www.fin.fr/>
- <https://www.register-iri.com/>
- <https://float.luxury/>
- <https://www.superyachttimes.com/>
- <http://www.gepy.fr/>
- <https://www.superyachtworld.com/>
- <https://www.gov.uk/government/organisations/maritime-and-coastguard-agency>
- <http://www.yacht-club-monaco.mc>
- <https://yachtharbour.com/>
- <http://www.ilo.org>
- <https://www.yachtingmagazine.com/>

Documents

Gencon

Baltimex

New York Produce

Eastern Mediterranean Terms (EMT)

Caribbean Terms (CT)

MYBA Charter Agreement

Contrat de croisière à bord d'un yacht, FIN

The Large Commercial Yacht Code (LYC3)

The Code of Practice for Yachts Carrying» (PYC)

Institute Yacht Clause 1.11.85

Table des matières

Liste des Abréviations	6
Introduction.....	7
Partie I : L'affrètement des navires de grande plaisance au regard de l'affrètement classique	12
Titre I : Un affrètement particulier s'inscrivant dans le régime général de l'affrètement.....	13
Chapitre I : La pluralité du régime général de l'affrètement.....	13
Section 1 : L'affrètement au voyage	14
Section 2 : L'affrètement à temps	17
Chapitre II : L'aménagement nécessaire du régime général de l'affrètement pour la grande plaisance.....	20
Section 1 : Le choix d'un affrètement à temps spécifique	21
Section 2 : L'aménagement lié à la nature du navire	24
Titre II : Les particularités intrinsèques au contrat de charter des navires de grande plaisance.....	28
Chapitre 1 : Les acteurs du contrat de charter des navires de grande plaisance	28
Section 1 : Le caractère tripartite du contrat de charter.....	29
Section 2 : Le régime juridique du personnel de bord	33
Chapitre 2 : La forme de contrat de charter la plus utilisée, la charte MYBA.....	39
Section 1 : L'articulation générale de la charte MYBA	39
Section 2 : La charte MYBA en pratique	44
Partie II : L'adaptation nécessaire de l'affrètement des navires de grande plaisance	48

Titre I : Les exigences fiscales liées à l’affrètement du yacht.....	49
Chapitre I : L’importance de la notion de TVA.....	49
Section 1 : L’exonération de TVA, un principe mal mené	49
Section 2 : Les conséquences de la distinction entre location commerciale et location d’agrément	55
Chapitre II : Les effets de la jurisprudence Européenne sur l’avitaillement des yachts	60
Section 1 : L’agencement du cadre législatif originel concernant le droit d’accise.....	61
Section 2 : La remise en cause prétorienne de l’exonération de la TICPE	63
Titre II : La tentative d’adaptation de l’exploitation du yacht en pratique ...	69
Chapitre I : Les caractéristiques du contrat de croisière classique	69
Chapitre II : Les particularités du contrat de croisière maritime à bord d’un yacht.....	71
Conclusion	77
BIBLIOGRAPHIE	78
Ouvrages	78
Traité :.....	78
Manuels:.....	78
Mémoire	78
Articles et Articles de fond	78
Colloques.....	79
Législations	80
Jurisprudences.....	83
Sites internet	84
Documents.....	84
Table des matières.....	85

Résumé

L'affrètement est un élément incontournable du droit maritime. L'outil que représente le contrat d'affrètement, bien que légalement encadrée, a été notamment forgé et standardisé par les professionnels qui ont su tirer pleinement profit de la liberté contractuelle qu'offrait ce mode d'exploitation. C'est grâce à cette liberté accordé aux parties que l'affrètement a été choisi pour exploiter les navires de grande plaisance. Cependant, malgré que le régime d'affrètement soit adapté à ce type de navigation, la prestation découlant de la mise à disposition d'un yacht doit faire face à de nombreux enjeux fiscaux, juridiques et sociaux qui obligent l'industrie si particulière du yachting à réagir en conséquence et se tourner vers d'autres mode d'exploitation tel que le contrat de croisière.

Summary

Summary

Charters are a key element to maritime law. The tool that a charter contract represents, even though legally defined, has been particularly shaped and standardized by professionals that have fully taken advantage of the contractual freedom offered by this type of exploitation. It's through this freedom left to the parties that charters have been chosen to exploit yachts. However, even though the charter regulations adapt to this type of navigation, the service resulting from the provision of a yacht must encounter several tax, legal and social challenges that force the industry, so particular to the yachting industry, to react in consequence and to turn to other modes of exploitation such as cruising contracts.