

A travers cette rubrique, nous abordons le domaine de la plaisance à travers l'œil du juridique. C'est Henri Jeannin, avocat au barreau de Paris, qui répond ici à la question d'un lecteur qui souhaite louer son bateau.

Acheter en copropriété

« Je vais acheter un bateau d'occasion avec mon beau-frère. La répartition des parts doit-elle être obligatoirement de 50/50% ou est-il possible de la modifier en fonction de l'apport de chacun ? Qui s'occupe des formalités avec les Affaires maritimes ? Chaque propriétaire doit-il s'assurer ? »
Sébastien Dumas, Dinard

L'achat d'un bateau en copropriété que souhaiteraient utiliser vos deux lecteurs est assez fréquent, mais les plaisanciers font souvent une confusion entre un achat effectué sous le régime de l'indivision et l'acquisition

par une copropriété constituée sur la base d'un contrat autrefois appelée société de quirkaires.

Chaque acquéreur est copropriétaire

Dans beaucoup de cas, et notamment à l'occasion de l'achat en commun d'un bateau par un couple marié (sous un régime de séparation de biens), pacsé ou par des concubins, voire conjointement par deux ou trois personnes liées entre elles par un lien amical ou familial, le bateau se trouve en réalité en indivision. Chaque acquéreur est

propriétaire du bien à hauteur de sa contribution financière lors de l'achat (50/50, 30/70, 60/40, etc.), mais sans que sa quote-part ne soit matériellement distinguée. Seul le nom des co-indivisaires figurera ainsi sur les papiers du bateau. Attention, il faut préciser que la mention de l'acquisition conjointe dans l'acte de vente ou sur le titre de navigation suffit à démontrer la volonté commune de rendre le bien indivis, même s'il a été financé de manière exclusive par l'un des coacquéreurs. Celui qui aurait financé tout seul le bien déclaré indivis pourra en principe exercer un recours contre l'autre pour la moitié du prix d'acquisition sur le fondement de l'enrichissement sans cause, mais si le co-indivisaire réussit à montrer l'intention libérale de l'autre à son égard (c'est-à-dire la volonté de faire un geste ou un cadeau), tout recours sera exclu... Chaque co-indivisaire est tenu de régler les dettes de l'indivision à proportion de sa quote-part. Il faut savoir que l'indivision est dotée d'un régime de gestion qui peut se révéler gênant, voire mener à des impasses. Le principe de la pluralité des propriétaires implique que rien ne puisse être fait sans l'accord de tous, et chacun

des indivisaires possède donc un droit de veto. Tout acte d'administration ou de disposition suppose donc l'unanimité. En cas de conflit durable entre les deux co-indivisaires, sauf à ce que l'un puisse racheter la part de l'autre (par un droit de préemption qui lui est reconnu) il faudra procéder au partage, c'est-à-dire à la vente du bien, puisque « nul ne peut être contraint de rester dans l'indivision ».

Des conventions d'indivision

Il existe des conventions d'indivision qui permettent d'interdire le partage pendant une durée de cinq ans (renouvelable) et d'organiser la gestion de l'indivision, mais c'est une possibilité qui est rarement utilisée pour des biens mobiliers comme un bateau. En cas de désaccord définitif, il faudra donc passer devant le juge pour faire vendre le bien à un prix qui ne sera pas forcément intéressant. Et il faut ajouter qu'un tiers qui aurait effectué des réparations importantes sur le bateau et qui ne serait pas réglé de sa facture, peut en principe lui aussi saisir le juge et demander le partage.



L'usage de la copropriété est fréquent. Cela permet d'acheter un bateau que l'on n'aurait pas pu acheter seul.

c'est-à-dire la vente du bateau, si ses débiteurs copropriétaires ne payent pas leur dette. Bref, un tel régime, qui a le mérite de la simplicité et de l'absence de tout formalisme, peut aussi tourner au blocage avec le désagrément d'une saisie des tribunaux. Néanmoins, lorsque deux ou trois personnes de la même famille, comme vos lecteurs, achètent un bateau ensemble, c'est certainement la formule la moins lourde qui présuppose en outre la confiance réciproque.

Un régime spécifique pour la plaisance ?

En dehors des couples mariés ou des fratries, il est préférable de constituer une copropriété maritime par voie contractuelle (ce qui suppose un navire susceptible d'être francisé, c'est-à-dire à la longueur de coque de 7 m et plus, ou une unité équipée avec un moteur d'une motorisation supérieure à 22 CV administratifs). Cette copropriété maritime était appelée par la loi du 3 janvier 1967, société de quirataires, mais le terme a été

abandonné lors de la codification de ce texte dans la cinquième partie du Code des Transports aux articles L 5114-30 et suivants. Ce régime est aussi bien utilisé pour des navires de pêche ou de commerce qu'en plaisance. La copropriété d'un navire de plaisance résulte impérativement d'un contrat écrit qui donne aux copropriétaires des droits sur un navire. La convention de copropriété peut servir à la conclusion d'un contrat de construction comme à l'achat d'un navire neuf ou d'occasion. Cette convention va définir les droits des copropriétaires, c'est-à-dire le nombre de parts (appelées intérêts dans le Code) de chacun qui peut évidemment être variable, et le mode de fonctionnement de ce groupement social qui a la personnalité morale.

Opter pour un gérant ou pas

Elle aura intérêt à préciser les périodes de navigation accordées à chacun, les zones de navigation, la possibilité de louer ou non le

bateau et le partage des revenus de location, le choix des prestataires chargés de l'entretien du navire, les modalités de réservation du bateau, le partage des charges d'entretien, le choix d'une assurance ainsi que les pouvoirs du gérant éventuel et tous les sujets de discorde auxquels on peut penser. Ce contrat doit être transmis aux Douanes et mention en sera faite sur l'acte de francisation et la fiche matricule du navire. Cet enregistrement du contrat de copropriété par les Douanes a un effet équivalent à celui d'une publication dans un journal d'annonces légales pour les sociétés, et rend opposables aux tiers ses dispositions. S'agissant de l'organisation de la copropriété, il est préférable de nommer un gérant. En effet en l'absence de gérant, tous les copropriétaires sont présumés gérants (article L5114-32 du Code des Transports), et répondent dans cette hypothèse indéfiniment et solidairement des dettes de la copropriété ! Par ailleurs, l'absence de gérant suppose que toutes les décisions soient soumises au vote, ce qui est très lourd et peut créer des désaccords incessants.

Gérant et capitaine : que choisir ?

La désignation d'un gérant se fait à la majorité des parts et il pourra être révoqué suivant la même formule. Une fois désigné, le gérant représente et engage la copropriété vis-à-vis des tiers pour tous les actes d'administration, c'est-à-dire de gestion courante (avitaillement, entretien courant et petites réparations, nomination d'un capitaine). Il est préférable que ses



Une convention entre propriétaires définit leurs droits respectifs.



pouvoirs soient bien délimités dans le contrat originel pour éviter des abus. Cependant, toute limitation conventionnelle ou statutaire des pouvoirs du gérant est sans effet vis-à-vis des tiers.

Un engagement de la copropriété

Les actes commis par un gérant en violation des pouvoirs qui lui sont accordés engageront la copropriété vis-à-vis des tiers sauf si ces actes excèdent les pouvoirs habituels que la loi accorde à un gérant (décision d'hypothèque du navire). Le gérant copropriétaire répond des dettes indéfiniment et solidairement sur son propre patrimoine. En revanche, un gérant choisi hors de la copropriété n'a pas la même responsabilité (article L5114-40). Dans ce cas, la loi prévoit que des copropriétaires représentant plus de la moitié des intérêts doivent être désignés et seront tenus indéfiniment et solidairement responsables à sa place des dettes de la copropriété.

Les autres copropriétaires non gérants répondent indéfiniment des dettes du groupement mais à proportion de leurs intérêts (10% ou 30%) par exemple. Le contrat de copropriété peut aussi prévoir que ces derniers ne répondent des dettes sociales qu'à concurrence de leur intérêt (si un copropriétaire a participé à l'achat du navire à hauteur de 10 000 €, il ne pourra pas être tenu au-delà de cette somme).

On peut céder sa part si besoin

Certains organismes financiers constituent ainsi des copropriétés de navires qui relèvent dans ce cas plus de placements financiers ou de système de défiscalisation pour ceux qui y investissent, que de la création d'un groupement visant à profiter d'un bateau de plaisance. Le copropriétaire peut, s'il le souhaite, céder sa part à un tiers sous réserve des procédures d'agrément prévues par le contrat initial.

Il devra dans ce cas prendre soin de transmettre l'acte de vente de sa part aux Douanes pour qu'il soit opposable aux tiers. Comme dans toute société, les décisions importantes (grosse réparation par exemple) doivent être prises à la ma-

rité, voire à la majorité qualifiée (pour une hypothèque par exemple). La copropriété peut prendre fin de différentes manières :

- Les copropriétaires décident de vendre le bateau (ce que l'on appelle licitation). Le bateau est vendu à un tiers et le produit de la vente sera réparti entre les copropriétaires, ou il peut arriver que l'un des copropriétaires rachète l'ensemble des parts (avec répartition du prix entre les autres).
- Les copropriétaires ne s'entendent plus et la copropriété devient ingouvernable à la suite d'annulations répétées de décisions, le juge est alors saisi à l'initiative d'un ou plusieurs copropriétaires et il peut constater l'impossibilité de dégager une majorité et procéder à la vente judiciaire du bateau.
- Les créanciers impayés de la copropriété saisissent des parts

qui représentent plus de la moitié du navire et ils font procéder à la vente forcée aux enchères.

En conclusion, le système légal de la copropriété de navire est plutôt une bonne solution pour des bateaux d'une certaine valeur qui nécessitent le rassemblement de capitaux importants. Il peut aussi être très intéressant pour un groupe d'amis ou de passionnés (au moins trois personnes) qui veulent partager un bateau neuf ou ancien et réduire les charges. Il est assez souple et permet d'intégrer facilement de nouvelles personnes. Sans être évidemment une panacée contre les conflits qui peuvent toujours survenir entre copropriétaires, comme entre associés au sein d'une société commerciale, il a le mérite de les encadrer et de permettre de trouver une solution aux moins graves. □



En cas de désaccord entre les différentes parties, la copropriété prend fin.



HENRI JEANNIN est avocat au barreau de Paris. Il est également membre correspondant de la Fédération des industries nautiques (FIN) et membre

de l'Association française de droit maritime (AFDM). Il possède plus de 25 ans de pratique professionnelle principalement en droit de la plaisance, droit maritime et fluvial, droit des transports et droit des assurances.

Contact : Henri Jeannin -
7, rue Saint-Lazare 75009 PARIS.
Tél. : 01 43 12 39 50 -
Mail : HJ@jeannin-avocats.fr -
Site : www.jeannin-avocats.fr