

L'hypothèque fluviale

A retenir: article 95 du Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure: « Les bateaux de navigation intérieure d'un tonnage égal ou supérieur à 20 tonnes sont susceptibles d'hypothèque. Ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties. »

En matière d'hypothèque, le cas des navires obéit, une fois n'est pas coutume, à un régime particulier. Pour pouvoir appréhender cette réglementation particulière, il faut dans un premier temps définir ce qu'est une hypothèque en général. Dans un second, il sera développé le régime particulier de l'hypothèque fluviale.

L'hypothèque : il s'agit « *d'un droit réel accessoire grevant un bien immobilier et constitué au profit d'un créancier en garantie du paiement de la dette. L'hypothèque n'entraîne pas de dessaisissement du propriétaire* ». Elle autorise le créancier non payé à l'échéance à faire saisir et vendre l'immeuble en quelque main qu'il se trouve et à se payer sur le prix. (source : Lexique des termes juridiques, 13^{ème} Edition, Dalloz)

Il s'agit donc de la situation suivante : une personne (le débiteur) doit une somme d'argent à une autre (le créancier), ce dernier peut pour se faire payer, exercer un droit d'hypothèque sur un bien immobilier dans le cas où le débiteur ne serait plus solvable.

Un bien immeuble est un bien non susceptible d'être déplacé, il a « une situation géographique fixe ». Il faut préciser qu'un bien est soit meuble ou immeuble. L'hypothèque, qui est prévue aux

articles 2393 et suivants du Code Civil, ne s'applique pas aux biens meubles (susceptibles d'être déplacés).

L'hypothèque fluviale : les bateaux de navigation intérieure sont des biens meubles, immatriculés administrativement. Ils ont été pendant longtemps soumis au droit commun de la propriété mobilière, avant que **la loi du 5 juillet 1917 relative à l'immatriculation de bateaux de rivière et l'hypothèque fluviale** ne leur donne un statut juridique.

Les bateaux de navigation intérieure, biens meubles, sont tout de même susceptibles de faire l'objet d'une hypothèque.

En effet, ce n'est que rarement que certains meubles sont assimilés à des biens immeubles. Cela s'explique par le fait qu'ils peuvent faire l'objet d'une localisation administrative car ils sont soumis à un régime de publicité. Ils sont qualifiés de "macro-meubles" : c'est le cas des navires, bateaux ou aéronefs. Ces biens meubles ont d'une certaine importance de par leur valeur économique et la possibilité de les localiser géographiquement grâce à des fichiers ou encore des systèmes de publicité.

Les bateaux et navires vont donc alors être pleinement concernés par les dispositions des **articles 2393 et suivants du Code Civil**.

La loi de 1917 s'est inspirée de la législation sur l'hypothèque maritime du 10 juillet 1885. Cette nouvelle hypothèque fluviale était réclamée par les bateliers ceux-ci ayant besoin d'une sûreté cohérente pour trouver du crédit pour la construction et l'exploitation de leurs bateaux. Le crédit à la batellerie a finalement été organisé par un décret du 30 janvier 1939. Les dispositions relatives à l'hypothèque fluviale ont été reprises **dans le Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure aux articles 89 à 99.**

L'article 95 de ce présent Code précise que : « *Les bateaux de navigation intérieure d'un tonnage égal ou supérieur à 20 tonnes sont susceptibles d'hypothèque. Ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties.* » Ainsi, tous les bateaux de navigation de plaisance fluviale ne sont pas susceptibles de faire l'objet d'une hypothèque : sont seulement concernés ceux d'un tonnage égale ou supérieur à 20 tonnes. De plus, une hypothèque fluviale ne peut se faire que par contrat (convention) entre les parties : il s'agit alors d'une hypothèque conventionnelle.

En ce qui concerne les modalités même de l'hypothèque fluviale, la convention lui donnant naissance est obligatoirement constatée par écrit (acte sous seing privé ou notarié) et est publiée au greffe du tribunal de commerce compétent (lieu d'immatriculation du bateau). Elle emporte droit de préférence par rapport aux créanciers chirographaires (créanciers n'ayant pas de garantie particulière pour le recouvrement de leur dû) et droit de suite (autorise le créancier non payé à l'échéance à faire saisir et vendre l'immeuble en quelque main qu'il se trouve et à se payer sur le prix). Elle concerne le bateau et les objets mobiliers qui lui sont attachés à perpétuelle demeure par le propriétaire. L'inscription est valable dix ans et peut être renouvelée. L'hypothèque garantit le capital et deux années d'intérêts. Il faut remarquer que l'hypothèque peut porter sur un bateau en construction (**article 97 du Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure**).

En cas de perte ou d'avarie du bateau, comme en droit maritime et par application de l'**article 134 du Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure**, l'indemnité d'assurance subrogera (remplacera) la valeur du bateau.

Ce régime est très largement inspiré de l'hypothèque maritime.

NB : petit point historique :

« *L'hypothèque maritime a été créée par la loi du 10 décembre 1874. Cette apparition tardive s'explique par deux raisons : il a, d'abord, fallu un certain temps avant que l'on comprenne que rien ne s'oppose à ce qu'un navire fasse l'objet d'une hypothèque. C'est un bien tout-à-fait identifiable, que l'on ne peut donc aisément dissimuler. De plus, la fixité de son port d'attache*

permet d'assurer sa publicité. Ensuite, ce n'est qu'à la fin du 19e siècle que le besoin de financement à grande échelle des armements maritimes s'est fait vraiment sentir. Les procédés mis au point par la pratique avaient alors démontré leurs insuffisances. La technique de l'aliénation fiduciaire comportait notamment trop de risques. De surcroît, les flottes étrangères et spécialement la flotte anglaise prospéraient. L'institution du « mortgage » n'était sans doute pas étrangère à ce succès. Le droit français ne pouvait rester à la traîne.

L'hypothèque fluviale est apparue par la suite : la loi de 1917, s'inspirant de la législation sur l'hypothèque maritime de 1885, a permis d'affecter les bateaux par hypothèque à la sûreté des créanciers. Cette nouvelle hypothèque, que la pratique dénomme hypothèque fluviale, était réclamée par les bateliers ceux-ci ayant besoin d'une sûreté cohérente pour trouver du crédit pour la construction et l'exploitation de leurs bateaux. Le crédit à la batellerie a finalement été organisé par un décret du 30 janvier 1939. »

*** Source :**

*Jurisclasseur Banque - Crédit – Bours, Fascicule 760 : SÛRETÉS PORTANT SUR DES BIENS
Cote : 01,2009, Deen Gibirila Professeur à la faculté de droit et sciences politiques de Toulouse.*