

LE SHIPPING POUR LES NULS

ACHAT D'UN NAVIRE

Résumé : Il s'agit, avant tout, d'aider les banques à surmonter leur peur du shipping. Je veux aussi aider l'Administration de tutelle à mieux comprendre la logique du crédit maritime. Mon montage est certes ciblé, mais il s'inscrit dans une logique constructive qui apporte une réponse effective à la constitution d'une flotte à caractère stratégique permettant d'assurer en temps de crise la sécurité des approvisionnements de toute nature, des moyens de communications, des services et des travaux maritimes indispensables à la bonne marche des activités économiques du pays.

Par Najib Cherfaoui, expert portuaire et maritime

Fait à Casablanca, le 14 Octobre 2020

LE SHIPPING POUR LES NULS : ACHAT D'UN NAVIRE

Par Najib Cherfaoui, *expert portuaire et maritime*

A. En quelques lignes

Je décide d'acheter, trente millions de dollars, un vraquier de la catégorie Handymax¹ d'une capacité de 35 000 tonnes de port en lourd (tpl) pour l'acheminement combiné des céréales et des minerais, phosphates ou charbon.² Au Maroc, chacun de ces trois segments représente dix millions de tonnes par an. Cette répartition constitue le principal motif, en ce sens qu'elle autorise une exploitation durable du navire, d'autant plus qu'il est idéalement positionnable dans un commerce triangulaire. Cela suppose un équipage de marins hautement expérimentés et un personnel à terre qui maîtrise parfaitement le référentiel des métiers portuaires, notamment leurs enchevêtrements mutuels³. La capacité d'expertise est à la fois une richesse et un enjeu : c'est la première clé du shipping⁴.

Il reste à cadrer la rentabilité du projet.

Les Charges d'un Handymax [11 000 dollars par jour (\$/j)] comportent deux postes : Coût d'exploitation (6 000 \$/j)⁵ et Coût de capital (5 000 \$/j)⁶. Le taux d'affrètement étant égal à 15 000 \$/j, j'obtiens la marge cherchée, soit 4 000 \$/j. On doit constamment avoir à l'esprit l'équilibre entre la marge et le coût de capital : c'est la deuxième clé du shipping.

Pour le lecteur pressé, la leçon est terminée. Je lui conseille tout de même de ne jamais balancer ses propres fonds liquides dans l'acquisition d'un bateau de commerce : il faut toujours passer par un montage financier.

¹ Le tirant d'eau est de 11 m.

² Le tonnage de port en lourd représente le poids maximal de la cargaison du navire, des consommables (carburant, eau, vivres, etc.) et du personnel.

³ Je pense au pilotage & remorquage, manutention, consignation, transit et agences maritimes.

⁴ Shipping : ensemble des transactions commerciales liées au transport maritime.

⁵ Équipage, matériels, pièces de rechange et huiles, réparation et maintenance, assurance, administration.

⁶ Coûts de dépréciation linéaire sur une période de vingt-cinq ans avec un taux d'intérêt à 4 %.

B. Clé du Renouvellement

La marge constitue le résultat imposable.

J'opte pour la taxe au tonnage.⁷

Mon vraquier handymax a un volume égal à 23 000 tonneaux de jauge brute (tjb), soit 20 000 UMS (universal measurement system). La taxe au tonnage permet de figer, à l'avance, l'impôt qui s'élève dans mon cas à 300 \$/j.

Au final, j'obtiens une source d'argent frais (3 700 \$/j) injectable dans l'achat d'une seconde unité similaire. On doit constamment avoir à l'esprit l'acquisition d'un prochain navire au moyen de la marge actuelle : Le renouvellement est la troisième clé du shipping.

C. Serpent hypothécaire

Je reviens maintenant à la levée des fonds nécessaires, soit 30 millions de dollars.

Pour cela, il faut s'adresser à l'épicerie qui achète et vend de l'argent, c'est-à-dire aux banques qui en détiennent d'ailleurs le monopole. C'est la tête du serpent hypothécaire.

Voici de quoi il s'agit.

Pour compenser les incertitudes et l'ignorance, le premier réflexe du banquier sera de consolider les sûretés en élargissant la garantie sur l'assiette du navire⁸ à d'autres actifs de mon projet, y compris la participation au capital social.

Pour contourner l'anxiété des banques, je me tourne vers le crédit-bail.⁹ Cela veut dire que je mets en synergie des investisseurs (crédit bailleur/fréteur)¹⁰. Je leur demande de faire l'acquisition pour moi (crédit-preneur/affréteur). Le navire étant enregistré en leur nom propre, ils me le donnent en location, c'est-à-dire en affrètement coque nue¹¹, pendant la

⁷ Actuellement non autorisé par la loi.

⁸ L'hypothèque est par définition la prise en garantie du navire.

⁹ À noter en 1965, la création de la compagnie "Maroc Leasing" ; de ce fait le Maroc est le premier pays d'Afrique à instaurer le crédit-bail.

¹⁰ Syndication des financeurs dans un groupement d'intérêt économique ou société en nom collectif.

durée d'amortissement. L'exonération de l'imposition sur les plus-values lors de la cession du navire conforte leur engagement.¹² Cette syndication m'épargne les pénibles réunions caractéristiques du secteur bancaire. Ce détour financier a pour but de répartir en amont les risques sur plusieurs intervenants. En s'associant, ces derniers démultiplient les risques en aval : c'est en cela que consiste ce que j'appelle le « serpent hypothécaire » qui est en fait la descente en cascade de plusieurs hypothèques se garantissant les unes les autres. Je ne vous dis pas.¹³

Tout autre schéma de financement se ramène toujours à ce cas de figure.

D. Éclairage

Nous sommes en présence de trois éléments liés : le Navire, le Crédit-bailleur et Moi (le locataire/crédit-preneur).

Le crédit-bailleur est le propriétaire du Navire. Le crédit-preneur est l'exploitant du Navire.

Qui du propriétaire ou du locataire du navire est armateur?

La législation marocaine répond à cette question par le Dahir du 6 juillet 1953 ; [B.O N° 2127 du 31 juillet 1953, page 1054] : Article 165 bis « Est considéré comme armateur toute personne physique ou morale, propriétaire ou non du navire, qui en assure l'exploitation ».

Ainsi, dans cette opération d'affrètement coque-nue, moi le locataire (crédit-preneur), je suis incontestablement l'armateur. Pour ceux qui auraient tendance à penser que cette mise au point est inutile, je leur rappelle que le crédit-bailleur est responsable en cas de pollution par hydrocarbures. La Convention de 1969 canalise cette charge sur le propriétaire du navire (crédit bailleur) et non sur moi, armateur exploitant (crédit preneur).¹⁴

E. Lignes de Forces

¹¹ L'affrètement dit « coque-nue » se comprend comme le contrat par lequel « le fréteur s'engage, contre paiement d'un loyer, à mettre à la disposition d'un affrèteur un navire déterminé, sans armement ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets pour un temps défini ».

¹² Actuellement, non prévue par la loi.

¹³ Certains appellent cela pompeusement l'ingénierie financière.

¹⁴ Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) - 1969/1969 - International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC).

À l'attention des centres de décision, j'indique six chemins de lumière à suivre pour apporter une aide efficace aux futurs candidats à l'achat d'un navire.

Faire migrer la Caisse Centrale de Garantie vers le statut de Banque Publique d'Investissement doté d'un service « Crédit Maritime ».

Impliquer la Banque du Maroc dans la prise en charge de l'handicap occasionné par les fluctuations des taux de change.

L'Administration ignore que l'État a institué en 1953 le principe des ristournes d'intérêt au titre du crédit maritime pour l'achat des navires de commerce, leur construction, amélioration ou réparation. C'est le Dahir du 22 avril 1953 ; [B.O. N° 2125 du 17 juillet 1953]. Les dispositions de ce texte sont toujours en vigueur.

L'exonération des droits de douane à l'importation pour les navires de commerce, y compris les équipements à bord.

Le système des primes d'assurance « corps et machine » relève du monopole de la Société Centrale de Réassurance (SCR) à laquelle il faut attacher un service dédié au maritime.

F. Et Maintenant

Il faut commencer par lutter contre l'analphabétisme maritime du secteur financier, y compris les Administrations fiscales. Pour cela, on organise, à leur intention, des journées d'immersion obligatoires. Je propose l'Institut Supérieur d'Études Maritimes (ISEM). L'ISEM encadre aussi des journées d'immersion dans des navires de commerce : tankers, minéraliers et porte conteneurs. Au terme de ces actions à répétitions, les participants doivent s'imprégner de l'esprit des gens de mer, de la navigation maritime, du conditionnement et de la manutention des marchandises, de la sécurité des personnes et des cargaisons. Ils doivent découvrir que le shipping est attrayant ; ça les aidera à vaincre leurs peurs et à mieux financer ce métier passionnant, plein de ressources et générateur de richesses.

Fait à Casablanca, le 14 Octobre 2020.