

Comment prouver la propriété d'un navire en construction afin d'autoriser sa saisie conservatoire pour défaut de livraison ?

Cyril BOURAYNE
Avocat Associé
BOURAYNE & PREISSL

COUR D'APPEL D'AIX-EN-PROVENCE (Ch. 1-9) - 4 JUIN 2020 > Navire 1 of 7
N° 20/00512

SAISIE CONSERVATOIRE DE NAVIRE

Navire. Construction/Vente. Paiement du prix. Livraison (non). Saisie conservatoire. Convention de 1952. Créance maritime (oui). Preuve de la propriété du navire/Éléments divers identifiants le navire saisi comme étant celui acheté.

Les caractéristiques techniques et notices produites au dossier (dimensions, tirant d'eau, matériaux de construction notamment) ainsi que les lieux et périodes de fabrication du navire permettent de l'identifier comme étant celui construit pour le compte de l'acheteur saisissant en exécution du contrat de construction conclu, de sorte que justifiant de l'existence d'une créance maritime pour défaut de livraison du navire acheté, la saisie conservatoire sur le fondement de la Convention de 1952 est valide.

Société FERNBROOK LIMITED c/ MINISTERE PUBLIC

ARRÊT (EXTRAITS)

« LA COUR,

Le 5 mai 2016, un contrat dénommé 'contrat de construction' a été passé entre la société Dynamiq Yachts SARL et la société Maritime Investments Ltd, pour un navire de type GTT 115 (ancien D3) au coût de 8 545 000 €, ce navire bat pavillon italien. La société Fernbrook Limited immatriculée à Gibraltar, vient aux droits de la société Maritime Investments Ltd qui affirme avoir payé le prix sans bénéficier jusque là de la livraison du navire.

Par requête en date du 5 décembre 2019, la société Fernbrook Limited, société de droit étranger a demandé au juge de l'exécution de Nice, l'autorisation de procéder à la saisie conservatoire d'un navire, à l'encontre de la société Dynamiq Yachts SARL pour avoir garantie et paiement d'une somme de 8 982 200 €.

Le magistrat a refusé l'autorisation en retenant qu'il n'était pas justifié de la propriété du navire, dénommé '1 OF 7' ni de son immatriculation et de son identification de manière certaine.

Plusieurs rejets par ordonnances ont été opérés par le juge à savoir :

- le 6 décembre 2019 RG n°19-582,

- le 11 décembre 2019 RG n°19-589,
- le 18 décembre 2019 RG n° 19-605,

Sur appel interjeté par le requérant, le juge de l'exécution, le 27 décembre 2019 a refusé de rétracter sa décision de sorte que le dossier a été transféré à la cour d'appel qui l'a enrôlé le 10 janvier 2020 sous trois numéros RG différents (19-582, 19-589 et 19-605) en raison de trois appels en lien avec les trois ordonnances de rejet.

[...]

MOTIF DE LA DÉCISION :

Comme le requérant l'expose, les trois appels interjetés se rapportent à des ordonnances successives du juge de l'exécution, se rapportant aux mêmes demandes. Il est d'une bonne administration de la justice d'ordonner la jonction des dossiers.

** sur le bien fondé de la demande :*

Toute personne dont la créance paraît fondée en son principe peut solliciter du juge l'autorisation de pratiquer une saisie conservatoire d'un navire conformément à l'article 5114-22 du code des transports.

Par ailleurs, l'article 2 de la convention de Bruxelles du 10 mai 1952 dispose :

'Un navire battant pavillon d'un des Etats contractants ne pourra être saisi dans le ressort d'un Etat Contractant qu'en vertu d'une créance maritime, mais rien dans les dispositions de la présente Convention ne pourra être considéré comme une extension ou une restriction des droits et pouvoirs que les Etats, Autorités publiques ou Autorités portuaires tiennent de leur loi interne ou de leurs règlements, de saisir, détenir ou autrement empêcher un navire de prendre la mer dans leur ressort.'

La convention précise également qu'est une 'créance maritime' l'allégation d'un droit ou d'une créance ayant en particulier pour cause, (comme pouvant se rapporter au présent litige), la propriété contestée d'un navire, la construction, les réparations, l'équipement d'un navire ou des frais de cale.

En l'espèce, le contrat conclu le 5 mai 2016, produit aux débats après traduction de la langue anglaise en français, s'intitule effectivement 'contrat de construction', il a été signé entre la société Dynamiq Yachts SARL, dénommée constructeur, et la société Maritime Investments Limited, dénommée acheteur, pour la conception, la construction, la livraison, la mise en service d'un yacht motorisé en aluminium de semi déplacement de 35 mètres D3, sur le site de Viareggio en Italie, sur un chantier naval (largeur 7.2m, tirant d'eau 1.5m).

Par cette convention, la société Dynamiq Yachts consent à tous les travaux nécessaires à la construction du navire, clé en main qui durant cette période doit être identifié et marqué par un numéro de coque D3161 et répertorié au nom de l'acheteur sur le Registre Public des Yachts (RNC) au sein du bureau principal du port de Carrera en Italie dans les 120 jours de l'exécution du contrat.

Le prix, d'un montant de 8 545 000 € est stipulé payable par 13 tranches successives se situant chronologiquement entre les 13 mai 2016 et le 25 juillet 2017 sur en quelque sorte appel de fonds, au moins 10 jours à l'avance. Une société choisie par l'acheteur, la société Nakhimov Management limited doit superviser la construction avec le droit d'inspecter les travaux, de discuter les aspects techniques, de signer chaque certificat intermédiaire des paiements, préalable en principe à l'émission

d'une facture d'appel des fonds sauf signature par la société de classification. La date de livraison stipulée est fixée au plus tard au 5 septembre 2017.

Les caractéristiques techniques et notices produites au dossier (dimensions, tirant d'eau, matériaux de construction notamment) ainsi que ses lieu et période de fabrication en 2017, à Viareggio permettent d'identifier le bateau dont il est question, comme étant celui construit par la société Dynamiq Yachts pour le compte de la société Maritime Investments Ltd devenue Fernbrook Limited, en exécution du contrat de construction conclu le 5 mai 2016, et qu'elle a dénommé 'Dynamiq D3' pour ensuite le présenter à la vente comme 'Dynamiq GTT 115 Hybrid - 1 sur 7'.

Il convient de faire droit à la demande présentée, et d'infirmer les ordonnances déferées, la société Fernbrook Limited justifiant d'un principe de créance maritime à défaut de livraison du navire.

La présente instance, non contradictoire ayant été diligentée dans l'intérêt de la société Fernbrook Limited, elle conservera à ce stade, les dépens à sa charge.

La cour, après en avoir délibéré, statuant en matière gracieuse,

PAR CES MOTIFS :

ORDONNE la jonction des dossiers RG n°20-523, 20-528 et 20-512 sous le numéro RG 20-512, INFIRME les ordonnances du juge de l'exécution de Nice référencées 19-582, 19-605 et 19-589, Statuant à nouveau, AUTORISE la société Fernbrook Limited à saisir à titre conservatoire le navire '1 of 7' actuellement présent au port de Nice, ou en tout autre lieu relevant de la compétence de la cour, pour avoir sûreté et garantie de la créance provisoirement établie à l'encontre de la société Dynamiq Yachts Sarl à la somme de 8 982 200 €, DIT que le capitaine de navire en sera le gardien, DIT que la mainlevée de la saisie ne pourra être donnée que moyennant consignation des sommes susvisées au greffe ou en vertu d'une garantie bancaire à première demande donnée par un établissement financier de premier rang, couvrant l'intégralité des créances susvisées, AUTORISE la saisie en dehors des heures légales, y compris les jours non ouvrables et le dimanche, ... ».

Prés. : Madame Evelyne Thomassin ; Av. : Me Joseph Magnan, Me Vy-Loan Huynh-Oli-
vieri.

OBSERVATIONS

Il est désormais de notoriété maritime que la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 permet en matière internationale la saisie conservatoire d'un navire battant pavillon d'un Etat contractant dans un autre Etat contractant, à l'exclusion de tout autre mode de saisie, sur la simple allégation d'une « créance maritime » telle que listée à la convention.

Ainsi, un droit ou une créance ayant pour cause « la propriété contestée d'un navire », référence faite à l'article 1, alinéa 1^{er} (o) de cette Convention, permet la mise en œuvre d'une telle mesure sur ledit navire exclusivement.

Quitte parfois à malmenier le droit de propriété consacré notamment par l'article 1 du Protocole additionnel à la Convention de sauvegarde des Droits de l'Homme et des Libertés fondamentales tel qu'amendé par le Protocole n° 11 du 20 mars 1952, la partie saisissante, fort de son allégation, n'aura en principe pas trop de difficultés à

convaincre son juge de signer l'ordonnance qui ancrera juridiquement le navire dans son port d'accueil (pour une illustration récente, cour d'appel d'Aix-en-Provence 6 février 2020, n°18/18966, DMF 2020, n°824, 417, obs. P. Bonassies).

Ce sera toutefois toujours à ses risques : la saisie sur la base d'une allégation d'un droit ou d'une créance maritime, « ne peut être vivable que par la menace de lourdes indemnités en cas d'abus du droit de saisir » (R. Rodière, *Droit Maritime*, Dalloz, 1980, p.248 ; C. Bourayne, « Qu'il est bon de se prévaloir d'une créance maritime sous le ciel de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 ! », DMF 2015, n° 772, 695).

Au cas d'espèce, la société saisissante, après avoir signé un contrat de construction et s'être allégée d'une somme conséquente pour jouir du fameux yacht de type GTT 115 au design Porsche, n'a pas été livrée et eu la surprise de voir un bateau ressemblant comme un frère à celui construit à son attention (croyait-elle !), être présenté à la vente par son constructeur...

Elle se heurte dans un premier temps au juge de l'exécution de Nice qui par trois ordonnances successives puis un refus de rétractation, va renier le droit de saisie internationale, motif pris de l'absence de justification de la propriété du navire, de son immatriculation et de son identification certaine, et de l'absence consécutive de « créance maritime » au sens de la Convention.

Il est vrai que pour le Professeur Rodière, le droit de propriété d'un navire résulte, avec une force probante absolue, de son certificat d'immatriculation, sauf preuve d'une fraude (M. Rodière, « *Droit maritime* », 12^e édition, Dalloz, 1997, p.91).

Fallait-il en déduire qu'à défaut d'immatriculation, ou d'identification certaine, la saisie n'était pas possible, dès lors qu'elle risquait d'immobiliser un navire étranger au litige ?

Ç'aurait été méconnaître la jurisprudence jugeant que la preuve de la propriété d'un navire peut être rapportée en droit français par des éléments extrinsèques à la fiche matricule et à l'acte de francisation, voire au certificat d'immatriculation lui-même (Cour de cassation 11 décembre 2007 n° 06-17260, rendu dans un litige portant sur la détermination du propriétaire légitime du navire *Calypto* du commandant Cousteau – DMF 2008, n° 688, 27, obs. P. Bonassies -, cour d'appel d'Aix en Provence 12 juin 2008 n°08/04358, affaire *Ocean Breeze* relative au yacht de Saddam Hussein – DMF 2009, n° 700, 150, obs. S. Sana Chaillé de Néré et A. Vialard).

Ici, la cour d'appel d'Aix en Provence - peut-être entretemps mieux documentée - va infirmer lesdites ordonnances et autoriser la saisie après avoir effectué une analyse fine des justificatifs produits (caractéristiques du navire et date de construction) montrant, au-delà du doute raisonnable, que le navire en vente était bien celui d'ores et déjà payé et destiné à la partie saisissante aux termes d'un contrat de construction.

La « créance maritime » alléguée étant reconnue comme telle, la solution s'imposait sous le régime de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952. On précisera que la solution aurait vraisemblablement été différente si la Cour avait analysé, comme dans un autre arrêt, le contrat de construction non pas en contrat d'entreprise mais en contrat de vente en l'état futur d'achèvement, lequel a été considéré comme ne pouvant constituer une créance maritime au sens de cette Convention (cour d'ap-

pel d'Aix en Provence 3 octobre 2014 n°12/16294, DMF 2015, n° 766, 144, obs. S. Lootgieter).

La distinction peut paraître parfois subtile...

On s'étonnera par ailleurs au cas d'espèce de la référence concomitante de la Cour dans ses motifs à l'article 5114-22 du Code des transports en parallèle de l'article 2 la Convention internationale, ce qui porte à confusion.

La Convention se suffisait à elle-même au regard de la suprématie conférée aux engagements internationaux, et se trouve être, on l'a bien compris, sensiblement plus libérale que le Code des transports qui exige quant à lui la preuve d'une créance paraissant fondée en son principe, là où le Traité international se limite à l'allégation d'une créance maritime.

Dans son précédent arrêt du 3 octobre 2014 précité, la même cour d'appel d'Aix-en-Provence avait d'ailleurs expressément rappelé que « *le principe était celui de la primauté du traité international sur le droit interne qui ainsi n'a pas vocation à s'appliquer à la cause* ».

Par conséquent, dans un litige international impliquant l'application de la Convention, de deux choses l'une, ou bien la créance est reconnue maritime et la saisie s'opère sur le fondement d'une allégation, ou bien elle ne l'est pas, et la démonstration à titre subsidiaire par un créancier français invoquant une créance régie par le droit français fondée en son principe permet d'espérer obtenir malgré tout l'autorisation convoitée sur le fondement du Code des transports (en ce sens cour d'appel d'Aix-en-Provence 8 février 2018 n°17/20055, *Lamyline*).