

Saisie conservatoire de navire et portée du privilège maritime en cas de vente du navire

Cyril BOURAYNE

*Bourayne & Preissl
Selarl d'Avocats - Paris*

**COUR D'APPEL D'AIX-EN-PROVENCE (Ch. 3-1) – 29 OCTOBRE 2020 > Navire
M/V Tiara
N° 19/19929**

SAISIE DE NAVIRE - PRIVILEGE MARITIME

Saisie conservatoire de navire. Convention de 1952. Créance maritime (oui). Fourniture de peinture. Créance privilégiée (oui). Vente amiable du navire. Vente inopposable au créancier (non publiée). Créancier titulaire d'une créance fondée en son principe.

Le titulaire d'une créance maritime peut saisir le navire auquel la créance maritime se rapporte, même si le propriétaire l'a vendu depuis la naissance de la créance.

La facture d'achat de peinture pour les besoins de conservation du navire passé par l'agent consignataire, hors du port d'attache et émise 4 jours avant sa vente, autorise son émetteur à saisir à titre conservatoire le navire en tant que détenteur d'une créance maritime paraissant fondée en son principe, privilégiée et non éteinte dans la mesure où la vente s'est opérée sans publicité légale ni officielle de l'acte de transfert de propriété.

Sté. DE DROIT MALTAIS TIARA MARITIME LTD c/ Sté. HMP BOYA SANAYI VE TICARET ANONIM. SIRKETI

ARRET (EXTRAITS)

« LA COUR,

Exposé de l'affaire

Le navire à moteur « Alfa Twilight », construit en 2008, a été enregistré le 6 avril 2009 à Malte au nom de la société maltaise Twilight Maritime Limited, elle-même enregistrée le 12 septembre 2008.

Par contrat du 11 mai 2012, la société de droit turque Hempel Coatings San. ve Tic. Ltd. Sti. a confié à la société de droit turque HMP Boya San. Ve Tic. A.S. la distribution de ses produits.

Le 15 octobre 2018 la société HMP Boya a pour la peinture du navire transmis une offre à la société A. Riza Kinay, laquelle l'a acceptée le 17 octobre. La vente de 8 palettes de peinture (soit 268 conteneurs et 4 620 litres) pour partie de marque Hempel a été facturée le 30 novembre par la société HMP Boya à la société maltaise Alfa Twilight Limited, sous le n° 003223 avec la mention « navire M/V Alfa Twilight », d'un montant total de 39 900,01 dollars des Etats-Unis sur lequel après déduction

de 10 136,25 dollars des Etats-Unis reste due la somme de 29.763,76 dollars des Etats-Unis. Dans le formulaire de renseignements d'exportation ce vendeur a indiqué que l'agence maritime est la société turque A. Riza Inay Shipping & Trading Inc.

Une seconde facture a été émise le 14 décembre 2018 sous le n° 061935 par la société HMP Boya contre la société Alfa Twilight pour la somme de 750 dollars des Etats-Unis.

Le navire a été vendu le 19 décembre 2018 pour le prix de 2 900 000 dollars des Etats-Unis à la société de droit maltais Tiara Maritime Ltd, enregistrée le 10 décembre, sous le nom « Tiara », le certificat d'immatriculation étant établi à Malte le 28.

Le 25 août 2019, la société HMP Boya a mis en demeure tant l'entité Platin Shipping & Trading Co comme propriétaire du navire « M/V Alfa Twilight », que la société A. Riza Kinay, de lui verser la somme de 30 560,26 dollars des Etats-Unis correspondant à deux livraisons en faveur dudit navire.

Sur requête de la société HMP Boya du 13 septembre 2019, le président du tribunal de Commerce de Tarascon-sur-Rhône a, par ordonnance du même jour visant la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 ainsi que les articles L. 721-7 du Code de Commerce et L. 5144-22 du Code des Transports, autorisé cette société à saisir à titre conservatoire le navire « M/V Tiara » appartenant à la société Tiara Maritime pour sûreté et conservation de sa créance maritime [fournitures de produits faite à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien comme précisé à l'article 1-1-k de la Convention du 10 mai 1952], provisoirement évaluée à la somme de 30 560,25 dollars des Etats-Unis augmentée des frais et débours soit la somme de 5 000 euros. Cette saisie a été réalisée ce 13 septembre 2019 au Bassin Ouest des Tellines à Port Saint Louis du Rhône.

La société Tiara Maritime a transmis les 16-17-25 septembre 2019 à la société HMP Boya une lettre de garantie émise par la société allemande Hanseatic P&I à hauteur de 30.560,25 dollars des Etats-Unis outre la somme de 5 000 euros, les intérêts et coûts. Le 17 du même mois a été donnée mainlevée de la saisie conservatoire.

Le 8 octobre 2019 la société Tiara Maritime a fait assigner la société HMP Boya en référé pour rétractation de cette ordonnance et restitution de la lettre de garantie. Cette dernière société a fait assigner le 11 octobre 2019 au fond, devant le tribunal de commerce de Marseille, le capitaine du navire « Tiara », la société Tiara Maritime Ltd et la société A Riza Kiney Shipping Agencies & Trading Inc ès-qualité d'agent de l'armateur du navire dont la première en paiement devant le Tribunal de Commerce.

Le président du tribunal de Commerce de Tarascon-sur-Rhône par ordonnance de référé du 20 décembre 2019 a :

- * déclaré la société Tiara Maritime recevable en son action ;
- * déclaré la société Tiara Maritime mal fondée en toutes ses demandes, fins et conclusions [la société HMP Boya justifie de l'existence d'une créance qui concerne ce navire et qui correspond à une créance maritime relevant d'une fourniture] ;

- * débouté la société HMP Boya de sa demande indemnitaire formée à titre reconventionnel;
- * renvoyé les parties par-devant le Tribunal de Commerce de Marseille saisi au fond ;
- * laissé les dépens à la charge de la partie demanderesse.

La société de droit maltais Tiara Maritime Ltd a interjeté appel de cette décision le 31 décembre 2019, et par conclusions n° 2 du 22 mai 2020 soutient notamment : (*omissis*)

MOTIFS DE LA DECISION

La crise sanitaire commencée en mars 2020 a perturbé la procédure d'autant que la société turque HMP Boya devait traduire les conclusions de la société Tiara Maritime du 22 mai. Il existe ainsi « une cause grave » au sens de l'article 784 alinéa 1 du Code de Procédure Civile justifiant la révocation de l'ordonnance de clôture.

Sur le fond :

Aux termes :

- de l'article 2 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, conclue à Bruxelles le 10 avril 1926, « Sont privilégiées sur le navire : (...) 5. Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées (...) pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage (...) » ; ce texte a été repris par l'article L. 5114-8-6° du Code des Transports ;
- de l'article L. 5114-19 de ce dernier : Ces privilèges « sont éteints (...) : 3° En cas de transfert volontaire de la propriété, deux mois après la publication de l'acte de transfert » ;
- de l'article 2 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, conclue à Bruxelles le 10 mai 1952, un navire pourra être saisi en vertu d'une « créance maritime », laquelle selon l'article 1-1-k comprend les « fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien » *

Selon l'article L. 5114-22 du Code des transports, « Toute personne dont la créance paraît fondée en son principe peut solliciter du juge l'autorisation de pratiquer une saisie conservatoire d'un navire ».

Le juge de la rétractation ne devient pas « un juge du principal » et il est saisi en sa qualité initiale de « juge des requêtes » auquel il est demandé de parfaire sa mission dans le cadre d'un débat dorénavant contradictoire.

Il doit vérifier uniquement que la créance est fondée dans son principe.

Il est constant que le 15 octobre 2018, la société A. Riza Kinay, agissant en qualité d'agent consignataire du navire a passé commande de huit palettes de peinture antifouling destinée au carénage intégral du navire, donc de sa coque, ses « œuvres vives et mortes ».

Cette commande était passée pour les besoins de la conservation du navire.

Les factures portent le timbre humide du navire M/V Alfa Twilight, ce qui établit que les travaux ont été effectués.

Le 18 décembre 2018, soit 4 jours à peine après l'émission de la seconde facture, le navire a fait l'objet d'une revente amiable enregistrée auprès du registre de Malte.

Toutefois, cette vente s'est opérée sans publicité légale ni officielle de l'acte de transfert de propriété, et n'a pas été portée à la connaissance des tiers.

La commande a été passée au port d'Istanbul-Tuzla en Turquie, lieu du siège social de l'agent du navire, et donc hors du port de La Valette à Malte, port d'attache du navire.

En application de l'article à l'article L. 5114-8 du Code des Transports (alinéa 6) la créance est privilégiée.

Par application de l'article 3 de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 le titulaire d'une créance maritime peut saisir le navire auquel sa créance se rapporte, même si le propriétaire l'a vendu depuis la naissance de la créance (Com. 31 mars 1992).

La vente du navire intervenue par simple acte sous seing privé à Malte n'a pas été régulièrement publiée et cette vente donc est inopposable à la société HMP Boya Sanayi Ve Ticaret Anonim. Sirketi

La société HMP Boya Sanayi Ve Ticaret Anonim. Sirketi dispose bien d'une créance fondée en son principe, et justifie ainsi du bien fondé de sa demande de saisie conservatoire.

L'exercice d'une action en justice constitue, en principe, un droit et ne dégénère en abus pouvant donner naissance à une dette de dommages-intérêts que dans le cas de malice, de mauvaise foi, ou d'erreur grossière équipollente au dol.

Les faits relatés supra démontrent la mauvaise foi de la société Tiara Maritime qui a usé d'artifices pour se soustraire à ses obligations et a entrepris des procédures injustifiées.

En conséquence, la décision attaquée est confirmée en toutes ses dispositions.

La société intimée n'établit pas l'existence d'un préjudice autre que celui indemnisé par le juge des référés pour procédure abusive et, en conséquence, la demande complémentaire présentée à ce titre est rejetée.

Il est équitable de condamner la société Tiara Maritime à payer à la société HMP Boya Sanayi Ve Ticaret Anonim. Sirketi une indemnité de 5.000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile.

La Cour, statuant en dernier ressort et par arrêt contradictoire.

PAR CES MOTIFS

Révoque l'ordonnance de clôture du 25 mai 2020 et déclare recevables les conclusions de la société HMP Boya Sanayi Ve Ticaret Anonim. Sirketi du 17 juin 2020 et celles de la société Tiara Maritime du 19 juin 2020, et prononce une nouvelle ordonnance de clôture au jour de l'audience le 25 juin 2020.

Confirme l'ordonnance de référé du 20 décembre 2019.

Y ajoutant,

Vu l'article 700 du Code de Procédure Civile

Condamne la société Tiara Maritime à payer à la société HMP Boya Sanayi Ve Ticaret Anonim. Sirketi une indemnité de 5.000 euros au titre des frais exposés en appel et non compris dans les dépens.

Déboute les parties de leurs demandes autres ou plus amples,
Condamne la société Tiara Maritime aux dépens, recouvrés conformément à l'article 699 du Code de Procédure Civile ; ... ».

Prés. : Pierre Calloch ; Av. : Me Roselyne Simon-Thibaud, Me François Le Borgne (appelante), Me Béatrice Favarel (intimée).

OBSERVATIONS

Fruit d'une procédure sans audience aux temps nouveaux du virus planétaire, cet arrêt, bien qu'orphelin des plaidoiries qui souvent éclairent le juge, mérite un détour.

Saisi sur requête, un juge consulaire de Tarascon autorise la saisie conservatoire d'un navire au visa de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 et des articles 721-7 du Code de commerce et L. 5144-22 du Code des transports.

Ce navire, « M/V Alfa Twilight », enregistré le 6 avril 2008 au nom de la société maltaise Twilight Maritime, bénéficie d'un sérieux lifting au moyen de l'achat par un agent turc, la société Riza, d'un lot de 8 palettes de peinture, auprès de la société HMP, qui au mois de novembre et décembre 2018 va facturer, partiellement en vain, une société Alpha Twilight.

Sur ces entrefaites, le navire fait l'objet le 19 décembre 2018 d'une vente au profit de la société Tiara Maritime et est rebaptisé « M/V Tiara ».

Au mois d'août 2019, impayée, la société HMP met en demeure une société Platin Shipping & Trading, nouveau propriétaire du navire, ainsi que la société Riza, avec la même infortune.

Lasse, elle frappe à la bonne porte en sollicitant et en obtenant l'autorisation de saisir le navire appartenant à la société Tiara Maritime laquelle, prise dans les rets, va se débattre jusqu'à la cour d'appel, après avoir fourni une garantie bancaire, pour tenter d'obtenir la rétractation de l'ordonnance consulaire.

La Cour d'Aix fait peu de cas de la généreuse défense de la société Tiara Maritime qui finit par échouer sur l'écueil judiciaire. A l'heure de la rédaction de ces lignes, l'arrêt n'est toutefois pas définitif.

En substance, la société Tiara Maritime invoquait :

- son absence de qualité de débitrice de l'obligation de paiement ;
- le délai d'extinction des privilèges de deux mois à compter de la publication du transfert de propriété du navire, prévu à l'article L. 5114-19 du Code des transports ;
- l'extinction du privilège lié aux créances de fournitures d'une durée de 6 mois prévu à l'article L. 5114-17 du Code des transports au regard du délai écoulé depuis la naissance de la créance ;
- l'opposabilité de la vente intervenue à la société HMP au vu du certificat d'immatriculation du Registre des navires de Malte ;
- l'absence de tout privilège et de tout droit de suite,
- l'absence de qualité de consignataire de l'agent ;
- l'absence de lien entre la peinture fournie et les besoins de conservation du navire.

Convaincus de la mauvaise foi de l'appelante, les juges n'en font qu'une bouchée et adhèrent avec gourmandise aux moyens de la société HMP : indépendamment des circonstances de la vente qui est inopposable à la plaignante faute de publicité légale, la commande a bien été passée par l'agent consignataire du navire hors de son port d'attache, la créance est privilégiée au sens de l'article L. 5114-8 alinéa 6 du Code des Transports, elle paraît fondée en son principe au sens de la Convention de 1952, et la saisie est donc justifiée.

Ce faisant la Cour se réfère expressément à la jurisprudence de la Cour de cassation du 31 mars 1992 selon laquelle le créancier peut saisir le navire même après la vente du navire postérieurement à la naissance de la créance (DMF 1992 n° 516, p. 321). L'identité du débiteur est donc bien indifférente à sa saisissabilité. Mais la Cour ne se prononce pas expressément sur le moyen de péremption du privilège de 6 mois à compter du jour de la naissance de la créance ou de son exigibilité, ce qui faisait également débat.

Concernant les principes, on rappellera les dispositions de l'article 9 alinéa 2 de la Convention de 1952 : « *La présente Convention ne confère au demandeur aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi (à savoir la loi à appliquer par le tribunal saisi du litige) ou par la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes si celle-ci est applicable* ».

Selon la loi du for donc, les dispositions citées du Code des Transports français prévoient que sont privilégiées sur le navire : « *Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et s'il s'agit de sa créance ou de celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants. Il en est de même pour les créances que font naître contre l'armateur les actes du consignataire, lorsqu'il pourvoit aux besoins normaux du navire au lieu et place du capitaine* ».

Il résulte ensuite des articles L. 5114-17 et 18 dudit Code que les privilèges précités s'éteignent à l'expiration d'un délai de 6 mois de la créance et qu'ils « *suivent le navire en quelque main qu'il passe* ». A lire entre les lignes de l'arrêt commenté, ce délai court donc de la date d'exigibilité de la créance ainsi que le soutenait la société créancière HMP.

Par ailleurs, pour la Cour de cassation, « *la saisie conservatoire d'un navire n'appartenant plus au débiteur ne peut être autorisée que si le saisissant se prévaut d'une créance privilégiée* » (Cass. com., 4 octobre 2005, n° 02-18.201, DMF 2006 n° 666, p. 47 obs. Bonassies).

La Cour d'appel d'Aix s'inscrit ainsi dans la ligne de la jurisprudence de la haute Cour en vérifiant la double existence d'une créance maritime et d'un privilège (voir également sur le sujet DMF 2014 n° 754, p. 32, obs. Sébastien Goulet, « *Créance maritime privilégiée non établie lors de la saisie conservatoire d'un navire revendu* » au sujet d'une ordonnance de référé du Tribunal de commerce de Marseille du 4 avril 2013, n° 2013R00161, rétractant la saisie).

La créance est maritime au sens de l'article 2 de la Convention de 1952 puisqu'elle a trait à l'entretien du navire, et concerne bien la conservation du navire au sens du Code des transports puisqu'elle intéresse selon l'arrêt « *la peinture antifouling destinée au carénage intégral du navire donc de sa coque, ses œuvres vives et mortes* ». On signalera à cet égard le contrôle strict effectué par la Cour de cassation sur le caractère privilégié de la créance au sens de l'article L. 5114-8 du Code des transports (Cass. com., 9 décembre 2020, n° 18-22.477, DMF 2021 n°832, p. 114, obs. Delebecque).

Enfin, on sait que la jurisprudence est stricte sur la preuve de la commande des travaux par le capitaine ou l'agent consignataire, ce qui conditionne la naissance du privilège : la décision aixoise procède à cette vérification en notant qu'il est « constant » que cette commande a été passée par la société Riza (voir sur ce contrôle CA Nouméa 14 octobre 2010, n° 10/55, DMF 2011 n° 721, obs. Delebecque) - Interprétation stricte du privilège maritime « *Le simple cachet avec signature apposé sur les factures émises, s'il démontre l'exécution des prestations facturées, ne suffit cependant pas à rapporter la preuve de la commande de travaux par le capitaine, condition nécessaire à l'existence du privilège de l'article 31-60 de la loi du 3 janvier 1967* »).