

Que vous serez à l'Est ou à l'Ouest de la Camargue...

Cyril BOURAYNE

Avocat au barreau de Paris
Cabinet Bourayne & Preissl

**COUR D'APPEL DE MONTPELLIER (2^{ème} Ch. civ.) – 3 MARS 2022 > Navire *Imedghassen*
N° 21/07099**

SAISIE DE NAVIRE

Saisie conservatoire. Convention de 1952. Créance maritime. Article 6 al. 2. Loi de l'Etat contractant. Article L.5114-22 du code des transports. Créance maritime paraissant fondée en son principe (non). Mainlevée de la saisie et indemnisation.

Si le saisissant se prévaut en l'espèce d'une créance au titre du financement des navires et du contrat d'affrètement qui relève bien du champ d'application de l'article 1^{er} de la convention de 1952, en revanche cette créance alléguée ne paraît pas suffisamment fondée en son principe en l'état de la production des contrats et de la procédure au fond engagée devant la juridiction de Montpellier, de sorte que les conditions de la saisie conservatoire du navire ne sont pas réunies, la créance alléguée apparaissant aléatoire et éventuelle et dès lors, non fondée en son principe.

GLOBAL MARITIME ALGERIE c/ ANISFER LINE

ARRET (EXTRAIT – en intégralité sur LAMYLINE inclus dans votre abonnement)

CA Montpellier, 3 mars 2022, n° 21/07099

« LA COUR,

Par acte sous seing privé en date du 1^{er} avril 2021, les sociétés Global Maritime Algérie et Anisfer Line ont conclu une Charte-Partie pour une durée initiale d'un an et par laquelle la société Global Maritime Algérie louait à la société Anisfer Line un navire dénommé *Imedghassen*

Ce contrat excluait certaines zones de navigation. A plusieurs reprises, la société Anisfer Line a sollicité la modification des limites géographiques de navigation imposées contractuellement.

Après avoir réalisé un transport à destination d'Istanbul, le navire est resté immobilisé suite à des difficultés, principalement, de ravitaillement en carburant et a ensuite repris la mer pour accoster au port de Sète.

Sur requête de la société Anisfer Line, par ordonnance du 9 novembre 2021, le Président du tribunal de commerce de Montpellier a autorisé la requérante à pratiquer une saisie conservatoire sur le navire afin de garantir une créance dont elle se prévaut à hauteur de 23.861.717,74 dollars.

Le 19 novembre 2021, la société Global Maritime Algérie a fait assigner la société Anisfer Line devant le Président du tribunal de commerce de Montpellier afin d'obtenir à titre principal l'annulation de la saisie conservatoire. Elle sollicite également la condamnation de la société Anisfer Line à payer à la société Global Maritime Algérie la somme de 20.914.200 USD.

Par ordonnance rendue le 9 décembre 2021, le Président du tribunal de commerce de Montpellier a :

- rejeté la demande tendant à voir prononcer la nullité de l'assignation délivrée par la société Global Maritime Algérie à la société Anisfer Line,
- rejeté les demandes de la société Global Maritime Algérie en nullité du procès-verbal de signification de saisie, et en nullité de l'ordonnance portant saisie,
- rejeté la demande de mainlevée de la saisie conservatoire car se heurtant à une contestation sérieuse, conformément à l'article 872 du Code de procédure civile, et car aucune caution, ni garantie bancaire n'ont été mises en place comme exigé par l'article 5 de la Convention internationale de Bruxelles de 1952 sur la saisie conservatoire des navires,
- rejeté les demandes de la société Anisfer Line telles que formulées en condamnation des dommages et intérêts,
- dit n'y avoir lieu à application de l'article 700 du Code de procédure civile,
- laissé les dépens à la charge de la société Global Maritime Algérie.

Par déclaration en date du 9 décembre 2021, la société Global Maritime Algérie a interjeté appel de la décision. [...]

MOTIFS DE LA DECISION

L'appel interjeté dans les formes et délai de la loi est recevable.

Sur la nullité de la procédure d'appel [omissis]

Sur le bien fondé de la mesure conservatoire

Suivant les dispositions de l'article 1^{er} 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, la créance doit être maritime, c'est à dire qu'elle doit résulter de l'une ou de plusieurs causes énumérées notamment les contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement.

En application de l'article 6 alinéa 2 de la convention, les règles de procédure relatives à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'article 4 de la Convention et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever, sont régies par la loi de l'Etat contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée.

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

Il convient de rappeler que la mesure conservatoire prévue par l'article susvisé ne donne pouvoir au juge saisi que de vérifier que sont remplies les conditions de la mesure, à savoir l'allégation d'une créance maritime fondée en son principe dont il n'a pas à apprécier la certitude.

Si la société Anisfer Line se prévaut, en l'espèce, d'une créance au titre du financement des navires et du contrat d'affrètement qui relève bien du champ d'appli-

tion de l'article 1^{er} de la convention, en revanche cette créance alléguée ne paraît pas suffisamment fondée en son principe en l'état de la production des contrats et de la procédure au fond engagée devant la juridiction de Montpellier.

En effet, le litige entre les deux sociétés concerne la définition du périmètre des zones de navigation autorisées par la charte-partie conclue entre elles le 1^{er} avril 2021 pour une durée d'un an.

L'armateur, la société GMA considère que des opérations de transport maritime à partir de la Turquie sont exclues contractuellement de la zone de navigation commerciale autorisée et que son refus d'autoriser le navire à se rendre en Turquie est fondé sur cette exclusion.

L'affrètement considère quant à lui, que des opérations de transport maritime à partir de la Turquie si elles ne sont pas expressément prévues ne sont pour autant exclues.

Sur cette base, elle considère que le refus de la société GMA de lui permettre d'exploiter le navire à partir de la Turquie constitue un grave manquement contractuel et que le préjudice en résultant constitue une créance fondée en son principe.

En application des dispositions de l'article R 5114-22 du code des transports, les dispositions générales du code des procédures civiles d'exécution sont applicables sous réserve de l'application des conventions internationales et des dispositions particulières du code des transports.

Il s'ensuit que, contrairement à ce que le premier juge a retenu, la mainlevée de la saisie conservatoire peut être demandée, hors le cas de l'article 5 de la convention, dès lors que les conditions d'octroi de la mesure ne sont pas réunies.

Tel est le cas en l'espèce, dès lors que les circonstances dans lesquelles la rupture des relations contractuelles s'est produite révèle des agissements de chacun des co-contractants exempts de loyauté contractuelle.

Dans ces conditions, la créance alléguée apparaît aléatoire et éventuelle et dès lors non fondée en son principe.

En conséquence de quoi, il convient d'ordonner la main levée de la saisie conservatoire portant sur le navire dénommé *Imedghassen* appartenant à la société Global Maritime Algérie, accosté au port de Sète (34) et enregistré sous pavillon algérien IMO 9459125.

Dans ces conditions, la décision déferée sera infirmée.

Sur la demande indemnitaire

En application de l'article 6 alinéa 1 de la convention, toutes contestations relatives à la responsabilité du demandeur, pour dommages causés à la suite de la saisie du navire ou pour frais de caution ou de garantie fournies en vue de le libérer ou d'en empêcher la saisie seront réglées par la loi de l'Etat contractant dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée ou demandée.

Aux termes de l'article L 512-2 alinéa 2 du Code des procédures civiles d'exécution, le créancier peut être condamné à réparer le préjudice causé par la mesure conservatoire.

L'appelante justifie que l'immobilisation forcée à quai du navire *Imedghassen* avec son équipage, l'expose à des charges mensuelles de fonctionnement et non journalières comme l'affirme l'appelante, d'un montant moyen de 8300 \$ USD (budget novembre et décembre 2021).

Il est constant que le navire est immobilisé depuis le 4 novembre 2021 au port de Sète par l'effet de la saisie conservatoire, il sera alloué donc à la société Global Maritime Algérie la contrevalueur en Euros de la somme de $8300 \times 3 = 24900$ \$ USD.

En ce qui concerne le surplus des demandes indemnitaires formées par l'appelante, il apparaît que les chefs de préjudice réclamés relèvent du juge saisi de la rupture du contrat.

L'équité commande de faire application à son bénéfice des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile à hauteur de la somme de 2000 Euros.

PAR CES MOTIFS

LA COUR

Reçoit l'appel de la société Global Maritime Algérie.

Infirmes l'ordonnance entreprise. Statuant à nouveau et y ajoutant ; Rejette l'ensemble des moyens de nullité de la procédure d'appel soulevés par la société Anisfer Line.

Ordonne la main levée de la saisie conservatoire portant sur le navire dénommé *Imedghassen* appartenant à la société Global Maritime Algérie de droit algérien, accosté au port de Sète (34) et enregistré sous pavillon algérien IMO 9459125.

Condamne la société Anisfer Line de droit algérien à payer à la société Global Maritime Algérie la contrevalueur en Euros de la somme de 24 900 \$ USD.

Condamne la société Anisfer Line de droit algérien à payer à la société Global Maritime Algérie la somme de 2000 Euros en application des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile. [...] Condamne la société Anisfer Line aux dépens de l'instance d'appel en ce compris les frais de la mesure conservatoire ; ... ».

Av. : *Me Hemaz (appelante), Me Bachir Hadj Hamou (intimée)*.

OBSERVATIONS

Deux sociétés de droit algérien se déchirent sur la définition du périmètre des zones de navigation autorisées par la charte-partie conclue entre elles le 1^{er} avril 2021, l'armateur la société Global Maritime Algérie soutenant que les opérations maritimes au départ de la Turquie étaient contractuellement exclues, là où l'affréteur la société Anisfer Line affirmait le contraire, alléguant une créance maritime née du préjudice résultant de cette restriction de navigation, soit plus de 23 M USD.

La saisie du navire *Imedghassen* accostant au port de Sète est autorisée sur requête de la société Anisfer Line, et confirmée par ordonnance contradictoire du Président du Tribunal de commerce de Montpellier le 9 décembre 2021.

La cour d'appel de Montpellier, écartant une série de moyens procéduraux dilatoires, ne tarde pas à rectifier le tir par un arrêt du 3 mars 2022 qui en ordonne la main-levée après avoir estimé la créance alléguée insuffisamment fondée en son principe, et condamne le fougueux saisissant à payer à sa victime une somme provisionnelle de près de 25.000 USD au titre des charges d'immobilisation du navire avec son équipage.

L'intérêt de la décision réside dans son interprétation de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952, dont l'article 2 prévoit qu'« *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* () », telle que définie à l'article 1^{er} de cette même Convention.

Celui-ci stipule au point 1.d que constitue une créance maritime notamment « *l'allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une des causes suivantes : (...) Contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement* ».

On le sait depuis un certain temps, la simple « *allégation d'un droit ou d'une créance maritime* » est en principe suffisante en droit international pour permettre la saisie conservatoire d'un navire (cf. DMF 2010 p. 549 P. Michalek, *L'allégation de créance prévue par la convention de 1952 doit-elle être certaine, liquide, exigible et requérant l'urgence ?*).

Dans son arrêt du 7 mars 2006 n° 05-15.906, la Cour de cassation rappelait la sévérité du principe en cassant un arrêt ayant refusé d'autoriser une saisie conservatoire, dès lors qu'était alléguée une créance maritime, fut-elle prescrite (*BTL*, 27 mars 2006 p. 200).

Par un arrêt du 5 octobre 2010 (Cass. com., 5 oct. 2010, n° 09-13092, publié au Bulletin, DMF 2010, n° 719, 917, obs. P. Bonassies), la Cour de cassation réaffirmait le principe en rejetant le pourvoi après avoir constaté que par le seul motif de la constatation de l'allégation d'une créance maritime, la cour d'appel avait légalement justifié le maintien d'une saisie conservatoire.

Dans son arrêt du 8 mars 2017, la Haute Cour, indiquait encore que « *la cour d'appel, qui n'avait pas à apprécier la contestation de la société MW Afritec portant sur le montant de cette créance, a, à bon droit, rejeté les demandes tendant à la mainlevée de la saisie conservatoire ou au cantonnement de la somme consignée* ».

On a pu critiquer à l'occasion de ce dernier arrêt, « *le manque de rigueur terminologique de la Convention de 1952* » et « *regretter que la Haute juridiction n'ait pas saisi l'occasion pour énoncer d'une manière claire et définitive le critère de la « vraisemblance » dans le contrôle de l'existence des créances maritimes* » (V. DMF 2017, n°794, 721, obs. F-X Balme, « *Réaffirmation des principes de la Convention de 1952 : L'allégation d'une créance maritime suffit à fonder une saisie conservatoire* »).

De fait, deux courants paraissent cohabiter à la lecture des arrêts récents des cours d'appel, ce qui ne facilite pas forcément la prévisibilité des décisions, mais après tout, comme le disait Proudhon, « *La justice est humaine, toute humaine, rien qu'humaine* ».

D'aucuns avaient en effet décelé une évolution avec l'arrêt *Martha Ann* de la cour d'appel d'Aix-en-Provence du 16 octobre 2014 (cf. CA Aix, 16 oct. 2014, n° 13.23344, DMF 2015, n° 766, 147, obs. S. Lootgieter, « *En application de la Convention de 1952, une saisie conservatoire peut être fondée sur une allégation de créance ?* »)

La cour estimait alors que « *L'allégation c'est-à-dire l'affirmation d'une créance signifie que les éléments fournis par le prétendu créancier doivent rendre vraisemblable celle-ci, mais sans qu'elle ait besoin d'être formellement établie* ».

La cour d'appel d'Aix-en-Provence introduisait ici une notion de vraisemblance de la créance.

Dans un arrêt du 25 novembre 2021 (CA Montpellier, 25 nov. 2021, n°21/02173, à paraître au DMF) la Cour de Montpellier énonce que « *L'article L.5114-22 du code des transports prévoit que toute personne dont la créance paraît fondée en son principe peut solliciter du juge l'autorisation de pratiquer une saisie conservatoire d'un navire. A l'instar du premier juge il convient de rappeler que la mesure conservatoire prévue par l'article susvisé ne donne pouvoir au juge de l'exécution que de vérifier que sont remplies les conditions de la mesure, à savoir l'allégation d'une créance maritime, dont*

il n'a à apprécier ni la certitude ni l'éventuelle prescription. La Société Malta Fishing Trading Ltd se prévaut, en l'espèce, d'une créance au titre du financement des navires et du contrat d'affrètement, relevant bien de l'article 1^{er} de la convention de Bruxelles du 10 mai 1952, créance paraissant suffisamment fondée en son principe en l'état de la production des dits contrats, de la mise en demeure et de la procédure au fond engagée devant la juridiction de Malte ».

On retrouve cette articulation des dispositions de la Convention de 1952 avec celles de l'article L 5114-22 du code des transports dans l'arrêt ici commenté de la Cour de Montpellier du 3 mars 2022, lui permettant de procéder à la vérification que sont remplies les conditions de la mesure conservatoire, à savoir selon ses termes « *l'allégation d'une créance maritime fondée en son principe dont il n'a pas à apprécier la certitude* ».

Pour justifier cette référence au droit interne, les juges invoquent à l'article 6 alinéa 2 de la Convention qui stipule que « *Les règles de procédure relatives à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'art. 4 et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever sont régies par la loi de l'Etat Contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée* ».

La Cour procède donc à une analyse de la créance qui ne lui paraît pas suffisamment fondée en son principe pour ordonner la mainlevée de la mesure de saisie entreprise.

Il n'est pas tout à fait certain que le contrôle du caractère fondé de la créance alléguée relève d'une règle de procédure, et que cette motivation, qui de fait aboutit à ajouter à la Convention de 1952 une condition qu'elle ne prévoit pas, relève d'une parfaite orthodoxie, même si son résultat peut paraître se rattacher à une illustration de la sanction d'un abus de droit.

Si l'« *allégation d'un droit ou d'une créance maritime* » est suffisante pour permettre la saisie conservatoire d'un navire, on peut en effet légitimement penser que celle-ci ne saurait être autorisée et maintenue dès lors que le droit ou la créance invoqués paraîtraient manifestement infondés en fait et en droit (cf. Commentaire 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 !* » sous CA Rennes, 9 mars 2015, n°15/01766, DMF 2015, n° 772, 695).

A titre de comparaison avec la jurisprudence ici commentée de la cour de Montpellier, on peut citer celle concomitante de la cour d'appel d'Aix-en-Provence, qui à la lecture de son arrêt du 17 février 2022 (CA Aix, 17 fév. 2022, n°21/04194, à paraître au DMF), adopte une position contraire qui paraît plus en phase avec la position tranchée de la Cour de cassation : « *Contrairement au droit commun des mesures conservatoires qui exige pour être ordonnées la preuve d'une créance paraissant fondée en son principe, il se déduit de l'article 1^{er} de ladite convention qu'il suffit au créancier « d'alléguer » d'un droit créance maritime au sens de ce texte, se rapportant au navire dont la saisie est demandée, c'est-à-dire d'affirmer qu'il est titulaire de cette créance, sans avoir à justifier de l'existence ou même de la vraisemblance de cette créance. Et l'office du juge se borne à la constatation que la créance est une créance énumérée à l'article 1^{er} de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952* ».

En France, c'est bien connu depuis La Fontaine, que vous serez à l'Est ou à l'Ouest de la Camargue, les jugements de cour vous rendront blanc ou noir...