

COMM.

CH.B

## COUR DE CASSATION

---

Audience publique du **28 juin 2016**

Rejet

Mme MOUILLARD, président

Arrêt n° 620 F-P+B

Pourvoi n° X 15-18.618

## R É P U B L I Q U E   F R A N Ç A I S E

---

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

---

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE,  
FINANCIÈRE ET ÉCONOMIQUE, a rendu l'arrêt suivant :

Statuant sur le pourvoi formé par la société Overseas Association Foundation, dont le siège est C/O Triton Shipping Ab Oceangatan 3, SE, 25225 Helsingborg (Suède), encore domiciliée chez le manager du navire, la société Marineserve Ltd Inc, suite 9459, APDO 0832 0765 World Trade Center Panama City (Panama),

contre l'arrêt rendu le 9 mars 2015 par la cour d'appel de Rennes (2e chambre), dans le litige l'opposant à la société Reliable Cargo Shipping Inc, dont le siège est 3390 NE First avenue North Miami, 33161 Miami Floride (États-Unis),

défenderesse à la cassation ;

La demanderesse invoque, à l'appui de son pourvoi, le moyen unique de cassation annexé au présent arrêt ;

Vu la communication faite au procureur général ;

LA COUR, en l'audience publique du 24 mai 2016, où étaient présents : Mme Mouillard, président, M. Lecaroz, conseiller référendaire rapporteur, M. Rémerly, conseiller doyen, Mme Arnoux, greffier de chambre ;

Sur le rapport de M. Lecaroz, conseiller référendaire, les observations de Me Rémy-Corlay, avocat de la société Overseas Association Foundation, de Me Le Prado, avocat de la société Reliable Cargo Shipping Inc, et après en avoir délibéré conformément à la loi ;

Sur le moyen unique :

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Rennes, 9 mars 2015), que par des actes des 30 octobre et 12 décembre 2013, la société suédoise Overseas Association Foundation (la société Overseas) a vendu à la société américaine Reliable Cargo Shipping (la société Cargo Shipping) le navire M/V « Karl », battant pavillon de Saint-Christophe-et-Niévès ; qu'invoquant le refus de la société Overseas de livrer le navire et sa remise en vente le 15 septembre 2014, la société Cargo Shipping a été autorisée à faire pratiquer la saisie conservatoire du navire ;

Attendu que la société Overseas fait grief à l'arrêt de rejeter sa demande de mainlevée de la saisie alors, selon le moyen :

*1°/ que seule une créance maritime autorise la mise en place de la saisie conservatoire d'un navire au regard de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 ; qu'au sens de l'article 1-1 (o) la créance ayant pour objet la propriété contestée d'un navire se rapporte uniquement aux litiges entre propriétaires se disputant le droit de propriété sur le navire et non aux modalités de la vente du navire ; que s'il suffit au demandeur à la saisie d'alléguer une créance sans avoir à en démontrer le caractère certain ni même qu'elle est « fondée en son principe », il doit être cependant certain que ladite créance est effectivement maritime ; qu'en considérant, par motifs adoptés, qu'il ne lui appartenait pas de déterminer « si ce droit propriété est réellement contesté ou non, mais seulement de constater une apparence de réalité » pour refuser, par motifs propres, de rechercher si la société Overseas contestait effectivement la propriété du navire litigieux, la cour d'appel a violé l'article 1-1 de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 sur la saisie conservatoire des navires ;*

*2°/ que seule une créance maritime autorise la mise en place de la saisie conservatoire d'un navire au regard de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 ; qu'au sens de l'article 1-1 (o) la créance ayant pour objet la propriété contestée d'un navire se rapporte uniquement aux litiges entre propriétaires se disputant le droit de propriété sur le navire et non aux modalités de la vente du navire ; que la validité même du contrat de vente n'a jamais été contestée par la société Overseas qui a seulement*

*conditionné la livraison de la chose au paiement complet du prix ou à tout le moins à la fourniture d'une garantie bancaire pour le solde ; qu'il ne suffit pas au demandeur à la saisie d'alléguer qu'il « revendique » la propriété du navire pour dire que la créance est maritime, le juge devant déterminer la nature de la créance au regard des conclusions de chacune des parties ; qu'en retenant néanmoins que la créance de la société Cargo Shipping était maritime au seul motif que ladite société alléguait avoir un droit acquis à la propriété, la cour d'appel a violé l'article 1-1 de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 sur la saisie conservatoire des navires ;*

*3°/ que seule une créance maritime autorise la mise en place de la saisie conservatoire d'un navire au regard de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 ; qu'au sens de l'article 1-1 (o ) la créance ayant pour objet la propriété contestée d'un navire se rapporte uniquement aux litiges entre propriétaires se disputant le droit de propriété sur le navire et non aux modalités de la vente du navire ; que la validité même du contrat de vente n'a jamais été contestée par la société qui a seulement conditionné la livraison de la chose au paiement complet du prix ou à tout le moins à la fourniture d'une garantie bancaire pour le solde ainsi qu'il ressortait expressément de ses conclusions ; qu'en disant que la propriété était en l'espèce contestée, la cour d'appel a dénaturé les écritures de la société Overseas en violation des articles 4 et 5 du code de procédure civile ;*

*4°/ que seule une créance maritime autorise la mise en place de la saisie conservatoire d'un navire au regard de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 ; qu'au sens de l'article 1-1 (o) la créance ayant pour objet la propriété contestée d'un navire se rapporte uniquement aux litiges entre propriétaires se disputant le droit de propriété sur le navire et non aux modalités de la vente du navire ; que la société Overseas a fait valoir que la prétendue « contestation de propriété » alléguée par la partie adverse et tenant à ce qu'elle aurait remis à la vente le navire litigieux ne pouvait être sérieusement retenue dès lors que l'annonce alléguée datait du 25 février 2013 « soit à une date bien antérieure à l'acte de vente conclu avec la société Overseas » cette annonce laissée sur le site du gérant du navire étant « celle-là même à laquelle avait répondu la société Cargo Shipping » ; qu'en disant que la propriété était en l'espèce contestée « en offrant à nouveau ce navire à la vente », sans rechercher ainsi qu'il était demandé à quelle date l'annonce avait été mise en ligne et s'il y avait eu une volonté quelconque de la société Overseas de revendiquer la propriété du navire, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 1-1 de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 sur la saisie conservatoire des navires ;*

Mais attendu, en premier lieu, que c'est par une appréciation souveraine des éléments de preuve qui lui étaient soumis, et notamment de l'annonce Internet proposant à la vente le navire tout en faisant état

d'importantes réparations et rénovations au cours de l'année 2014 et d'une certification en juillet 2014 que la cour d'appel a estimé que la société Cargo Shipping justifiait de ce que la société Overseas avait remis en vente le navire postérieurement à la vente conclue entre ces sociétés les 30 octobre et 12 décembre 2013 ;

Et attendu, en second lieu, que l'arrêt constate que la société Cargo Shipping alléguait avoir acquis un droit incontestable à la propriété du navire, la vente conclue les 30 octobre et 12 décembre 2013 étant parfaite et le délai de délivrance expiré ; qu'il retient, par motifs adoptés, qu'avant sa délivrance en exécution de ce contrat de vente, le navire « Karl » a été de nouveau proposé à la vente par la société Overseas ; que de ces constatations et appréciations, dont il résulte que la propriété du navire alléguée par la société Cargo Shipping était contestée par la société Overseas, la cour d'appel a, sans dénaturer les conclusions de cette dernière, exactement déduit que la créance du saisissant avait pour cause la propriété contestée d'un navire au sens de l'article 1er, 1 o) de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer ;

D'où il suit que le moyen n'est pas fondé ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne la société Overseas Association Foundation aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette les demandes ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du vingt-huit juin deux mille seize.

MOYEN ANNEXE au présent arrêt.

Moyen produit par Me Rémy-Corlay, avocat aux Conseils, pour la société Overseas Association Foundation.

Le moyen reproche à l'arrêt confirmatif attaqué d'AVOIR débouté la Société Overseas Association Foundation de sa demande de mainlevée de la saisie et maintenu l'autorisation de saisie conservatoire du navire « Karl » outre les condamnations aux frais irrépétibles ;

AUX MOTIFS PROPRES QUE « il est constant que la convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer est applicable à la cause, la Fédération de Saint-Christophe et Niévès dont le navire saisi bat pavillon, et la France où le navire a été saisi, étant parties contractantes ; qu'en application de cette convention, une simple allégation de créance maritime suffit à justifier la saisie conservatoire d'un navire aux risques et périls du créancier saisissant, l'office du juge se bornant à constater que cette créance entre bien dans l'une des catégories énumérées dans la liste des créances maritimes exhaustivement dressée par l'article 1er de la convention. Dès lors, les contestations de la société Overseas Association relativement à la matérialité de la remise en vente du navire et à l'imputabilité du défaut de livraison de celui-ci sont, devant le juge de la saisie, inopérantes ; que cependant, la société Overseas Association soutient que la créance alléguée par la société Cargo Shipping, née de l'inexécution du contrat de vente, ne serait pas de nature maritime, tandis que cette dernière prétend que sa créance trouverait à la fois sa cause dans la propriété contestée du navire ainsi que dans les fournitures et réparations effectuées pour celui-ci, de sorte qu'il s'agirait d'une créance maritime en applications l'article 1er § 1 alinéas k, 1 et o de la convention ; que même à considérer que l'acompte à valoir sur le prix de vente du navire était, selon l'économie du contrat, destiné à permettre au vendeur de financer des travaux de rénovation du Karl, le règlement de la somme de 400 000 dollars ne trouve sa cause juridique que dans l'obligation de l'acquéreur de s'acquitter du prix de vente, et non dans des fournitures d'équipements et des frais de réparation du navire ; que les alinéas k et l de l'article 1er § 1 de la convention ne sont donc pas applicables à la cause ; qu'en revanche, le juge de l'exécution a relevé à juste titre que cette créance était de nature maritime au sens de l'alinéa o de ce texte, en ce qu'elle avait pour cause la propriété contestée du navire ; qu'à cet égard, contrairement à ce que prétend la société Overseas Association, la société Cargo Shipping ne soutient pas avoir fait pratiquer la saisie conservatoire litigieuse afin d'obtenir la restitution de son acompte de 400 000 dollars en invoquant la résolution du contrat de vente pour inexécution, mais allègue au contraire avoir acquis un droit incontestable sur la propriété du navire, la vente étant parfaite et le délai de livraison expiré, tandis que le vendeur conteste son droit en offrant à nouveau ce navire à la

vente ; que ce faisant, les manquements de la société Overseas Association ainsi allégués ont bien pour effet de rendre la propriété du navire contestable, et la créance de 400 000 dollars en vertu de laquelle la saisie a été pratiquée a bien une nature maritime puisqu'elle a été versée pour l'acquisition de sa propriété contestée ; qu'il convient donc de confirmer le jugement attaqué ; qu'il serait enfin inéquitable de laisser à la charge de la société Cargo Shipping l'intégralité des frais exposés par elle à l'occasion de l'instance d'appel et non compris dans les dépens, en sorte qu'il lui sera alloué une somme de 3 000 euros en application de l'article 700 du code de procédure civile.»

ET AUX MOTIFS ADOPTES DU PREMIER JUGE QUE : « 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 dispose qu'un navire battant pavillon d'un des Etats contractants ne peut être saisi dans le ressort d'un Etat Contractant qu'en vertu d'une créance maritime ; que le navire « Karl » bat pavillon de St. Kitts and Nevis, Partie contractante à la convention qui a été ratifiée par la France ; qu'il ressort de l'article 1er de cette Convention que l'expression « créance maritime » signifie l'allégation d'un droit OU d'une créance ayant notamment pour cause la propriété contestée d'un navire ; qu'il ressort des éléments de l'espèce que la société Reliable Cargo Shipping Inc fait valoir que son droit de propriété lui serait contesté au motif que le vendeur exigerait des garanties non convenues pour livrer le navire qui aurait dû l'être depuis juin 2014 et que celui-ci aurait été de nouveau proposé à la vente ; qu'il n'appartient pas à la présente juridiction de constater si ce droit de propriété est réellement contesté ou non, mais seulement de constater une apparence de réalité ; qu'en justifiant de ce que le navire a été proposé à la vente par une publication sur un site internet du gestionnaire du navire sur la page « Listing of ship for sale by Marineserve », peu important qu'un prix ait été spécifié ou non, et ce alors que la livraison du navire n'a pas encore eu lieu, la société Reliable Cargo Shipping Inc allègue par ce fait l'existence d'une créance ayant pour cause la propriété contestée d'un navire ; qu'il s'agit en conséquence d'une créance maritime permettant la saisie du navire, ce qui justifie de débouter la société Overseas Association Foundation de sa demande de mainlevée de la saisie conservatoire pratiquée »

ALORS QUE 1°) seule une créance maritime autorise la mise en place de la saisie conservatoire d'un navire au regard de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 ; qu'au sens de l'article 1-1 (o) la créance ayant pour objet la propriété contestée d'un navire se rapporte uniquement aux litiges entre propriétaires se disputant le droit de propriété sur le navire et non aux modalités de la vente du navire ; que s'il suffit au demandeur à la saisie d'alléguer une créance sans avoir à en démontrer le caractère certain ni même qu'elle est « fondée en son principe », il étre cependant étre certain que ladite créance est effectivement maritime ; qu'en considérant, par motifs

adoptés, qu'il ne lui appartenait pas de déterminer « si ce droit propriété est réellement contesté ou non, mais seulement de constater une apparence de réalité » pour refuser, par motifs propres, de rechercher si l'exposante contestait effectivement la propriété du navire litigieux, la Cour d'appel a violé l'article 1-1 de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 sur la saisie conservatoire des navires ;

ALORS QUE 2°) seule une créance maritime autorise la mise en place de la saisie conservatoire d'un navire au regard de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 ; qu'au sens de l'article 1-1 (o ) la créance ayant pour objet la propriété contestée d'un navire se rapporte uniquement aux litiges entre propriétaires se disputant le droit de propriété sur le navire et non aux modalités de la vente du navire ; que la validité même du contrat de vente n'a jamais été contestée par l'exposante qui a seulement conditionné la livraison de la chose au paiement complet du prix ou à tout le moins à la fourniture d'une garantie bancaire pour le solde ; qu'il ne suffit pas au demandeur à la saisie d'alléguer qu'il « revendique » la propriété du navire pour dire que la créance est maritime, le juge devant déterminer la nature de la créance au regard des conclusions de chacune des parties ; qu'en retenant néanmoins que la créance de la Société Reliable Cargo Shipping était maritime au seul motif que ladite Société alléguait avoir un droit acquis à la propriété, la Cour d'appel a violé l'article 1-1 de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 sur la saisie conservatoire des navires ;

ALORS QUE 3°) seule une créance maritime autorise la mise en place de la saisie conservatoire d'un navire au regard de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 ; qu'au sens de l'article 1-1 (o ) la créance ayant pour objet la propriété contestée d'un navire se rapporte uniquement aux litiges entre propriétaires se disputant le droit de propriété sur le navire et non aux modalités de la vente du navire ; que la validité même du contrat de vente n'a jamais été contestée par l'exposante qui a seulement conditionné la livraison de la chose au paiement complet du prix ou à tout le moins à la fourniture d'une garantie bancaire pour le solde ainsi qu'il ressortait expressément de ses conclusions (v. conclusions p. 4 al. 3, p. 6 et pp. 8 et 9) ; qu'en disant que la propriété était en l'espèce contestée, la Cour d'appel a dénaturé les écritures de l'exposante en violation des articles 4 et 5 du Code de procédure civile ;

ALORS QUE 4°) seule une créance maritime autorise la mise en place de la saisie conservatoire d'un navire au regard de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 ; qu'au sens de l'article 1-1 (o ) la créance ayant pour objet la propriété contestée d'un navire se rapporte uniquement aux litiges entre propriétaires se disputant le droit de propriété sur le navire et non aux modalités de la vente du navire ; que l'exposante a fait valoir que la prétendue « contestation de propriété » alléguée par la partie adverse et tenant à ce qu'elle aurait remis à la vente le navire litigieux ne pouvait être

sérieusement retenue dès lors que l'annonce alléguée datait du 25 février 2013 « soit à une date bien antérieure à l'acte de vente conclu avec la Société Overseas Association Foundation » cette annonce laissée sur le site du gérant du navire étant « celle-là même à laquelle avait répondu la Société Reliable Cargo Shipping » (v. conclusions p. 10) ; qu'en disant que la propriété était en l'espèce contestée « en offrant à nouveau ce navire à la vente », sans rechercher ainsi qu'il était demandé à quelle date l'annonce avait été mise en ligne et s'il y avait eu une volonté quelconque de la Société Overseas de revendiquer la propriété du navire, la Cour d'appel a manqué de base légale l'article 1-1 de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 sur la saisie conservatoire des navires.