

Accueil > Jurisprudence > Chambre commerciale, financière et économique > Arrêt n°390 du 5 mai 2021 (19-21.688) - Cour de cassation - Chambre commerciale, financière et économique - ECLI:FR:CCAS:2021:CO00390

Arrêt n°390 du 5 mai 2021 (19-21.688) - Cour de cassation - Chambre commerciale, financière et économique - ECLI:FR:CCAS:2021:CO00390

Transports maritimes

Rejet

Demandeur(s) : société [Personne physico-morale 1], société d'exercice libéral à responsabilité limitée

Défendeur(s) : Administration des douanes et droits indirects ; et autre(s)

Désistement partiel

1. Il est donné acte à la société [J], agissant en qualité de liquidateur de la société SeafranceSeafrance, du désistement de son pourvoi en ce qu'il est dirigé contre les sociétés Euro-Transmanche et Euro-Transmanche 3BE.

Faits et procédure

2. Selon l'arrêt attaqué (Douai, 6 juin 2019), par des contrats du 29 juin 2012, les sociétés Euro-Transmanche et Euro-Transmanche 3BE (les sociétés Euro-Transmanche) ont conclu, chacune, avec la société SeafranceSeafrance un contrat d'affrètement coque nue, portant respectivement sur les navires Rodin et [Q], pour une durée de trois ans renouvelable, à compter de la livraison du navire, les contrats pouvant être dénoncés au moins trente jours avant leur terme. Par un jugement du 10 avril 2015, la société SeafranceSeafrance a fait l'objet d'une procédure de sauvegarde. Le 27 mai 2015, les sociétés Euro-Transmanche ont mis fin aux contrats avec effet au 1er juillet 2015, à minuit. Par des jugements des 11 juin et 31 juillet 2015, la société SeafranceSeafrance a été mise en redressement puis liquidation judiciaire et M. [J] a été désigné en qualité de liquidateur.

3. Par une ordonnance du 29 juin 2015, le juge des référés d'un tribunal de commerce a dit n'y avoir lieu d'ordonner la suspension des effets de la résiliation des contrats d'affrètement coque nue. Faisant valoir qu'à compter du 2 juillet 2015, la société SeafranceSeafrance avait perdu la qualité d'affréteur et d'armateur des navires dont la garde juridique avait été transférée aux sociétés Euro-Transmanche qui en étaient propriétaires, M. [J] a assigné l'administration des douanes et droits indirects (l'administration des douanes) et les sociétés Euro-Transmanche en restitution de la consignation constituée pour garantir le paiement des contributions indirectes et des droits de port pour la période du 2 juillet 2015 au 13 septembre 2015.

Examen du moyen

Sur le moyen, pris en sa septième branche, ci-après annexé

4. En application de l'article 1014, alinéa 2, du code de procédure civile, il n'y a pas lieu de statuer par une décision spécialement motivée sur ce moyen qui n'est manifestement pas de nature à entraîner la cassation.

Sur le moyen, pris en ses première, deuxième, troisième, quatrième, cinquième et sixième branches

Enoncé du moyen

5. M. [J], ès qualités, fait grief à l'arrêt de rejeter sa demande de condamnation de l'administration des douanes à lui payer la somme de 249 126 euros, avec intérêts capitalisés, alors :

« 1°/ que la redevance de stationnement au titre des droits de port est à la charge de l'armateur ; qu'en cas d'affrètement, tel que défini par les dispositions de l'article L. 5423-1 du code des transports, l'affréteur devient l'armateur du navire ; que l'affréteur perd sa qualité d'armateur à la date d'expiration du contrat d'affrètement, nonobstant la possession du navire, qui est une simple situation factuelle ne modifiant pas la durée du contrat ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a constaté que les deux contrats d'affrètement conclus entre la société SeafranceSeafrance, affréteur, et les sociétés Euro-Transmanche, frètes respectifs des navires Rodin et [Q], prévoyaient, en leurs articles 3.1/3.2/3.3, que l'affrètement était conclu pour une durée de trois ans à compter de la livraison du navire à l'affréteur et qu'il serait renouvelé par tacite reconduction à l'expiration de cette période pour une durée identique, sauf dénonciation par l'une ou l'autre des parties trente jours avant son échéance ; qu'elle a également relevé que par lettre

recommandée du 27 mai 2015, les sociétés Euro-Transmanche avaient mis fin aux contrats d'affrètement à effet au 1er juillet 2015 à minuit ; qu'il en ressortait qu'à compter du 1er juillet 2015 à minuit, les contrats d'affrètement arrivaient à expiration ; qu'en affirmant néanmoins qu'à raison de la possession du navire, la société SeafranceSeafrance n'avait perdu la qualité d'armateur que le 12 septembre 2015, et qu'elle était redevable des droits de port jusqu'à cette date, la cour d'appel a violé les articles L. 5321-1, L. 5411-2, R. 5321-1 et R. 5321-19 du code des transports ;

2°/ que la redevance de stationnement au titre des droits de port est à la charge de l'armateur ; qu'en cas d'affrètement, tel que défini par les dispositions de l'article L. 5423-1 du code des transports, l'affrèteur devient l'armateur du navire ; qu'en affirmant que le fait que les sociétés Euro-Transmanche aient conclu de nouveaux contrats d'affrètement sur les navires avec une société tierce, signés en juin 2015 et prévoyant la mise à disposition des navires pour le nouvel armateur le 2 juillet 2015, était sans incidence sur la détermination du redevable des droits de port, la cour d'appel a violé les articles L. 5321-1, L. 5411-2, R. 5321-1 et R. 5321-19 du code des transports ;

3°/ que les conventions tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a constaté que les deux contrats d'affrètement conclus entre la société Seafrance, affrèteur, et les sociétés Euro-Transmanche, frètes respectifs des navires Rodin et [Q], prévoyaient, en leurs articles 3.1/3.2/3.3, que l'affrètement était conclu pour une durée de trois ans à compter de la livraison du navire à l'affrèteur et qu'il serait renouvelé par tacite reconduction à l'expiration de cette période pour une durée identique, sauf dénonciation par l'une ou l'autre des parties trente jours avant son échéance ; que la cour d'appel n'a relevé, parmi les stipulations contractuelles relatives à la restitution du navire, mentionnées aux articles 5.1/5.2/5.3/5.4 des contrats, l'existence d'aucune clause de prolongation de la durée des contrats d'affrètement ; qu'en affirmant que la relation contractuelle ne prenait pas fin à la date d'expiration du contrat mais à la date à laquelle le frèteur avait repris possession du navire, et que cette reprise se traduisait par l'établissement d'un procès-verbal de restitution, la cour d'appel a violé l'article 1134 du code civil, dans sa rédaction antérieure à l'ordonnance du 10 février 2016 ;

4°/ qu'un procès-verbal de restitution établi contradictoirement par les cocontractants se borne à constater une situation de fait et ne conditionne pas la restitution elle-même ; qu'en affirmant que la restitution des navires ne pouvait être caractérisée par la simple mise à disposition des navires mais était conditionnée à la signature par les parties d'un procès-verbal de restitution, la cour d'appel a violé l'article 1134 du code civil, dans sa rédaction antérieure à l'ordonnance du 10 février 2016 ;

5°/ que la restitution d'une chose mise à disposition est effective à la date de remise en possession de la chose au propriétaire ; qu'en l'espèce, en estimant que la société SeafranceSeafrance n'avait pas remis les sociétés Euro-Transmanche en possession des navires dès le 2 juillet 2015, en se bornant à relever que les navires étaient occupés par des salariés de la société SeafranceSeafrance et des tiers, sans rechercher comme elle y était invitée si la société SeafranceSeafrance n'avait pas donné son accord sur le lieu et le jour de la restitution et sur l'identité de l'expert chargé de l'inventaire, si elle n'avait pas désarmé les navires, si elle n'avait pas désactivé les badges de l'équipage, et si l'occupation des navires, malgré la présence de salariés de la société SeafranceSeafrance, n'était pas une occupation illicite réalisée sans autorisation et hors de son chef, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 1134 du code civil, dans sa rédaction antérieure à l'ordonnance du 10 février 2016 ;

6°/ que la restitution d'une chose mise à disposition est effective à la date de réalisation des opérations contradictoires de remise en possession de la chose au propriétaire, et non à la date de la signature du procès-verbal constatant ces opérations ; qu'en l'espèce, la cour d'appel a constaté que les expertises contradictoires prévues aux contrats d'affrètement étaient intervenues les 2, 3, 4 et 7 septembre 2015 et que ce n'est que le 12 septembre 2015 que les sociétés Euro-Transmanche avaient pris acte des redélivrations ; qu'en jugeant que les navires avaient été restitués le 12 septembre 2015, soit à une date dépendant exclusivement du bon-vouloir des sociétés Euro-Transmanche, plutôt qu'au 7 septembre 2015, date de fin de réalisation des expertises contradictoires, la cour d'appel a violé l'article 1134 du code civil, dans sa rédaction antérieure à l'ordonnance du 10 février 2016. »

Réponse de la Cour

6. Il résulte des articles R. 5321-19 du code des transports ou R. 212-2 du code des ports maritimes que la redevance de stationnement est à la charge de l'armateur, c'est-à-dire de celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire. Après avoir exactement énoncé que l'armateur s'entend de l'affrèteur en cas d'affrètement coque nue, l'arrêt constate d'abord que les contrats d'affrètement litigieux ont été dénoncés par les sociétés Euro-Transmanche avec effet au 1er juillet 2015 à minuit, que, postérieurement à cette date, les navires sont restés occupés par des salariés de la société SeafranceSeafrance et des tiers non déterminés et qu'aux termes d'un protocole de sortie de crise du 31 août 2015, les représentants des salariés de la société SeafranceSeafrance se sont engagés à libérer les navires au plus tard le 2 septembre 2015. Il relève ensuite que la société SeafranceSeafrance était tenue contractuellement de restituer les navires à la date d'expiration des contrats et, en cas de retard, de payer une indemnité et retient que les parties avaient prévu que la date d'expiration du contrat et celle de la restitution du navire pussent ne pas coïncider. Il en déduit justement que les contrats expirés ont continué à produire des effets et que la société SeafranceSeafrance, qui avait conservé « la

garde de la structure et du comportement » des navires jusqu'à leur restitution, n'avait perdu sa qualité d'armateur qu'à la date de cette restitution.

7. Après avoir constaté que les parties avaient prévu que la restitution des navires serait matérialisée par un procès-verbal de restitution dûment signé, auquel serait annexé le rapport d'expertise contradictoire des navires, que les expertises contradictoires n'avaient pu intervenir que les 2, 3, 4 et 7 septembre 2015 et que, le 12 septembre 2015, les sociétés Euro-Transmanche avaient pris acte de la redélivraison non conforme des navires, l'arrêt en déduit justement qu'en dépit de la conclusion par les sociétés Euro-Transmanche de nouveaux contrats d'affrètement prévoyant une mise à disposition des navires le 2 juillet 2015, date à laquelle les navires auraient dû leur être restitués, la restitution n'a eu lieu que le 12 septembre 2015, de sorte que la société Seafrance restait redevable des droits de port jusqu'à cette date.

8. Le moyen n'est donc pas fondé.

PAR CES MOTIFS, la Cour :

REJETTE le pourvoi ;

Président : M. Rémerly, conseiller doyen faisant fonction de président

Rapporteur : Mme Kass-Danno, conseiller référendaire

Avocat général : Mme Henry

Avocats : SCP Gatineau, Fattaccini et Rebeyrol - SCP Boré, Salve de Bruneton et Mégret

[Contact](#) | [Questions fréquentes](#) | [Plan du site](#) | [Mentions légales](#) | [Mises en ligne récentes](#) | [Documents translated in 6 languages](#)

© Copyright Cour de cassation - Design Publicis Technology