

R.G : 15/03664

COUR D'APPEL DE ROUEN

CHAMBRE CIVILE ET COMMERCIALE

ARRÊT DU 17 AOÛT 2017

DÉCISION DÉFÉRÉE :

15/3159

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE du 08 Juillet 2015

APPELANTE :

Société MS 'KALLISTO' SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH & CO KG

Elbchaussee 370

[...] (ALLEMAGNE)

représentée par Me Valérie GRAY, avocat au barreau de ROUEN,

assistée de Me François LEBORGNE, avocat au barreau de PARIS

INTIMÉES :

Société ATCOM SUPPORT LP

35/3 Buchanan Street

EDIMBOURG (Royaume Uni)

Société OOO KOMTREYD

Ul Dorozhnaya ,

3-A Slanstsy, 1885 60

LENINGRADSKAYA OBLAST (Russie)

représentés par Me Véronique GREFF BOULITREAU, avocat au barreau de ROUEN,

assistés de Me Guillaume DE BASCHER, avocat au barreau de PARIS

COMPOSITION DE LA COUR :

En application des dispositions de l'article 786 du Code de procédure civile, l'affaire a été plaidée et débattue à l'audience du 27 Avril 2017 sans opposition des avocats devant Monsieur FARINA, Président, et Madame BERTOUX, Conseiller,

Le magistrat rapporteur a rendu compte des plaidoiries dans le délibéré de la Cour composée de :

Monsieur FARINA, Président

Madame AUBLIN-MICHEL, Conseiller

Madame BERTOUX, Conseiller

GREFFIER LORS DES DÉBATS :

Mme JEHASSE, Greffier

DÉBATS :

A l'audience publique du 27 Avril 2017, où l'affaire a été mise en délibéré au 06 Juillet 2017, délibéré prorogé pour être rendu ce jour

ARRÊT :

CONTRADICTOIRE

Prononcé publiquement le 17 août 2017, par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du Code de procédure civile,

signé par Monsieur FARINA, Président et par Mme JEHASSE, Greffier.

*

EXPOSE DU LITIGE

Suivant contrat du 23 avril 2014 la société Unifeeder a pris en affrètement pour un an le navire Calisto appartenant à la société Kallisto Schiffahrts.

Le 7 octobre 2014, la société Unifeeder a commandé à la société OW Bunker (OWB) 450 tonnes de fuel à livrer directement au navire Calisto au port de Saint-Pétersbourg.

Pour répondre à cette commande la société OW Bunker (OWB) a commandé cette quantité de fuel à la société OOO Komtrejd (Komtrejd) qui, le 14 octobre 2014, a livré directement au navire Calisto les produits commandés.

La société Atcom Support LP, indiquant agir dans le cadre de relations contractuelles avec la société OOO Komtrejd (Komtrejd), a adressé à la

société OW Bunker (OWB) au titre de la livraison de carburant une facture de 193 050,00 USD.

Le 7 novembre 2014, la société OWB a déposé le bilan.

Par courrier du 10 novembre 2014, les sociétés OOO Komtreyd et Atcom ont indiqué à la société Kallisto Schiffahrts, armateur du navire Calisto, que leur créance de carburant était impayée et que ce carburant demeurait leur propriété.

Par ordonnance du 1er juin 2015 le président du tribunal de commerce du Havre a :

- autorisé les sociétés OOO Komtreyd et Atcom Support LP à procéder à la saisie conservatoire du navire Calisto pour sûreté d'une créance évaluée à la somme de 193 050 USD ou sa contre-valeur en euro à l'encontre de :

- du capitaine du navire Calisto et/ ou de son propriétaire la société Kallisto Schiffahrts,

- et / ou de la société OWB,

- dit que mainlevée de la saisie pourrait être ordonnée moyennant remise d'une garantie bancaire,

- dit que la mainlevée de la garantie bancaire pourra elle-même être obtenue soit :

- «' sur présentation d'une décision judiciaire ou arbitrale ou d'un accord amiable reconnaissant l'existence de la créance de la société Kallisto Schiffahrts à l'encontre de la société OWB et / ou du mandataire à la procédure d'insolvabilité de cette société es qualités, et / ou du capitaine du navire Calisto et / ou de son propriétaire la société Kallisto Schiffahrts'»,

- sur présentation d'un extrait du registre du mandataire à la procédure d'insolvabilité de la société OWB ou d'une lettre de ce mandataire »

La saisie a été aussitôt pratiquée.

Le 3 juin 2015 la mainlevée de la saisie conservatoire était ordonnée en référé moyennant la consignation d'une somme de 176 500 euros.

Par ordonnance du 8 juillet 2015, le tribunal de commerce du Havre a rejeté la demande de rétractation de l'ordonnance du 1er juin 2015 et a condamné la société Kallisto Schiffahrts aux dépens ainsi qu'au paiement

d'une indemnité de procédure de 1.500 euros, et ce aux motifs essentiellement que :

- les sociétés Komtrejd et Atcom justifiaient d'une créance maritime se rapportant au navire « Calisto » ;
- le dernier alinéa de l'article 3.4 de la Convention du 10 mai 1952 « met en évidence la possibilité d'une saisie conservatoire'» concernant «'tous les débiteurs d'une créance maritime » ;

La société Kallisto Schiffahrts d'une part les sociétés OOO Komtrejd et Atcom Support LP d'autre part ont interjeté appel de l'ordonnance du 8 juillet 2015.

Par conclusions en date du 22 juin 2016, la société Kallisto Schiffahrts demande à la

Cour de :

- rétracter l'ordonnance du 1er juin 2015,

en conséquence,

- ordonner la restitution à la société Kallisto Schiffahrts de la somme de 176.500 euros, consignée,

subsidiatement,

- rétracter l'ordonnance sur requête du 1er juin 2015 en ce qu'elle a autorisé la saisie du navire «' Calisto'» pour garantie de la créance alléguée par les sociétés OOO Komtrejd et Atcom Support LP à l'encontre de la société

OWB.

en conséquence,

- dire que la consignation de la somme de 176.500 euros séquestrée ne vaudra que pour sûreté de la créance alléguée par les sociétés OOO Komtrejd et Atcom Support LP à l'encontre du Capitaine du navire "CALISTO" et/ou de son propriétaire, la société Kallisto Schiffahrts

- en cas de confirmation de l'ordonnance déférée en ce qu'elle a déclaré mal fondée la demande de rétractation de l'ordonnance du 1er juin 2015, confirmer cette dernière ordonnance ainsi que celle du 8 juillet 2015 en ce qu'elles ont dit que la déconsignation de la somme séquestrée ne pourra intervenir que sur une décision de justice devenue définitive,

- au cas où la Cour estimerait devoir confirmer l'ordonnance de référé du 8 juillet 2015 en ce qu'elle a déclaré mal fondée la demande de la société MS " K A L L I S T O " SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH & CO KG aux fins de rétractation de l'ordonnance sur requête du 1er juin 2015 et infirmer cette ordonnance ainsi que celle du 8 juillet 2015 en ce qu'elles ont dit que la déconsignation de la somme séquestrée ne pourra intervenir que sur une décision de justice devenue définitive:

-dire que la déconsignation de la somme séquestrée ne pourra intervenir que sur une décision de justice exécutoire,

- débouter les sociétés OOO Komtreyd et Atcom Support LP de leurs demandes,

- condamner les sociétés OOO Komtreyd et Atcom Support LP aux dépens et au paiement de la somme de 16 000 euros au titre de l'article 700 du Code de Procédure Civile,

Par conclusions en date du 27 juin 2016, les sociétés Komtreyd et Atcom demandent à

la Cour de :

- dire que, conformément aux dispositions de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952, le navire «Calisto» pouvait être saisi, sur le fondement à la

fois :

- de la créance maritime alléguée à l'encontre du Capitaine du « Calisto » et/ou de la société Kallisto Schiffahrts,

- et de la créance maritime alléguée à l'encontre de la société O.W. Bunker & Trading A/S;

en conséquence,

- confirmer les ordonnances des 3 juin et 8 juillet 2015 en ce qu'elles ont décidé que le navire « Calisto » pouvait être saisi sur ces deux fondements et en ce qu'elles ont rejeté les demandes en rétractation d'ordonnance et en restitution de la somme consignée ;

- confirmer les ordonnances des 3 juin et 8 juillet 2015 en ce qu'elles ont rejeté la demande tendant à voir limiter la garantie fournie à la seule créance sur la société Kallisto Schiffahrts et/ou sur le Capitaine du CALISTO ;

- infirmer les ordonnances des 3 juin et 8 juillet 2015 en ce qu'elles ont décidé que la déconsignation de la somme séquestrée à titre de garantie ne pourra intervenir que sur une décision de justice devenue définitive;

statuant à nouveau

- dire la garantie mise en place par la société Kallisto Schiffahrts pourra être actionnée :

- soit sur présentation d'une décision judiciaire ou arbitrale ou d'un accord amiable reconnaissant l'existence de leur créance à l'encontre de la société O.W. Bunker & Trading A/S et/ou du mandataire à la procédure d'insolvabilité de cette société, es qualité, et/ou du Capitaine du navire «Calisto» et/ou de la société Kallisto Schiffahrts ;

- soit sur présentation d'un extrait du registre du mandataire à la procédure d'insolvabilité de la société O.W. Bunker & Trading A/S ou d'une lettre de ce mandataire, confirmant dans les deux cas que les sociétés OOO Komtreyd et/ou Atcom Support LP ont déclaré leur créance dans la procédure d'insolvabilité de la société O.W. Bunker & Trading A/S et que cette créance, partiellement ou totalement, a été validée et approuvée par le mandataire comme étant une créance légitime.

- à titre subsidiaire, infirmer les ordonnances des 3 juin et 8 juillet 2015 en ce qu'elles ont décidé que la déconsignation de la somme séquestrée ne pourra intervenir que sur une décision de justice devenue définitive ;

statuant à nouveau, dire que la déconsignation de la somme séquestrée à titre de garantie ne pourra intervenir que sur une décision de justice simplement exécutoire ;

- condamner la société Kallisto Schiffahrts aux dépens et au paiement de la somme de 10.000 € sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile ;

SUR CE

Sur la demande de rétractation de l'ordonnance sur requête

Attendu qu'au soutien de sa demande de rétractation la société Kallisto Schiffahrts fait

valoir essentiellement que :

- la société Unifeeder a réglé le 28 octobre 2014 la facture de la société OWB ;

- faisant une analyse littérale de l'article 1er de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 le premier juge a retenu que la saisie conservatoire pouvait être autorisée pour toute créance de carburant relative au navire même si le débiteur n'était ni le propriétaire ni l'affréteur du navire,
- or l'intention initiale des rédacteurs de cette convention était de ne permettre la saisie d'un navire que pour la garantie de paiement des seules créances sur le propriétaire du navire ;
- par l'article 3 § 4 alinéa 1er, ils ont étendu cette possibilité à la seule hypothèse dans laquelle, la dette est contractée par l' affréteur en cours, car celui-ci est impliqué dans l'exploitation du navire ;
- en cas de saisie du navire pour une créance contre l'affréteur en cours, le navire est toujours entre les mains de l'exploitant qui a contracté la dette,
- cela s'explique parce qu'il est de l'intérêt de l'exploitant de fournir, par une saisie conservatoire, une garantie, afin de pouvoir disposer à nouveau du navire ;
- mais la saisie d'un navire pour dettes de l'affréteur n'est plus possible après la fin de l'affrètement du navire,
- c'est pourquoi cette exception ne s'étend ni à l'ancien affréteur ni à aucun autre débiteur qui serait sans lien d'exploitation du navire au moment de la saisie,
- ainsi une saisie ne peut-elle être autorisée que lorsque le saisissant se prévaut d'une créance contre le propriétaire ou l'affréteur du navire dont le contrat d'affrètement est en cours, lesquels sont impliqués dans l'exploitation du navire ;
- il en résulte que la saisie d'un navire ne peut être autorisée en garantie de la dette maritime d'une autre personne que l'exploitant du navire ;
- le fait que la créance porte sur du carburant fourni au navire n'autorise pas le créancier à solliciter la saisie du navire si l'exploitant de celui-ci n'est pas le débiteur de cette créance ;
- la seule exception permettant la saisie du navire pour une dette qui n'a pas été contractée par l'exploitant du navire concerne la situation dans laquelle le saisissant justifie d'une créance privilégiée,
- à cet égard, en droit interne Français, une saisie conservatoire du navire pour une créance contre un débiteur autre que le propriétaire du

navire n'est possible que si le saisissant justifie d'une créance privilégiée ;

- le même principe s'applique en matière de saisie conservatoire du navire dans le cadre de la convention de Bruxelles de 1952,

- cette exception s'explique parce que la créance privilégiée est liée au navire lui-même,

- le 2ème alinéa de l'article 3 §4 de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 ne peut en conséquence être interprété comme permettant de saisir un navire pour des créances à l'encontre d'autres personnes que son propriétaire ou son affréteur ;

- dans une situation où le saisissant ne justifiait pas d'une créance privilégiée, la cour de cassation par arrêt du 4 octobre 2005 (affaire R One) a posé le principe selon lequel seul le créancier titulaire d'une créance privilégiée peut saisir un navire qui n'appartient plus au débiteur ;

- il résulte en effet de l'articulation des articles 2, 3 et 9 de la Convention de Bruxelles que la saisie conservatoire d'un navire n'appartenant pas au débiteur ne peut être autorisée que si le saisissant se prévaut d'une créance privilégiée ;

- l'article 9 de la Convention qui prévoit que celle-ci ne crée pas de droit de suite s'applique dans l'hypothèse de la saisie d'un navire pour dettes d'un ancien affréteur,

- le droit de suite visé par ce texte est le pouvoir pour le titulaire d'un droit réel de l'exercer sur la chose en quelque lieu qu'elle se trouve,

- il peut s'exercer dans le cadre d'une saisie conservatoire comme dans celui d'une saisie-exécution ;

- en l'espèce, la société Kallisto Schiffahrts propriétaire du navire saisi n'est pas la débitrice de la créance invoquée par les sociétés OOO Komtrejd et Atcom Support LP, qui ont vendu à la société OWB le carburant,

- la société OWB qui a commandé le carburant n'a agi à l'égard de l'affréteur la société Unifeeder, que comme fournisseur de fuel ; débitrice de la créance de carburant, elle n'est pas impliquée dans l'exploitation du navire,

- en outre la créance invoquée n'est pas privilégiée ; ce n'est pas non plus une créance maritime se rapportant au navire mais une créance contre un débiteur «terrestre» ;

- par conséquent, les créanciers de la société OWB ne pouvaient en vertu de la Convention de mai 1952 solliciter la saisie conservatoire du navire ;

- à part l'ordonnance déferée, une seule décision a admis la possibilité de saisir à titre conservatoire un navire pour une créance à l'encontre d'une autre personne que son exploitant (ordonnance du Président du Tribunal de Commerce de Dax du 15 juin 2015) ;

- les arrêts de Cours d'appel invoqués par les sociétés OOO Komtrejd et Atcom Support LP, n'ont pas admis cette possibilité ;

- en outre ces arrêts qui concernent des dettes contractées par d'anciens affréteurs, et donc par des personnes qui n'exploitaient pas le navire au moment de la saisie, sont en contradiction avec la jurisprudence "R One",

- le fait que dans l'affaire qui a donné lieu à l'arrêt R One, le transfert de propriété du navire résulte d'une vente judiciaire est sans influence sur la décision de la cour de cassation, laquelle n'a pas relevé ce point pour écarter le moyen tiré des dispositions de l'article 3 de la Convention de 1952.

- il y a lieu enfin de distinguer entre saisie conservatoire et saisie exécution, laquelle est pratiquée en vue de la vente du bien saisi :

- la convention de Bruxelles de mai 1952 régit les saisies conservatoires,

- l'objectif poursuivi par les dispositions de cette convention n'est pas de faire du navire le gage des créanciers, puisque dès lors qu'elles ne portent que sur la saisie conservatoire et non sur la saisie exécution, elles ne permettent pas de faire vendre le navire en justice,

- la saisie conservatoire traduit la responsabilité personnelle du navire, considéré comme le débiteur de la créance,

- c'est pourquoi la saisie conservatoire n'est plus possible pour un navire passé en d'autres mains que celles du débiteur,

Attendu que les sociétés Komtrejd et Atcom font valoir essentiellement que :

- la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 applicable en l'espèce, est fondée sur trois principes, à savoir :

- une immunité de saisie pour navire de mer sauf si le créancier détient une créance maritime, au sens de l'article 1.1, qui donne une liste limitative de ces créances,
- le navire auquel la créance se rapporte peut toujours être saisi même si le débiteur n'est pas le propriétaire du navire,
- le navire saisi est la garantie de cette créance maritime,
- en l'espèce le navire Calisto pouvait être saisi en vertu à la fois de l'article 3.1 et de l'article 3.4 de la Convention :
- selon l'article 3.1 de la convention, la saisie peut être sollicitée par le créancier titulaire d'une créance maritime,
- la condition nécessaire et suffisante est de pouvoir invoquer une créance relative de saisie figurant sur la liste des créances, donnée par l'article 1.1, et permettant la saisie ;
- ainsi sur l'allégation d'une créance maritime se rapportant au navire saisi, le créancier peut être autorisé à pratiquer la saisie du navire,
- dans la liste des créances maritimes figure la fourniture de carburant au navire concerné par la saisie (article 1.1 k),
- la créance, qui a pour cause la fourniture de carburant à un navire, est une créance maritime ;
- la saisie pouvait être autorisée sur le fondement de l'article 3.1 de la Convention,
- selon les dispositions de l'article 3.4 de la Convention, un navire peut être saisi en garantie de la dette d'une autre personne que le propriétaire, et ce quel que soit le débiteur,
- ce texte n'exige pas que le débiteur de la créance maritime soit contre celui qui exploite le navire et que cette créance soit née de l'exploitation du navire ; faisant du navire le gage des créanciers, il s'applique à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime;
- la convention prévoit spécifiquement la saisie d'un navire en garantie de la dette maritime d'une autre personne que le propriétaire,
- cette possibilité a été appliquée par plusieurs décisions de cours d'appel
- il est possible de saisir un navire n'appartenant pas au débiteur que la créance soit ou non privilégié et donc sans avoir à justifier d'un privilège,

- selon la jurisprudence récente la saisie conservatoire d'un navire est permise en garantie d'une créance non privilégiée à l'encontre de l'ancien affréteur du navire,
- la décision prise dans l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt R One n'est pas transposable au présent litige,
- selon cet arrêt, le créancier de l'ancien propriétaire d'un navire judiciairement vendu ne peut pratiquer une saisie conservatoire sur ce navire, qui appartient à un nouveau propriétaire,
- la solution donnée n'est pertinente que dans le cas d'une saisie conservatoire pour garantir la créance contre l'ancien propriétaire,
- en l'occurrence le carburant ayant été commandé par une personne tenue d'une créance maritime, le navire auquel il a été fourni peut être saisi ;
- le fait que la société OW Bunker ne soit pas l'exploitant du navire est donc sans incidence,
- elle est dans la même situation qu'un ancien affréteur dès lors qu'elle n'exploitait pas le navire au moment de la saisie et que sa dette se rapporte au navire saisi ;
- la jurisprudence postérieure à l'arrêt R One refuse d'étendre le principe dégagé par cet arrêt à d'autres hypothèses ; elle admet la saisie conservatoire en garantie d'une créance à l'encontre d'un autre que son propriétaire, d'une créance contre un ancien affréteur, ou encore d'une créance à l'encontre de toute personne qui exploite le navire au moment de la saisie, sans exiger que la créance soit privilégiée ;
- l'article 9 de la Convention, en indiquant que celle-ci ne crée pas de « droit de suite » sur le navire ne vise que le droit de suite qui permet au créancier malgré la vente du navire, de saisir celui-ci entre les mains du nouvel acquéreur ;
- en l'absence de vente du navire, ce texte ne s'applique pas en cas de saisie dirigée contre le propriétaire du navire ou du nouvel affréteur pour une dette de l'ancien affréteur ;
- en outre en cas d'affrètement le navire ne change pas de propriétaire ; il n'y a donc pas de transfert de propriété,
- la société Kallisto Schiffahrts était propriétaire au moment de la commande du carburant et elle l'est toujours au moment de la saisie ;

- par ailleurs le droit de suite visé par la convention s'exerce dans le cadre d'une saisie conservatoire et non d'une saisie-exécution ;
- l'article 3 § 4 ne distingue pas selon que le contrat de l'affréteur est en cours ou est terminé; il interdit seulement la saisie d'autres navires appartenant au propriétaire du navire dont la saisie est sollicitée ;
- la saisie est donc possible après re-délivraison du navire à la fin de l'affrètement à temps,
- l'absence de droit de suite est indifférente
- l'article 9 ne restreint pas l'application de l'article 3 § 4 à l'hypothèse d'un affrètement en cours ou, en cas de délivrance du navire, après affrètement, à la justification d'une créance privilégiée par le saisissant ;
- il ne subordonne pas la saisie-conservatoire à l'existence d'un privilège,

Sur le droit applicable

Attendu qu'il est constant et non contesté que la convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, ratifiée par la France, s'applique au présent litige ;

Sur la demande de rétractation de l'ordonnance sur requête

Attendu que l'article 3§1 de la convention de mai 1952 dispose que : « Sans préjudice des dispositions du § 4 et de l'art. 10, tout demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte alors même que le navire saisi est prêt à faire voile, mais aucun navire ne pourra être saisi pour une créance prévue aux alinéas o, p ou q de l'article premier à l'exception du navire même que concerne la réclamation'».

Que selon l'article 1§1,k) est considérée comme créance maritime, la créance portant sur des «' 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'»; que la créance qui résulte de la fourniture de carburant au navire entre dans cette définition et constitue ainsi une créance maritime au sens de ce texte ;

Qu'en l'espèce, la créance se rapporte à la fourniture de carburant au navire ;

Attendu cependant que l'article 3 § 1 de la convention précitée, énonce expressément qu'il s'applique 'sans préjudice des dispositions du § 4 et de l'art. 10" ;

Attendu qu'il est constant que la référence à l'article 10 de la convention faite par l'article 3 §1 de celle-ci procède d'une erreur (due à une «renumérotation» tardive du texte) et qu'il faut lire l'article 3§1 comme faisant référence à l'article 9, le texte devenant ce qui suit : «

sans préjudice de l'article 9, tout demandeur peut saisir le navire auquel la créance se

rapporte » (Cass. com., 4 oct. 2005, pourvoi no 03-18.854; Cass. com., 4 oct. 2005, no 02-18.201) ;

Attendu que les dispositions de la convention visées par l'article 3 § 1 doivent s'analyser les unes par rapport aux autres; que le sens à donner à la convention doit concilier les articles 3 et 9 ;

Que selon l'article 3§4 de la convention ainsi visé par l'article 3 § 1 « 'Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente Convention, mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime'».

Que l'article 9 de la convention dispose que : «' Rien dans cette Convention ne doit être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de cette Convention, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le tribunal saisi du litige. La présente Convention ne confère aux demandeurs aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi ou par la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes si celle-ci est applicable'» ;

Attendu qu'en raison de sa portée générale le principe posé par l'alinéa 1er de ce texte exclut que toute autre disposition de la Convention, et en particulier l'article 3 § 4 susvisé, puisse être considérée « comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de cette convention, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le tribunal saisi du litige » ;

Que compte tenu de l'intitulé de la convention de Bruxelles du 10 mai 1952 conclue ' pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer', l'expression ' droit à une action' contenue dans l'article 9 vise au premier chef l'impossibilité de créer un droit à une action en matière de saisie conservatoire ;

Qu'il résulte des dispositions de l'article 9 précité que la saisie conservatoire d'un navire ne peut être autorisée que pour autant qu'elle soit permise par la loi à appliquer par le tribunal saisi du litige ;

Qu'il ne saurait utilement être soutenu que la condition de respect de la loi interne ainsi posée revient à vider la convention de sa portée ; que les droits internes des pays signataires de la convention peuvent en effet être différents les uns des autres en matière de saisie-conservatoire ;

Attendu qu'en droit français, sauf si le créancier se prévaut d'une créance privilégiée, seuls les navires appartenant au débiteur peuvent être saisis conservatoirement (Décr. n°67-967, art.'30, qui mentionne la qualité de propriétaire du navire saisi, Art. L.112-1 et L.521-1 du Code de procédure civile d'exécution) ;

Qu'en conséquence, la saisie conservatoire d'un navire n'appartenant pas au débiteur ne peut être autorisée que si le saisissant se prévaut d'une créance privilégiée au sens de la loi du for (cf : Cass Com 4 octobre 2005 : arrêt R One) ;

Qu'il en résulte que, si le propriétaire du navire n'est pas le débiteur, la juridiction saisie du litige ne peut, dès lors qu'elle applique le droit interne français, autoriser la saisie que si le créancier dispose d'un privilège sur le navire ;

Que permettre à un créancier chirographaire de saisir un navire n'appartenant pas à son débiteur reviendrait en effet à donner à sa créance, le statut d'une créance privilégiée ;

Que le fait que la créance soit relative à un navire qui n'a jamais cessé d'appartenir à son propriétaire est sans incidence dès lors que le propriétaire du navire n'est pas le débiteur de la créance et qu'en conséquence la preuve du caractère privilégié de la créance doit être rapportée ;

Attendu de ce qui précède il résulte que sauf s'il se prévaut d'une créance privilégiée, le saisissant ne peut être autorisé à procéder à une saisie s'il n'est pas le créancier du propriétaire du navire ;

Attendu qu'il appartient en conséquence en l'espèce aux sociétés Komtrejd et Atcom de justifier d'une créance privilégiée ;

Attendu surabondamment que l'article 3§4 alinéa 2 ne saurait être interprété comme autorisant le créancier à saisir le navire auquel le carburant a été fourni, quel que soit le débiteur de la créance maritime ;

Attendu en effet, que l'article 3§4 de la convention énonce que " Dans les cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente Convention, mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime ".

Que se référant expressément à l'alinéa qui le précède, l'alinéa 2 ne peut-être interprété qu'en tenant compte des conditions fixées par l'alinéa 1;

Que l'alinéa 1 prévoit que c'est le navire exploité par l'affréteur désigné par les termes "ce navire ", ou tel autre appartenant à l'affréteur, qui seuls pourront être saisis ;

Que transposée aux situations visées par l'alinéa 2, l'application de l'alinéa 1er couvre tous les cas où, au moment de la saisie, le débiteur (désigné sous l'expression ' la personne') exploite lui -même un navire, de sorte que la saisie peut s'effectuer soit sur ce navire soit sur tel autre qui lui appartiendrait, ce qui exclut la saisie d'un navire qui n'est pas exploité par le débiteur de la créance maritime;

Attendu que, par ailleurs, cette interprétation est confirmée par les travaux préparatoires de la Convention, cités dans les pièces produites aux débats, et dont il résulte que l'alinéa 2 du § 4 de l'article 3 vise le cas de toute personne qui, exploitant le navire au moment de la saisie conservatoire est débitrice d'une créance maritime;

Sur l'existence d'une créance privilégiée sur la société OWB

Attendu que les sociétés Komtreyd et Atcom font valoir que :

- l'article 2 - 5 de la Convention internationale de Bruxelles pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes du 10 avril 1926, crée un privilège pour les créances nées d'une opération faite en dehors du port d'attache du navire, en vertu des pouvoirs légaux du capitaine pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage,

- la fourniture de carburant correspond à une telle opération,
- la créance maritime née de cette fourniture est donc privilégiée ;

Attendu que la société Kallisto Schiffahrts répond essentiellement :

- les sociétés Komtrejd et Atcom ne peuvent se prévaloir du privilège de l'article 2.5 ;

-le privilège prévu à l'article 2. 5 de la convention de Bruxelles du 10 avril 1926 ne s'applique en effet que si le contrat de fourniture a été passé par le Capitaine du navire, ce qui n'est pas le cas en l'espèce,

- le fait que le capitaine du navire ait signé le bon de livraison est en effet, en lui-même insuffisant pour considérer que la créance provient d'un contrat passé ou d'une opération effectuée par le capitaine tel que l'exige l'article 2.5 de la convention de 1926.

- en outre, au moment de la saisie le délai de six mois prévu à l'article 9 alinéa 1 de cette convention avait expiré le 1er juin 2015, les soutes ayant été livrées le 14 octobre 2014 ;

- l'action de la société Atcom Support LP est irrecevable faute de qualité à agir, cette société ne prouvant pas avoir été chargée de facturer les commandes passées par la société OOO Komtrejd ;

Attendu cela exposé que l'article 2.5 de la convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes du 10 avril 1926 dispose que « Sont privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage: 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 si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants» ;

Attendu que selon l'article 9 de cette convention : ' Les privilèges s'éteignent , en dehors des obstacles prévus par les lois nationales, à l'expiration du délai d'un an, sans que, pour les créances de fournitures visées au n° 5 de l'article 2, le délai puisse dépasser six mois.

Le délai court, pour les fournitures et autres cas visés au n° 5, à partir du jour de la naissance de la créance . Dans tous les autres cas, le délai court à partir de l'exigibilité de la créance' ;

Attendu qu'il est constant en l'espèce que suivant contrat du 23 avril 2014 la société Unifeeder a pris en affrètement pour un an le navire Calisto appartenant à la société Kallisto Schiffahrts.

Que le 7 octobre 2014, la société Unifeeder a commandé à la société OW Bunker (OWB) 450 tonnes de fuel à livrer directement au navire Calisto au port de Saint-Pétersbourg.

Que pour répondre à cette commande la société OW Bunker (OWB) a elle même commandé cette quantité de fuel à la société OOO Komtrejd (Komtrejd) ;

Que le 14 octobre 2014, la société OOO Komtrejd (Komtrejd) a livré directement au navire Calisto les produits commandés ;

Que le fait que le capitaine du navire ait signé le bon de livraison n'établit pas en lui-même, qu'il ait commandé le carburant, et donc que la créance provient d'un contrat passé ou d'une opération effectuée par le capitaine tel que l'exige l'article 2.5 de la convention de 1926 ;

Attendu au surplus que les sociétés OOO Komtrejd et Atcom Support ont introduit leur demande en justice le 1er juin 2015 soit au delà du délai prévu par l'article 9 de la convention de Bruxelles du 10 avril 1926 susvisé ;

Qu'il en résulte qu'à supposer que la créance de fourniture de carburant présente un caractère privilégié, le privilège dont elles se prévalent était éteint à la date d'introduction de leur demande ;

Attendu que compte tenu de ce qui précède, la saisie du navire ne peut être justifiée par l'existence d'un privilège maritime créé lors de la fourniture des soutes ;

Sur l'existence d'une créance maritime sur le propriétaire du navire correspondant à des dommages et intérêts résultant de la destruction du bien d'autrui par le navire ;

Attendu que les sociétés Komtrejd et Atcom invoquent à l'encontre de la société Kallisto Schiffahrts une créance maritime de dommages-intérêts résultant de l'utilisation du carburant ;

Attendu qu'au soutien de leurs prétentions elles font valoir essentiellement que :

- selon les dispositions de l'article 1 ' 1 a) de la Convention de Bruxelles de 1952 est une créance maritime l' allégation d'un droit à une créance

résultant de dommages-intérêts causés par un navire soit par sabordage soit par autrement ;

- les conditions générales du contrat de vente du carburant conclu avec la société OWB comportent une clause de réserve de propriété en faveur du vendeur des soutes tant que le paiement n'a pas été effectué,
- en utilisant le carburant le capitaine du navire représentant de l'armateur a détruit la chose qui faisait l'objet de la clause de réserve de propriété,
- il doit donc les indemniser du préjudice résultant de cette destruction,
- elles sont titulaires d'une créance résultant des dommages causés par le navire résultant de la chose leur appartenant.
- pour le paiement de cette créance maritime elles sont fondées à saisir le navire auquel cette créance de dommages intérêts se rapporte,
- pour l'application des dispositions de la Convention de Bruxelles de Mai 1952 la seule allégation du créance maritime suffit ;

Attendu que la société Kallisto fait valoir que :

* le propriétaire du navire et le capitaine, qui n'ont pas conclu de contrat de fourniture de carburant, ne peuvent être liés par les conditions générales invoqués par les sociétés Komtreid et Atcom ;

- la clause de réserve de propriété est donc inopposable à la société Kallisto Schiffahrts,
- la consommation des soutes mises à bord pour faire tourner les machines ne saurait constituer un dommage causé par ce navire si bien que les dispositions de l'article 1§1 a) de la convention de 1952 sont inapplicables.

Attendu cela exposé que l'article 1.1 de la convention de 1952 dispose qu'est une créance maritime « 'l'allégation d'un droit ou d'une créance résultant de dommages causés par un navire, soit par abordage, soit autrement»;

Attendu que la clause de réserve de propriété invoquée et qui figure aux conditions générales de la société Atcom, énonce que «' La propriété du carburant devrait passer à l'acheteur sous réserve du paiement du carburant livré conformément aux dispositions de l'article 8 du présent contrat'».

Que le vendeur dont la propriété est réservée peut revendiquer le prix impayé par le sous-acquéreur dès lors que ce dernier a reçu le matériel dans son état initial (Com. 17 mars 1998, 95-11.209).

Mais attendu que selon l'article 1.1 de la convention de 1952, est une créance maritime « l'allégation d'un droit ou d'une créance résultant de dommages causés par un navire, soit par abordage, soit autrement»;

Que compte tenu des termes ainsi employés, et spécialement de l'expression ' dommages causés par un navire', l'application de ce texte suppose la survenance d'un événement, en sorte que la consommation du carburant livré ne peut être considérée comme ayant donné naissance à une créance maritime au sens de l'article 1.1 précité ;

Attendu que des éléments qui précèdent il résulte que la demande d'autorisation de pratiquer une saisie-conservatoire formée par les sociétés Komtrejd et Atcom n'est pas fondée ;

Attendu qu'il convient, en conséquence, infirmant la décision déférée, de rétracter l'ordonnance du 1er juin 2015 et d'ordonner la restitution de la somme consignée ;

Sur les autres demandes

Attendu que l'équité commande :

- d'allouer à la société Kallisto Schiffahrts une indemnité de 8 000 euros sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile,
- d'infirmar la décision déférée en ses dispositions relatives à l'indemnité de procédure,
- et de rejeter les demandes en paiement d'indemnité de procédure formées par les intimées ;

Attendu qu'en application de l'article 696 du code de procédure civile les dépens de première instance et d'appel seront supportés par les sociétés o o o Kromtrejd et Atcom Support qui succombent en leurs prétentions ;

PAR CES MOTIFS

La Cour

Statuant publiquement et contradictoirement,

Infirmar la décision déférée,

Rétracte l'ordonnance du 1er juin 2015

En conséquence

Ordonne aux sociétés OOO Komtrejd et Atcom Support LP de restituer à la société MS"Kallisto" Schiffahrtsgesellschaft MBH & CO KG la somme de 176.500 € consignée sur le compte séquestre du Bâtonnier de l'ordre des Avocats au Barreau du Havre,

Condamne les sociétés Ooo komtrejd et Atcom Support LP à payer à la société MS"Kallisto" Schiffahrtsgesellschaft MBH & CO KG une indemnité de procédure de 8 000 euros,

Déboute les parties de leurs demandes plus amples ou contraires au présent dispositif,

Condamne in solidum les sociétés OOO Komtrejd et Atcom Support LP aux dépens et autorise, dans les termes de l'article 699 du code de procédure

civile, la distraction des dépens au profit de l'avocat de la société MS"Kallisto" Schiffahrtsgesellschaft MBH & CO KG.

LE GREFFIER LE PRESIDENT

#