9 décembre 2020

Cour de cassation

Pourvoi n° 18-22.477

Chambre commerciale financière et économique – Formation restreinte hors RNSM/NA

Publié au Bulletin

ECLI:FR:CCASS:2020:CO00748

Titres et sommaires

DROIT MARITIME - Navire - Privilèges - Privilège de l'article L. 5114-8 du code des transports - Domaine d'application - Exclusion - Cas - Dépenses effectuées en vertu d'un mandat judiciaire - Contrats passés par le capitaine en vertu de ses pouvoirs légaux (non)

Selon l'article L. 5114-8 du code des transports, sont notamment privilégiés sur le navire, outre les droits de tonnage ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port (article L. 5114-8, 2°) ainsi que les créances nées des contrats des gens de mer et de toutes personnes employées à bord (article L. 5114-8, 3°). Sont également privilégiées sur le navire les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, dès lors que le capitaine a conclu ces engagements en vertu de ses pouvoirs légaux (article L. 5114-8, 6°). Prive donc sa décision de base légale la cour d'appel qui : - ne précise pas dans quelles conditions les autorités portuaires et les membres de l'équipage auraient pu transmettre à deux sociétés, revendiquant chacune une créance maritime sur le navire, leur privilège au titre du 2° et du 3° de l'article L. 5114-8 du code des transports, - n'explique pas en quoi les autres créances retenues pourraient être privilégiées sur le fondement du 6° du même texte, dès lors qu'il ressortait de l'arrêt, ayant relevé que le capitaine s'était borné à demander aux deux sociétés d'effectuer certaines dépenses en vertu du mandat judiciaire qui leur avait été confié par une juridiction étrangère, que le capitaine n'avait pas passé lui-même les contrats en vertu de ses pouvoirs légaux

TRANSPORTS MARITIMES - Affrètement - Affrètement coque nue - Affréteur - Navire mis à disposition d'un tiers selon un affrètement au voyage - Frais engagés pour la poursuite du voyage - Action du tiers contre le fréteur coque nue - Gestion d'affaire (non)

En droit maritime, le contrat d'affrètement est le contrat par lequel le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur pour le transport de marchandises ou de personnes. En particulier, dans le cas de l'affrètement coque-nue, le fréteur met à disposition de l'affréteur, pour la période fixée, un navire sans armement, ni équipement, ni équipage, ni approvisionnement, assurances ou autres fournitures (ou avec équipement et armement incomplets). L'affréteur dispose alors de la totalité de la gestion nautique et commerciale. Et, dans le cas d'un affrètement au voyage entre des ports déterminés, celui qui met le navire, équipé, à disposition de l'affréteur en conserve la gestion nautique et commerciale. Enfin, en application de l'article 1372 du code civil, dans sa rédaction antérieure à celle issue de l'ordonnance du 10 février 2016, la gestion d'affaires implique l'intention du gérant d'agir pour le compte et dans l'intérêt du maître de l'affaire. Dès lors, viole ce texte la cour d'appel qui, pour condamner une société s'étant dessaisie d'un navire, par un contrat d'affrètement coque nue, au bénéfice d'une autre société l'ayant elle-même

mis à disposition d'un tiers selon un affrètement au voyage, retient qu'une décision judiciaire étrangère a autorisé l'affréteur au voyage à se substituer à son cocontractant, le fréteur au voyage, pour fournir le navire en soutes, procéder aux travaux nécessaires de maintenance et régler les frais de port, puis relève en premier lieu, que cet affréteur au voyage invoque une gestion d'affaires à la suite de l'abandon du navire par ce fréteur, en second lieu, que les dépenses exposées pour préserver le navire, fournitures de soutes, avitaillement, paiement des salaires des marins et des réparations, incombent au propriétaire du navire qui était défaillant, alors que le fréteur qui remet le navire à un affréteur en exécution d'une charte-partie coque nue se dessaisit de la gestion nautique et commerciale du navire, ce dont il résulte que la gestion d'affaires, supposée permettre, selon l'arrêt, le paiement de frais engagés pour la seule poursuite du voyage d'un port à un autre port pour achever le transport de la cargaison, ne peut avoir été faite pour le compte du fréteur coque-nue

QUASI-CONTRAT - Gestion d'affaires - Gérant - Indemnisation - Exclusion - Cas - Frais engagés pour le compte d'un fréteur coque nue

Texte de la décision

Entête

COMM.

FB

COUR DE CASSATION

Audience publique du 9 décembre 2020

Cassation partielle

M. RÉMERY, conseiller doyen
faisant fonction de président

Arrêt n° 748 F-P+B

Pourvoi n° D 18-22.477

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE, FINANCIÈRE ET ÉCONOMIQUE, DU 9 DÉCEMBRE 2020

La société Shine Navigation Ltd, société de droit étranger, dont le siège est [...]), a formé le pourvoi n° D 18-22.477 contre l'arrêt rendu le 3 juillet 2018 par la cour d'appel de Poitiers (2e chambre civile), dans le litige l'opposant :

1°/ à la société Premium Commodities Ltd,

2°/ à la société Navigation Maritime Ltd,

ayant toutes deux leur siège [...],

3°/ à la société Shine Shipmanagement Ltd, dont le siège est [...]),

4°/ à la société Overseas Marine & Trading Inc, dont le siège est [...]),

défenderesses à la cassation.

La société Overseas Marine & Trading Inc a formé un pourvoi incident contre le même arrêt.

La demanderesse au pourvoi principal invoque, à l'appui de son recours, les trois moyens de cassation annexés au présent arrêt.

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

Le dossier a été communiqué au procureur général.

Sur le rapport de Mme Fontaine, conseiller, les observations de la SCP Foussard et Froger, avocat de la société Shine Navigation Ltd, de Me Brouchet, avocat de la société Overseas Marine & Trading Inc, de Me Le Prado, avocat de la société Premium Commodities Ltd et de la société Navigation Maritime Ltd, après débats en l'audience publique du 20 octobre 2020 où étaient présents M. Rémy, conseiller doyen faisant fonction de président, Mme Fontaine, conseiller rapporteur, Mme Vaissette, conseiller, et Mme Fornarelli, greffier de chambre,

la chambre commerciale, financière et économique de la Cour de cassation, composée des président et conseillers précités, après en avoir délibéré conformément à la loi, a rendu le présent arrêt ;

Désistement partiel

1. Il est donné acte à la société Shine Navigation du désistement de son pourvoi en ce qu'il est dirigé contre la société Shine Shipmanagement.

Exposé du litige

Faits et procédure

2. Selon l'arrêt attaqué (Poitiers, 3 juillet 2018), le navire [...], battant pavillon libérien, a été affrété par la société chinoise Asian Unity Shipping Ltd (la société Asian) auprès de son propriétaire, la société Shine Navigation Ltd (la société Shine), suivant une charte-partie coque nue.

3. Le 3 février 2015, la société Asian a conclu un contrat de sous-affrètement au voyage, soumis au droit anglais, avec la société grecque Premium Commodities Ltd (la société Premium), pour effectuer le transport d'une cargaison d'engrais au départ du port d'Onne (Nigéria) et à destination du port de La Rochelle-La Pallice (France).

Au cours du voyage, le navire a fait une escale au port de Tema (Ghana).

4. Par une ordonnance du 10 juin 2015, la Hight Court of Justice de Tema a autorisé la société Premium à se substituer à son fréteur, la société Asian, pour, notamment, procéder aux travaux nécessaires de maintenance et régler les frais de port. Elle a ordonné au capitaine du [...] d'effectuer le voyage prévu et de ne répondre qu'aux ordres de la société Premium, dont l'intervention cesserait à la fin du transport et après le déchargement de la cargaison, le navire devant alors être remis à la disposition de la société Shine.

5. À ces fins, la société Premium a engagé un gérant maritime, la société grecque Navigation Maritime Ltd (la société NM), et diverses dépenses ont été effectuées pour permettre le voyage jusqu'au port de La Rochelle-La Pallice, où le navire, remis à la disposition de son propriétaire, a été laissé à l'abandon et vendu aux enchères.

6. Les sociétés Premium et NM ont assigné la société Shine, le capitaine du [...], en qualité de représentant de l'armateur et/ou de l'affréteur, et la société MFS Shipmanagement Corp afin de faire constater le principe de leurs créances privilégiées sur le navire et d'obtenir le paiement de certaines sommes.

7. Un jugement du 1er juillet 2016 a constaté que les sociétés Premium et NM détenaient des créances privilégiées sur le navire et ordonné une expertise judiciaire pour déterminer leur montant.

8. Un jugement du 25 novembre 2016 a déclaré irrecevable la tierce opposition au jugement du 1er juillet 2016 formée par la société Overseas Marine & Trading Inc (la société Overseas), créancier hypothécaire du navire.

Moyens

Examen des moyens

Sur le moyen du pourvoi incident relevé par la société Overseas

Enoncé du moyen

9. La société Overseas fait grief à l'arrêt de déclarer irrecevable sa tierce opposition, alors « que le créancier titulaire d'un privilège ou d'une hypothèque est en conflit avec les créanciers qui se prévalent à leur tour de créances privilégiées ; que dès lors que le créancier hypothécaire ou privilégié entend contester les droits invoqués par les autres créanciers privilégiés, soit en contestant leurs créances, soit en contestant les garanties qu'ils invoquent, le créancier hypothécaire ou privilégié se prévaut d'un droit propre lui ouvrant droit à tierce opposition, dès lors que le jugement frappé de tierce opposition prend parti sur l'existence ou le privilège des créances des autres créanciers ; qu'en décidant le contraire, les juges du fond ont violé les articles 31 et 583 du code de procédure civile. »

Motivation

Réponse de la Cour

10. L'arrêt constate qu'en sa qualité de créancier hypothécaire inscrit sur le navire, la société Overseas a été représentée à l'instance par son débiteur, la société Shine, et ensuite qu'elle n'invoquait pas de fraude à ses droits ni ne justifiait de la créance privilégiée prétendument détenue sur le navire, qui aurait caractérisé, selon elle, son intérêt propre. Il retient enfin l'existence de liens entre les deux sociétés, co-assurées sur la police « corps de navire », l'une en qualité d'armateur et l'autre de manager du navire. Sous le couvert du grief non fondé de violation des articles 31 et 583 du code de procédure civile, le moyen ne tend, dès lors, qu'à remettre en cause devant la Cour de cassation l'appréciation souveraine des juges du fond qui ont estimé que la société Overseas n'invoquait pas de moyen qui lui soit propre.

11. Le moyen n'est donc pas fondé.

Moyens

Mais sur le troisième moyen, pris en sa seconde branche, du pourvoi principal

Enoncé du moyen

12. La société Shine fait grief à l'arrêt de constater que la société Premium et la société Navigation maritime détenaient des créances privilégiées sur le navire [...], puis y ajoutant, de débouter la société Shine de toutes ses contestations, demandes et prétentions, alors « que, pour avoir constaté l'existence de créances privilégiées en s'abstenant de dire quelles dépenses exactement entraient dans le champ du privilège, les juges du fond ont à tout le moins privé leur décision de base légale au regard de l'article L. 5114-8 du code des transports. »

Motivation

Réponse de la Cour

Vu l'article L. 5114-8 du code des transports :

13. Selon ce texte, sont notamment 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 droits de tonnage ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;

- les créances nées du contrat des gens de mer et de toutes personnes employées à bord ;

- 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.

14. Pour constater que les sociétés Premium et NM détiennent chacune une créance maritime sur le navire, l'arrêt retient, en premier lieu, qu'il n'est pas contestable que les dépenses ont été exposées en tout ou partie pour le compte

du propriétaire et/ou de l'affréteur, en deuxième lieu, qu'elles étaient nécessaires au fonctionnement et à la maintenance du navire, à la préservation de la sécurité du navire et de son équipage et à la continuation du voyage, et en troisième lieu, qu'elles avaient été demandées par le capitaine, auquel il avait été fait injonction de poursuivre le voyage en restant sous les ordres de la seule société Premium.

15. En se déterminant par de tels motifs, impropres à justifier que les créances invoquées par le sous-affréteur au voyage et son gérant, fussent-elles certaines et nécessaires, étaient, pour autant, des créances privilégiées sur le navire, dès lors, d'une part, que l'arrêt ne précise pas dans quelles conditions les autorités portuaires et les membres de l'équipage auraient pu transmettre aux sociétés Premium et NM leur privilège au titre du 2° et du 3° de l'article L. 5114-8 du code des transports dont l'arrêt déclare faire application, ni, d'autre part, n'explique en quoi les autres créances retenues pourraient être privilégiées sur le fondement du 6° du même texte, quand l'arrêt relève que le capitaine s'était borné, sans passer lui-même les contrats en vertu de ses pouvoirs légaux, comme l'exige ce texte, à demander aux deux sociétés d'effectuer certaines dépenses en vertu du mandat judiciaire qui leur avait été confié par la juridiction ghanéenne, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision.

Moyens

Et sur le deuxième moyen, pris en sa première branche, du pourvoi principal

Enoncé du moyen

16. La société Shine fait grief à l'arrêt de constater que la société Premium et la société Navigation maritime détenaient des créances privilégiées sur le navire [...], puis y ajoutant, de débouter la société Shine de toutes ses contestations, demandes et prétentions, alors « que l'existence d'une gestion d'affaires ne peut être retenue que si le gérant établit avoir agi, non pas seulement dans son propre intérêt, mais dans l'intérêt du maître d'affaires ; qu'ayant constaté en l'espèce que les frais exposés pour payer l'équipage ou pour alimenter les soutes, et de façon générale, que tous les frais exposés l'ont été pour permettre le transport du port de Tema (Ghana) au port de La Pallice (France), il était dès lors exclu, à défaut d'autres constatations, qu'une gestion d'affaires puisse être retenue ; qu'en décidant le contraire, les juges du fond ont violé l'article 1372 ancien [1301 nouveau] du code civil. »

Motivation

Réponse de la Cour

Vu l'article 1372 du code civil, dans sa rédaction antérieure à celle issue de l'ordonnance du 10 février 2016 :

17. En application de ce texte, la gestion d'affaires implique l'intention du gérant d'agir pour le compte et dans l'intérêt du maître de l'affaire.

18. Pour statuer comme il fait, l'arrêt, par motifs propres et adoptés, constate d'abord que l'ordonnance du 10 juin 2015 de la High Court of Justice de Tema a autorisé la société Premium à se substituer au fréteur, la société Asian, pour fournir le navire [...] en soutes, procéder aux travaux nécessaires de maintenance et régler les frais de port, puis relève en premier lieu, que les deux sociétés Premium et NM invoquent une gestion d'affaires à la suite de l'abandon du navire par la société Asian et, en second lieu, que les dépenses exposées pour préserver le navire, fournitures de soutes, avitaillement, paiement des salaires des marins et des réparations, incombent au propriétaire du navire qui était défaillant. Il retient ensuite que le créancier qui possède une créance privilégiée et dispose du droit de suite peut se prévaloir de ce droit et agir en paiement à l'encontre du propriétaire du navire.

19. En statuant ainsi, alors, d'une part, que le fait qu'une créance soit assortie d'un privilège maritime ne confère, en soi, au titulaire de cette créance aucune action personnelle en paiement contre le propriétaire du navire, d'autre part, qu'ayant remis le navire à la société Asian en exécution d'une charte-partie coque nue, la société Shine s'était dessaisie de la gestion nautique et commerciale du navire, ce dont il résultait que la gestion d'affaires, supposée permettre, selon l'arrêt, le paiement de frais engagés pour la seule poursuite du voyage du port de Tema à celui de la Rochelle-La Pallice, donc pour achever le transport de la cargaison, ne pouvait avoir été faite pour le compte du fréteur coque-nue à qui ces frais étaient pourtant réclamés, la cour d'appel a violé le texte susvisé.

Dispositif

PAR CES MOTIFS, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres griefs, la Cour :

CASSE ET ANNULE, mais seulement en ce qu'il confirme le jugement du 1er juillet 2016 et, y ajoutant, déboute la société Shine Navigation de ses contestations, demandes et prétentions, et la condamne aux dépens et au paiement d'une somme de 6 000 euros en application de l'article 700 du code de procédure civile, l'arrêt rendu le 3 juillet 2018, entre les parties, par la cour d'appel de Poitiers ;

Remet, sur ces points, l'affaire et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant cet arrêt et les renvoie devant la cour d'appel de Bordeaux ;

Condamne les sociétés Premium Commodities, Navigation Maritime et Overseas Marine & Trading aux dépens ;

En application de l'article 700 du code de procédure civile, rejette les demandes formées par les sociétés Premium Commodities, Navigation Maritime et Overseas Marine & Trading et les condamne à payer à la société Shine Navigation la somme globale de 3 000 euros ;

Dit que sur les diligences du procureur général près la Cour de cassation, le présent arrêt sera transmis pour être transcrit en marge ou à la suite de l'arrêt partiellement cassé ;

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

Moyens annexés

MOYENS ANNEXES au présent arrêt

Moyens produits au pourvoi principal par la SCP Foussard et Froger, avocat aux Conseils, pour la société Shine Navigation Ltd.

PREMIER MOYEN DE CASSATION

L'arrêt attaqué encourt la censure ;

EN CE QU' il a, confirmant le jugement du 1er juillet 2016, constaté que la société PREMIUM COMMODITIES LTD et la société NAVIGATION MARITIME LTD détenaient des créances privilégiées sur le navire [...], puis y ajoutant, débouté la société SHINE NAVIGATION LTD de toutes ses contestations, demandes et prétentions ;

AUX MOTIFS PROPRES QUE « l'article L. 5114-8 code des transports définit comme suit les créances privilégiées : "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 : 1° Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix ; 2° Les droits de tonnage ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ; 3° Les créances nées du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et du contrat de travail des autres personnes employées à bord ; 4° Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ; 5° Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ou pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports et des voies navigables, les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages ; 6° 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." ; que s'il est constant que la société Shine Navigation Ltd, n'a aucun lien contractuel avec les sociétés Premium Commodities Ltd et Navigation Maritime Ltd, la société Shine Navigation Ltd ayant conclu une charte -partie coque nue avec la société Shine et Asian Unity Shipping , qui seule a conclu une charte partie au voyage avec la société Premium Commodities Ltd, il n'en reste pas moins que, par ordonnance du 10 juin 2015 la Hight Court of Justice de Tema (Ghana) a autorisé cette dernière à se substituer au fréteur la société Asian Unity Shipping Ltd pour fournir le navire [...] en soutes, procéder aux travaux nécessaires de maintenance et régler les frais de port. En outre cette décision a précisé que le capitaine du [...] au cours du voyage jusqu'au port de La Pallice ne répondrait qu'aux ordres de la société Premium Commodities Ltd ; que peu important que la société Shine Navigation dénie que cette décision lui soit opposable, dans la mesure où à son égard est invoquée par les sociétés Premium Commodities Ltd et Maritime Ltd, la gestion d'affaires , suite à l'abandon du navire par l'affréteur Asian Unity Shipping, abandon dont il est avéré qu'il mettait en jeu la sécurité du navire et de son équipage. Les dépenses exposées afin de préserver le navire, fourniture de soutes, avitaillement, paiement des salaires des marins, fourniture d'équipement au navire, paiement des réparations incombent au propriétaire du navire qui étant défaillant s'est vu substituer la société Premium Commodities Ltd qui elle même a engagé pour ce faire un gérant maritime la société Navigation Maritime Ltd ; que les pièces produites par les sociétés Premium Commodities Ltd et Navigation Maritime Ltd démontrent qu'elles ont engagé des dépenses correspondant aux dispositions de l'article L.5114-8 code des transports et notamment des 2°, 3° et 6°, pour le compte du propriétaire et/ ou de l'affréteur, dépenses nécessaires au fonctionnement et à la maintenance navire, à la préservation de de la sécurité du navire et de son équipage et demandées par le capitaine du [...] dont il est rappelé qu'il lui avait été fait injonction de poursuivre le voyage en restant sous les ordres de la seule société Premium Commodities LTD , tous ces frais ont été engagés pour permettre la poursuite du voyage du port de Tema au port de La Pallice ; que c'est donc à juste titre que le tribunal a considéré que ces créances, sous réserve qu'elles soient justifiées dans leur montant, ce pourquoi il a ordonné une expertise, avaient dans leur principe un caractère privilégié ; que si certaines des réclamations des sociétés Premium Commodities Ltd et Navigation Maritime sont discutées comme n'entrant pas dans les prévisions du texte reproduit supra, il n'appartient pas à la cour dans la limite de sa saisine de procéder à l'analyse des éléments qui ont fait l'objet des opérations d'expertise, le tribunal ayant sursis à statuer sur le montant des sommes dues dans l'attente des vérifications demandées à l'expert » ;

ET AUX MOTIFS EVENTUELLEMENT ADOPTES QUE « Il est patent que la société SHINE NAVIGATION Ltd, n'a aucun lien contractuel avec les sociétés PREMIUM COMMODITIES Ltd et NAVIGATION MARITIME Ltd ; L'article L 5114-8 du code des transports, stipule que sont privilégiées 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... 3°) les créances nées du contrat des gens de mer et de toutes personnes employées à bord 6°) 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. Il n'est pas contestable que les créances dont le détail est connu du tribunal ont été exposées en tout ou partie pour le compte des armateurs pour toutes les dépenses nécessaires au navire, à son fonctionnement et à sa maintenance et pour permettre la continuation du voyage et jusqu'à la fin du mois de novembre 2015, que ces sommes sont donc des créances privilégiées sur le navire au sens de l'article L5114-8 du code des transports. Et dans un arrêt de la chambre de la Cour de Cassation commerciale du 15 février 1994, celle-ci énonce que le créancier qui possède une créance privilégiée et dispose du droit de suite, peut se prévaloir de ce droit, et

agir en paiement de sa créance à l'encontre des propriétaires du navire. SUR QUOI, le tribunal recevra les sociétés PREVIUM COMMODITIES Ltd et NAVIGATION MARITIME Ltd en leur demande et leur fera droit, Constatara que les sociétés PREMIUM COMWDITIES Ltd et NAVIGATION MARITIME Ltd détiennent une créance privilégiée sur le navire [...] » ;

ALORS QUE, premièrement, pour retenir l'existence de créance, condition préalable pour qu'il y ait créance privilégiée, les juges du fond ont fait application des règles françaises de la gestion d'affaires, ainsi que les y invitaient la société PREMIUM COMMODITIES LTD et la société NAVIGATION MARITIME LTD ; que toutefois, la société SHINE NAVIGATION LTD contestait l'application du droit français, s'agissant de l'existence des créances, et précisait notamment que l'article 11 du règlement n°864/2007 du 11 juillet 2007 (Rome II) ne pouvait justifier l'application du droit français, s'agissant de la gestion d'affaires, cette gestion d'affaires devant être rattachée au Ghana (conclusions, pp. 11 et 12) ; qu'en s'abstenant de s'expliquer sur la contestation ainsi élevée quant à la loi applicable aux créances, les juges du fond ont entaché leur décision d'un défaut de réponse à conclusions et violé l'article 455 du code de procédure civile ;

ALORS QUE, deuxièmement, à défaut pour les parties de mettre en oeuvre d'autres critères, l'article 11 du règlement n°864/2007 du 11 juillet 2007 (Rome II) désigne la loi applicable à l'endroit où la gestion d'affaires s'est produite ; qu'en s'abstenant de rechercher si, dans les circonstances de l'espèce, la gestion d'affaires ne devait pas être rattachée au Ghana, les juges du fond ont privé leur décision de base légale au regard de l'article 11 du règlement n°864/2007 du 11 juillet 2007 (Rome II).

DEUXIEME MOYEN DE CASSATION (subsidaire)

L'arrêt attaqué encourt la censure ;

EN CE QU'il a, confirmant le jugement du 1er juillet 2016, constaté que la société PREMIUM COMMODITIES LTD et la société NAVIGATION MARITIME LTD détenaient des créances privilégiées sur le navire [...], puis y ajoutant, débouté la société SHINE NAVIGATION LTD de toutes ses contestations, demandes et prétentions ;

AUX MOTIFS PROPRES QUE « l'article L. 5114-8 code des transports définit comme suit les créances privilégiées : "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 : 1° Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix ; 2° Les droits de tonnage ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ; 3° Les créances nées du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et du contrat de travail des autres personnes employées à bord ; 4° Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ; 5° Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ou pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports et des voies navigables, les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages ; 6° 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." ; que s'il est constant que la société Shine Navigation Ltd, n'a aucun lien contractuel avec les sociétés Premium Commodities Ltd et Navigation Maritime Ltd, la société Shine Navigation Ltd ayant conclu une charte -partie coque nue avec la société Shine et Asian Unity Shipping , qui seule a conclu une charte partie au voyage avec la société Premium Commodities Ltd, il n'en reste pas moins que, par ordonnance du 10 juin 2015 la High Court of Justice de Tema (Ghana) a autorisé cette dernière à se substituer au fréteur la société Asian Unity Shipping Ltd pour fournir le navire [...] en soutes, procéder aux travaux nécessaires de maintenance et régler les frais de port. En outre cette décision a précisé que le capitaine du [...] au cours du voyage jusqu'au port de La Pallice ne répondrait qu'aux ordres de la société Premium Commodities Ltd ; que peu important que la société Shine Navigation dénie que cette décision lui soit opposable, dans la mesure où à son égard est invoquée par les sociétés Premium Commodities Ltd et Maritime Ltd, la gestion d'affaires , suite à l'abandon du navire par l'affrètement Asian Unity Shipping, abandon dont il est avéré qu'il mettait en jeu la sécurité du navire et de son équipage. Les dépenses exposées afin de préserver le navire, fourniture de soutes, avitaillement, paiement des salaires des marins,

fourniture d'équipement au navire, paiement des réparations incombent au propriétaire du navire qui étant défaillant s'est vu substituer la société Premium Commodities Ltd qui elle même a engagé pour ce faire un gérant maritime la société Navigation Maritime Ltd ; que les pièces produites par les sociétés Premium Commodities Ltd et Navigation Maritime Ltd démontrent qu'elles ont engagé des dépenses correspondant aux dispositions de l'article L.5114-8 code des transports et notamment des 2°, 3° et 6°, pour le compte du propriétaire et/ ou de l'affréteur, dépenses nécessaires au fonctionnement et à la maintenance navire, à la préservation de de la sécurité du navire et de son équipage et demandées par le capitaine du [...] dont il est rappelé qu'il lui avait été fait injonction de poursuivre le voyage en restant sous les ordres de la seule société Premium Commodities LTD , tous ces frais ont été engagés pour permettre la poursuite du voyage du port de Tema au port de La Pallice ; que c'est donc à juste titre que le tribunal a considéré que ces créances, sous réserve qu'elles soient justifiées dans leur montant, ce pourquoi il a ordonné une expertise, avaient dans leur principe un caractère privilégié ; que si certaines des réclamations des sociétés Premium Commodities Ltd et Navigation Maritime sont discutées comme n'entrant pas dans les prévisions du texte reproduit supra, il n'appartient pas à la cour dans la limite de sa saisine de procéder à l'analyse des éléments qui ont fait l'objet des opérations d'expertise, le tribunal ayant sursis à statuer sur le montant des sommes dues dans l'attente des vérifications demandées à l'expert » ;

ET AUX MOTIFS EVENTUELLEMENT ADOPTES QUE « Il est patent que la société SHINE NAVIGATION Ltd, n'a aucun lien contractuel avec les sociétés PREMIUM COMMODITIES Ltd et NAVIGATION MARITIME Ltd ; L'article L 5114-8 du code des transports, stipule que sont privilégiées 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... 3°) les créances nées du contrat des gens de mer et de toutes personnes employées à bord 6°) 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. Il n'est pas contestable que les créances dont le détail est connu du tribunal ont été exposées en tout ou partie pour le compte des armateurs pour toutes les dépenses nécessaires au navire, à son fonctionnement et à sa maintenance et pour permettre la continuation du voyage et jusqu'à la fin du mois de novembre 2015, que ces sommes sont donc des créances privilégiées sur le navire au sens de l'article L5114-8 du code des transports. Et dans un arrêt de la chambre de la Cour de Cassation commerciale du 15 février 1994, celle-ci énonce que le créancier qui possède une créance privilégiée et dispose du droit de suite, peut se prévaloir de ce droit, et agir en paiement de sa créance à l'encontre des propriétaires du navire. SUR QUOI, le tribunal recevra les sociétés PREMIUM COMMODITIES Ltd et NAVIGATION MARITIME Ltd en leur demande et leur fera droit, Constatara que les sociétés PREMIUM COMMODITIES Ltd et NAVIGATION MARITIME Ltd détiennent une créance privilégiée sur le navire [...] » ;

ALORS QUE, premièrement, l'existence d'une gestion d'affaires ne peut être retenue que si le gérant établit avoir agi, non pas seulement dans son propre intérêt, mais dans l'intérêt du maître d'affaires ; qu'ayant constaté en l'espèce que les frais exposés pour payer l'équipage ou pour alimenter les soutes, et de façon générale, que tous les frais exposés l'ont été pour permettre le transport du port de TEMA (Ghana) au port de LA PALLICE (France), il était dès lors exclu, à défaut d'autres constatations, qu'une gestion d'affaires puisse être retenue ; qu'en décidant le contraire, les juges du fond ont violé l'article 1372 ancien [1301 nouveau] du code civil ;

ALORS QUE, deuxièmement, faute d'avoir mis en évidence que les dépenses afférentes à l'équipage ou à l'approvisionnement des soutes ne répondaient pas à l'intérêt exclusif du gérant et pouvaient présenter un intérêt pour le propriétaire du navire, éventuellement maître d'affaires, les juges du fond ont à tout le moins privé leur décision de base légale au regard de l'article 1372 ancien [1301 nouveau] du code civil.

TROISIEME MOYEN DE CASSATION (plus subsidiaire)

L'arrêt attaqué encourt la censure ;

EN CE QU' il a, confirmant le jugement du 1er juillet 2016, constaté que la société PREMIUM COMMODITIES LTD et la société NAVIGATION MARITIME LTD détenaient des créances privilégiées sur le navire [...], puis y ajoutant, débouté la société SHINE NAVIGATION LTD de toutes ses contestations, demandes et prétentions ;

AUX MOTIFS PROPRES QUE « l'article L. 5114-8 code des transports définit comme suit les créances privilégiées : "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 : 1° Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix ; 2° Les droits de tonnage ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ; 3° Les créances nées du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et du contrat de travail des autres personnes employées à bord ; 4° Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ; 5° Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ou pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports et des voies navigables, les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages ; 6° 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." ; que s'il est constant que la société Shine Navigation Ltd, n'a aucun lien contractuel avec les sociétés Premium Commodities Ltd et Navigation Maritime Ltd, la société Shine Navigation Ltd ayant conclu une charte -partie coque nue avec la société Shine et Asian Unity Shipping , qui seule a conclu une charte partie au voyage avec la société Premium Commodities Ltd, il n'en reste pas moins que, par ordonnance du 10 juin 2015 la Hight Court of Justice de Tema (Ghana) a autorisé cette dernière à se substituer au fréteur la société Asian Unity Shipping Ltd pour fournir le navire [...] en soutes, procéder aux travaux nécessaires de maintenance et régler les frais de port. En outre cette décision a précisé que le capitaine du [...] au cours du voyage jusqu'au port de La Pallice ne répondrait qu'aux ordres de la société Premium Commodities Ltd ; que peu important que la société Shine Navigation dénie que cette décision lui soit opposable, dans la mesure où à son égard est invoquée par les sociétés Premium Commodities Ltd et Maritime Ltd, la gestion d'affaires , suite à l'abandon du navire par l'affréteur Asian Unity Shipping, abandon dont il est avéré qu'il mettait en jeu la sécurité du navire et de son équipage. Les dépenses exposées afin de préserver le navire, fourniture de soutes, avitaillement, paiement des salaires des marins, fourniture d'équipement au navire, paiement des réparations incombent au propriétaire du navire qui étant défaillant s'est vu substituer la société Premium Commodities Ltd qui elle même a engagé pour ce faire un gérant maritime la société Navigation Maritime Ltd ; que les pièces produites par les sociétés Premium Commodities Ltd et Navigation Maritime Ltd démontrent qu'elles ont engagé des dépenses correspondant aux dispositions de l'article L.5114-8 code des transports et notamment des 2°, 3° et 6°, pour le compte du propriétaire et/ ou de l'affréteur, dépenses nécessaires au fonctionnement et à la maintenance navire, à la préservation de de la sécurité du navire et de son équipage et demandées par le capitaine du [...] dont il est rappelé qu'il lui avait été fait injonction de poursuivre le voyage en restant sous les ordres de la seule société Premium Commodities LTD , tous ces frais ont été engagés pour permettre la poursuite du voyage du port de Tema au port de La Pallice ; que c'est donc à juste titre que le tribunal a considéré que ces créances, sous réserve qu'elles soient justifiées dans leur montant, ce pourquoi il a ordonné une expertise, avaient dans leur principe un caractère privilégié ; que si certaines des réclamations des sociétés Premium Commodities Ltd et Navigation Maritime sont discutées comme n'entrant pas dans les prévisions du texte reproduit supra, il n'appartient pas à la cour dans la limite de sa saisine de procéder à l'analyse des éléments qui ont fait l'objet des opérations d'expertise, le tribunal ayant sursis à statuer sur le montant des sommes dues dans l'attente des vérifications demandées à l'expert » ;

ET AUX MOTIFS EVENTUELLEMENT ADOPTES QUE « Il est patent que la société SHINE NAVIGATION Ltd, n'a aucun lien contractuel avec les sociétés PREMIUM COMMODITIES Ltd et NAVIGATION MARITIME Ltd ; L'article L 5114-8 du code des transports, stipule que sont privilégiées 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... 3°) les créances nées du contrat des gens de mer et de toutes personnes employées à bord 6°) 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. Il n'est pas contestable que les créances dont le détail est connu du tribunal ont été exposées en tout ou partie pour le compte des armateurs pour toutes les dépenses nécessaires au navire, à son fonctionnement et à sa maintenance et pour permettre la continuation du voyage et jusqu'à la fin du mois de novembre 2015, que ces sommes sont donc des créances privilégiées sur le navire au sens de l'article L5114-8 du code des transports. Et dans un arrêt de la chambre de la Cour de Cassation commerciale du 15 février 1994, celle-ci énonce que le créancier qui possède une créance privilégiée et dispose du droit de suite, peut se prévaloir de ce droit, et

agir en paiement de sa créance à l'encontre des propriétaires du navire. SUR QUOI, le tribunal recevra les sociétés PREVIUM COMMODITIES Ltd et NAVIGATION MARITIME Ltd en leur demande et leur fera droit, Constatara que les sociétés PREMIUM COMWDITIES Ltd et NAVIGATION MARITIME Ltd détiennent une créance privilégiée sur le navire [...] » ;

ALORS QUE, premièrement, à supposer même que le montant d'une créance ne puisse être établi faute d'éléments, ceux-ci ayant donné lieu parallèlement à une mesure d'instruction, de toute façon le caractère privilégié de la créance est lié à la nature des sommes qu'elle concerne, indépendamment de leur quantum ; qu'à ce titre, et dès lors que la société SHINE NAVIGATION LTD le demandait (conclusions du 16 avril 2018, pp. 21-22), les juges du fond étaient tenus de se prononcer sur l'objet du privilège et de dire quelles dépenses entraient dans son champ ; qu'en refusant de se prononcer sur ce point, les juges du fond ont violé l'article 4 du code civil ;

ET ALORS QUE, deuxièmement, pour avoir constaté l'existence de créances privilégiées en s'abstenant de dire quelles dépenses exactement entraient dans le champ du privilège, les juges du fond ont à tout le moins privé leur décision de base légale au regard de l'article L. 5114-8 du code des transports. Moyen produit au pourvoi incident par Me Brouchet, avocat aux Conseils, pour la société Overseas Marine & Trading Inc.

L'arrêt attaqué encourt la censure ;

EN CE QUE, confirmant le jugement du 25 novembre 2016, il a décidé que la tierce opposition de la société Overseas Marine & Trading Inc à l'encontre du jugement du 1er juillet 2016 était irrecevable, puis, a décidé que la société Premium Commodities Ltd et la société Navigation Maritime Ltd étaient titulaires de créances privilégiées ;

AUX MOTIFS PROPRES QUE « La société Overseas Marine & Trading Inc, agit en sa qualité de cessionnaire le 31 mai 2016 d'une créance hypothécaire détenue précédemment par la société BNP Paribas pour un montant de 4.455.209,33 €, c'est en vertu du titre exécutoire dont elle était titulaire de ce chef qu'elle a requis la vente aux enchères du navire [...], demande à laquelle il a été fait droit par jugement du 5 juillet 2016 rendu par le juge de l'exécution du tribunal de grande instance de La Rochelle. Le jugement de vente est intervenu le 6 septembre 2016 au profit de la société Petrel Shipping and Trading adjudicataire du navire pour le prix de 2.000.000 €. En sa qualité de créancier hypothécaire la société Overseas Marine & Trading Inc a été représentée à l'instance par son débiteur la société Shine Navigation Maritime Ltd encore propriétaire du navire au jour où le jugement du 1^{er} juillet 2016 est intervenu. Cette dernière ayant, comme le fait la société Overseas dans la présente instance, élevé des critiques et contestations à l'encontre des créances dont se prévalaient à titre privilégié les sociétés Premium Commodities et Navigation Maritime Ltd. La société Overseas n'invoque pas de fraude à ses droits mais se prévaut d'une autre créance privilégiée qu'elle détiendrait sur le navire [...] pour un montant de 343.926,75 €, ceci caractérisant selon elle son intérêt propre. Cependant la cour constate que l'appelante ne verse aux débats aucun élément de nature à justifier de cette autre créance. Par ailleurs il convient de relever les liens existant entre les deux sociétés qui apparaissent comme co-assurées sur la police "corps de navire" Shine Navigation Ltd en qualité d'armateur du [...] et Overseas Marine & Trading Inc en qualité de manager du [...]. Il résulte de ce qui précède que la société Overseas Marine & Trading Inc échoue à démontrer l'existence de moyens propres à faire valoir au sens de l'article 583 alinéa 2 du code de procédure civile. C'est donc par une juste application des textes et une appréciation exacte des faits qui lui étaient soumis que les premiers juges ont déclaré la tierce opposition de la société Overseas Marine & trading Inc irrecevable par des motifs que pour le surplus la cour adopte. Le jugement rendu le 25 novembre 2016 par le tribunal de commerce de Poitiers sera donc confirmé en toutes ses dispositions. Il n'y a donc pas lieu d'examiner les moyens développés et les prétentions de la société Overseas à l'encontre des sociétés Premium Commodities Ltd et Navigation Maritime Ltd » ;

AUX MOTIFS EVENTUELLEMENT ADOPTES QUE « La société Overseas sollicite du tribunal qu'il la reçoive en sa tierce opposition sur le jugement rendu le 1er juillet 2016 par le tribunal de commerce de La Rochelle, dès lors qu'elle n'est ni partie ni représentée dans la procédure qui a abouti au jugement entrepris et qu'elle défend des moyens et intérêts qui lui sont propres. De son côté les sociétés Premium et Navigation Maritime soutiennent qu'en sa qualité de créancier hypothécaire, Overseas est représentée par son débiteur la société Shine, propriétaire du navire à la date du jugement, avec laquelle elle partage en outre une proximité évidente et une communauté d'intérêts manifeste. L'article 583 du code de procédure civile stipule qu' "est recevable à former tierce opposition toute personne qui y a intérêt, à la condition qu'elle n'ait été ni partie ni représentée au jugement qu'elle attaque. Les créanciers et autres ayants cause

d'une partie peuvent toutefois former tierce opposition au jugement rendu en fraude de leurs droits ou s'ils invoquent des moyens qui leurs sont propres." La société Overseas n'est créancier hypothécaire du [...] que depuis le 31 mai 2016 pour l'avoir acquise de la BNP Paribas a un prix particulièrement intéressant ainsi que cela a été soutenu à la barre du tribunal, alors que l'assignation remonte au 15 octobre 2015. Pour soutenir qu'elle dispose des moyens et intérêts propres distincts de son débiteur, la société Overseas soulève que la société Shine n'est plus le propriétaire du navire, sans contester qu'à la date du jugement soit le 1er juillet 2016, elle pouvait avoir une communauté d'intérêts avec l'armateur du bateau, conduisant même à introduire, dès le 11 juillet 2016, une requête conjointe avec la société Shine auprès du juge de l'exécution pour faire augmenter la mise à prix du navire [...]. Ainsi, à la date du jugement aujourd'hui critiqué, soit le 1er juillet 2016, la société Overseas est titulaire d'une créance hypothécaire sur le navire [...], propriété à cette date de la société Shine. Ce n'est que plus de deux mois plus tard, soit le 6 septembre 2016, que le [...] sera vendu par jugement de vente du tribunal de Grande Instance de La Rochelle à la société Petrel Shipping and Trading Ltd dont le siège social aux îles Marshall est situé à la même adresse que celui de la société Overseas. Parmi les pièces produites par la partie demanderesse figurent une liste de créances des sociétés Premium et Navigation Maritime ainsi que trois factures de la société Navigation Maritime, qui établissent que la société Overseas a connaissance du dossier soumis à l'examen de l'expert judiciaire désigné par le jugement du 1er juillet 2016. Or ces pièces ne sont pas transmises par les deux sociétés en défense dont les créances sont contestées par Overseas. En conséquence, la société Overseas qui a acquis sa créance hypothécaire de la banque BNP Paribas, le 31 mai 2016, a été représentée par son débiteur à la procédure qui a conduit au jugement du 1er juillet 2016, faisant suite à l'audience du 3 juin 2016, sans violation de ses droits et sans développer de moyens propres » ;

ALORS QUE le créancier titulaire d'un privilège ou d'une hypothèque est en conflit avec les créanciers qui se prévalent à leur tour de créances privilégiées ; que dès lors que le créancier hypothécaire ou privilégié entend contester les droits invoqués par les autres créanciers privilégiés, soit en contestant leurs créances, soit en contestant les garanties qu'ils invoquent, le créancier hypothécaire ou privilégié se prévaut d'un droit propre lui ouvrant droit à tierce opposition, dès lors que le jugement frappé de tierce opposition prend parti sur l'existence ou le privilège des créances des autres créanciers ; qu'en décidant le contraire, les juges du fond ont violé les articles 31 et 583 du code de procédure civile.

Décision **attaquée**

Cour d'appel de poitiers
3 juillet 2018 (n°17/00666)

Textes **appliqués**

Article [1372](#) du code civil, dans sa rédaction antérieure à celle issue de l'ordonnance du 10 février 2016.

Article L. [5114-8](#) du code des transports.

Les **dates clés**

- Cour de cassation Chambre commerciale financière et économique 09-12-2020
- Cour d'appel de Poitiers 03-07-2018