

de toutes les condamnations prononcées contre lui. Le fournisseur connaissait les problèmes de vibrations des moteurs livrés : il avait commis une faute et cette faute absorbait les manquements du constructeur. La Cour de cassation ne pouvait pas entériner ce raisonnement, dans la mesure où le constructeur avait lui-même commis une faute en installant des moteurs qu'il savait être inadaptés et en manquant ainsi à son obligation de conseil. Ce n'est pas la première fois, ni sans doute la dernière, qu'un constructeur se voit reprocher un défaut de conseil. Il y a là une faute, du moins au regard du droit positif. Cette faute ne pouvait donc pas ne pas être prise en considération pour déterminer la part d'indemnisation susceptible d'être mise à la charge de chacun des responsables. Lorsque, comme en l'espèce, une condamnation est prononcée *in solidum*, la contribution se fait en fonction de la gravité respective des fautes. C'est cette appréciation qu'il appartiendra à la cour de renvoi de faire.

Mainlevée d'une saisie conservatoire pour créance non maritime au sens de la Convention de 1952

Sébastien GOULET
Avocat au Barreau
de Marseille

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE (Référé) – 5 FEVRIER 2013 > Navire
Princess Danaé
N° 2012R00741

SAISIE DE NAVIRE

**Saisie conservatoire de navire. Convention de 1952. Créance maritime (non).
Caution. Mainlevée de la saisie.**

Le fait pour une société de réserver un certain nombre de places pour un ou des voyages sur un paquebot, sans que cela ne soit clairement défini, ne permet pas de retenir que cette société a affrété le navire et bénéficie de ce fait d'une créance maritime au sens de l'article 1 d) la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire de navire.

La garantie financière nominale émise au profit d'une agence de voyage dans le cadre de l'article L 221-8 du Code du tourisme et l'engagement de caution solidaire délivré par l'armateur mais assorti d'aucune sûreté réelle sur le navire afin de garantir la défaillance financière de cette agence de voyage, ne sont pas des créances maritimes au sens de la Convention de 1952.

SARL WAYBELL CRUISES Inc. c/ ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DE SOLIDARITE DU TOURISME

ORDONNANCE DE REFERE (EXTRAITS)

« LE TRIBUNAL,(...)»

Sur quoi :

Attendu que par ordonnance en date du 23 octobre 2012, Monsieur le Président du Tribunal de Commerce de Marseille a autorisé l'Association Professionnelle de Solidarité du Tourisme à saisir conservatoirement le navire *Princess Danaé* à concurrence de la somme de 2 893 798,57 Euros ;

Attendu que la SARL Waybell Cruises Inc, propriétaire du navire *Princess Danaé*, nous demande de rétracter l'ordonnance ayant autorisé cette saisie au motif que la créance dont se prévaut l'Association Professionnelle de Solidarité du Tourisme n'est pas une créance maritime au sens de la Convention de Bruxelles de 1952 ;

Attendu qu'il convient de se placer sous l'empire de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952, ce qui n'est contesté par aucune des parties ;

Attendu que l'article 1er de cette convention énumère les 17 cas reconnus comme étant des créances maritimes, cette liste étant limitative ; le juge national ne pouvant l'étendre ; que le point d) cite « *les contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement* » ;

Attendu que la société Notre Dame du Salut, société faillie, organisait des voyages touristiques sur différents navires ; que cependant, rien dans les dossiers des parties ne permet de retenir que cette société avait affrété le navire saisi ; qu'elle y avait simplement réservé un certain nombre de places pour un ou des voyages sans que cela ne soit clairement défini ;

Attendu en conséquence qu'il convient de considérer que la créance de la Société Notre Dame du Salut sur la SARL Waybell Cruises Inc. n'est pas une créance maritime au sens de la Convention de Bruxelles ;

Attendu que de plus, la Société Notre Dame du Salut n'est pas le créancier saisissant ; qu'il s'agit de l'Association Professionnelle de Solidarité du Tourisme, l'organisme de garantie financière inscrit au passif de la procédure de la Société Notre Dame du Salut ; que la SARL Waybell Cruises Inc. s'est elle-même portée caution de la Société Notre Dame du Salut ;

Attendu que si la créance principale de la Société Notre Dame du Salut n'est pas de nature maritime, la créance de l'Association Professionnelle de Solidarité du Tourisme au titre de la mise en jeu de la caution ne l'est a fortiori pas non plus, puisque exclue des cas prévus par la Convention de Bruxelles ;

Attendu que l'engagement de caution solidaire signé le 28 Juin 2012 par la SARL Waybell Cruises Inc. en faveur de l'Association Professionnelle de Solidarité du Tourisme ne porte sur aucun bien en particulier et notamment pas sur le navire *Princess Danaé* qui ne fait pas l'objet d'une hypothèque ;

Attendu en conséquence qu'il convient de considérer que la créance de l'Association Professionnelle de Solidarité du Tourisme à l'encontre de la SARL Waybell Cruises Inc. pour valable qu'elle soit ne peut pas non plus être qualifiée de créance maritime au sens du point q) de l'article 1 de la Convention de Bruxelles qui cite « toute hypothèque maritime et ou tout mortgage » ;

Attendu que de tout ce qui précède, il convient de faire droit à la demande de la SARL Waybell Cruises Inc. et de rapporter notre ordonnance en date du 23 oc-

tobre 2012 en toutes ses dispositions et donc d'ordonner la mainlevée de la saisie pratiquée ; (...)

Par ces motifs: (...)

Vu les dispositions de l'article 1er de la Convention de Bruxelles de 1952 ; (...)

Ordonnons la mainlevée de la saisie pratiquée; ... ».

Juge délégué à la Prés. : M. Niviere ; Av. : Me Favarel-Veidig (SARL Waybell Cruises Inc.), Me Moatti (Assoc. Pro. De Solidarité du Tourisme).

Ordonnance non frappée d'appel, aimablement communiquée par Me Béatrice Favarel-Veidig.

OBSERVATIONS

Cette ordonnance de référé, définitive car non frappée d'appel, relative à l'application de l'article 1§d de la convention de Bruxelles est intéressante en ce qu'elle concerne une garantie financière nominale émise au profit d'une agence de voyages et un contrat de cautionnement solidaire.

En effet, jusqu'à présent, les décisions portant sur les créances de l'article 1§d visaient essentiellement des contrats de crédit liés au financement d'un navire.

En l'espèce, les faits sont liés aux saisies des paquebots de croisière *Princess Danaé* et *Athena* intervenues à Marseille au mois de septembre 2012 alors que les navires étaient en escale, avec plus de 300 passagers à bord.

Le *Princess Danaé*, propriété de la société de droit panaméen Waybell Cruises Inc, bat pavillon portugais. Le 23 octobre 2012 il fut saisi par l'Association Professionnelle de Solidarité du Tourisme (APST) agissant en qualité d'organisme de garantie financière, chargée de délivrer à tout professionnel du tourisme, adhérent de l'association, une garantie nominale afin d'agir en conformité avec le Titre 1er du Livre II du Code du tourisme (article L 221-18). Plus de 300 professionnels du tourisme sont membres adhérents de cette association.

Sollicitée par une agence de voyages française dénommée Voyages et Pèlerinage Notre Dame du Salut (NDS), qui organisait des voyages à vocation spirituelle, l'APST a délivré sa garantie à NDS.

En octobre 2012, apprenant que la *Princess Danaé* était immobilisé par plusieurs créanciers, et notamment des fournisseurs de soutes, la Société NDS s'est trouvée contrainte d'annuler les croisières qu'elle avait vendues, de rembourser et rapatrier les croisiéristes se trouvant en escale à Marseille, le tout moyennant le paiement 2.833.798, 57 euros. Ne pouvant faire face à ces remboursements, NDS informait l'APST en octobre 2012 de sa mise en cessation de paiement. Par substitution, l'APST remboursait les croisiéristes de leur voyage à forfait et présentait à son tour, le 23 octobre 2012, requête en saisie conservatoire du navire au visa de l'article 1 §d de la convention de Bruxelles du 10 mai 1952 visant « tous contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement ».

Dans une ordonnance du 5 février 2013 le Tribunal de commerce de Marseille se prononce sur la nature des deux engagements à l'origine de la créance :

- la garantie nominale ayant donné lieu au remboursement des voyageurs ;

- le cautionnement solidaire, délivré par l'armateur afin de garantir la défaillance financière d'une agence de voyages qui stipulait que : « *L'APST pourrait exercer des poursuites judiciaires sur l'ensemble des biens meubles et immeubles présents et à venir de la société Waybell Cruises* ».

Ces contrats pouvaient-ils s'analyser comme des contrats relatifs à l'utilisation ou à la location d'un navire par charte-partie ou autrement ?

I.- S'agissant de la garantie nominale émise au profit du voyageur, le juge des référés a dans un premier temps considéré que la Société Notre Dame du Salut n'ayant pas affrété le navire saisi, elle ne disposait pas d'une créance maritime au sens de la convention de Bruxelles. Le juge prend d'ailleurs la précaution de rappeler dans son sixième attendu que « *NDS n'est pas le créancier saisissant* ».

La nature juridique de la créance alléguée devait être examinée uniquement sous l'angle de la créance alléguée par l'APST qui ne pouvait se prévaloir d'une éventuelle créance maritime d'utilisation du *Princess Danaé*. La Convention précise bien dans son article 4°) : « *Demandeur signifie une personne, invoquant à son profit, l'existence d'une créance maritime.* ». En l'espèce, l'APST ne pouvait invoquer à son profit, une créance d'utilisation ou de location du *Princess Danaé*. L'objet social d'organisateur de prestation de services diverses de la société N.D.S allait bien au-delà de la simple location ou de l'affrètement de navires. Partant de cette considération, le Tribunal de commerce de Marseille considère que Notre Dame du Salut avait réservé des places pour un certain nombre de passagers, pour un ou des voyages, sans que la prestation ne soit clairement définie. En tout état de cause, les revendications de l'A.P.S.T., découlaient uniquement de la défaillance financière de Notre Dame du Salut (mise en liquidation judiciaire le 26 octobre 2012) puisque c'est cette même défaillance qui déclenchait le processus de remboursement des clients consommateurs. Dès lors, la discussion relative à l'activité du voyageur NDS était surabondante. En effet, la garantie financière fournie par l'A.P.S.T. à N.D.S. résultait d'une exigence légale requise par l'article L. 221-18 du Code du tourisme afin de permettre à toute agence de voyages, tour-opérateurs, d'être immatriculé. Cette exigence ne découlait nullement d'une charte-partie conclue avec N.D.S., qui aurait nomément visé dans une de ses clauses l'intervention de l'A.P.S.T. De même, l'A.P.S.T n'était pas sous-affrèteur du navire. Sa seule vocation était uniquement de procéder au remboursement de fonds reçus au titre de forfaits touristiques. Ce remboursement n'était nullement affecté au financement du navire *Princess Danaé* afin de permettre son affrètement. Les conditions posées par l'article 1 §d n'étaient donc pas réunies.

II.- Après avoir considéré que la garantie nominale ne s'analysait pas en une créance maritime, le juge des référés examinait la nature de la créance résultant de l'engagement de caution solidaire délivré par l'armateur. En l'espèce, cet engagement de caution solidaire rédigé dans des termes très généraux⁽¹⁾ n'était aucunement incorporé au navire *Princess Danaé*. Il s'agissait d'une pure créance de cautionnement financier de l'armateur du navire et de son représentant légal en faveur de l'agence NDS, afin de garantir l'organisme de garantie financière (l'A.P.S.T.) contre les défaillances financières du voyageur N.D.S. Cette créance n'était donc pas relative à un

(1) « *Ensemble des biens meubles et immeubles de l'armateur...* ».

contrat particulier de location ou de sous-location ou encore de courtage du navire *Princess Danaé*⁽²⁾. De plus, le contenu de cet acte de caution qui avait été passé entre les parties en date du 28 juin 2012, était particulièrement vague et portait sur l'ensemble des biens meubles de l'armateur, sans plus de précision. S'il avait été assorti d'une sûreté réelle sur le navire *Princess Danaé*, la situation aurait été tout autre. C'est ce que le Tribunal de commerce statuant en référé n'a pas manqué de souligner, précisant que la créance de l'A.P.S.T. à l'encontre de la SARL Waybell Cruises Inc., armateur du Danaé, ne pouvait pas non plus être qualifiée de créance maritime puisqu'il n'existait aucune hypothèque sur le navire *Princess Danaé* au profit de l'A.P.S.T. Là encore, l'A.P.S.T. ne pouvait invoquer les dispositions de l'Article 1 §q de la convention de Bruxelles de 1952 qui prévoit comme créances maritimes : « toute hypothèque maritime et tout mortgage ». Cette garantie, dénommée « engagement de caution solidaire », portait en réalité sur une universalité de biens et non pas sur une acceptation par l'armateur de l'affectation particulière de son navire dénommé *Princess Danaé* à la garantie du remboursement des sommes dues à l'A.P.S.T. Il en eut été différemment, si cet engagement de caution solidaire avait été assorti d'une hypothèque sur un des navires de la société Waybell Cruises et plus particulièrement sur le navire *Princess Danaé*. Dans un tel cas de figure, l'APST aurait pu invoquer les dispositions du paragraphe (q) article 1 de la Convention de 1952 qui prévoit que toute hypothèque maritime sur un navire confère au créancier saisissant la possibilité d'alléguer une créance maritime. Cet engagement de caution solidaire ne confèrait donc aucune sûreté réelle à l'A.P.S.T sur le navire *Princess Danaé*.

Cette ordonnance rappelle les faits de l'affaire du navire *Canmar Supreme* (Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 2^{ème} Ch. com., 26 octobre 2001), largement commentée par Monsieur Jean-Pierre Rémerly (*DMF* 2002. 265.)⁽³⁾

On peut donc constater qu'une fois de plus la juridiction consulaire marseillaise s'est ralliée à la conception anglaise de l'article 1er de la Convention de Bruxelles de 1952 en exigeant que l'engagement de caution solidaire qui était ici invoqué par le créancier saisissant fasse référence expresse au navire objet de la saisie, pour admettre le caractère maritime de la créance alléguée.

Dans le passé, les décisions concernant l'application de l'article 1 §d de la Convention Bruxelles sont relativement rares mais ne souffrent aucune difficulté

(2) En ce sens, il a été jugé à plusieurs reprises que les créances, même étroitement liées à un navire, n'en sont pas pour autant maritimes (Cf. C.A. Aix-en-Provence, 30 oct. 2002, navires *Tablat* et *Tlemcen*, *DMF* n° 663 pages 78 et suivantes et commentaire de Patrick Pestel-Debord rappelant qu'il existe des créances affiliées à une créance maritime, sans toutefois en revêtir le caractère). En ce sens également, C.A. Aix-en-Provence 4 nov. 1996 Navire *Zamoura*, *DMF* 1997. 606, Obs. Yves Tassel.

(3) Il s'agissait d'une créance de remboursement d'un emprunt obligatoire souscrit afin de financer l'achat d'un navire.

La Cour d'appel d'Aix-en-Provence confirmait l'ordonnance du Tribunal de commerce de Marseille en ce qu'elle avait rétracté la saisie du navire *Canmar Supreme* dès lors que la créance alléguée ne pouvait être considérée comme maritime.

La Cour rappelait que l'affectation des biens d'une société au paiement d'une créance ne pouvait être assimilée à une hypothèque qui doit être non équivoque, inscrite pour assurer la protection des autres créanciers (*DMF* 2002. 262).

d'interprétation. C'est notamment le cas dans l'affaire du navire *Spirit of Race* (DMF 2005. 124) qui concernait une créance de location de voiliers de course.

Enfin, s'agissant d'un paquebot de croisière, seul le Tribunal de commerce d'Ajaccio s'était prononcé par une ordonnance du 19 août 1999 commentée au DMF 2000 page 32 concernant un navire *Islandbreeze*. Le Tribunal de Commerce d'Ajaccio avait considéré qu'il s'agissait d'une créance de courtage portant sur un contrat d'affrètement à temps du navire de croisière auquel la créance se rapportait. Dans ces conditions, il y avait bien lieu de considérer que la créance de courtage était liée exclusivement à la mise à disposition du navire, objet de la saisie pratiquée par le créancier saisissant.

Conclusion

La règle du droit civil selon laquelle « *l'accessoire suit le principal* » n'a pas vocation à s'appliquer en matière maritime internationale eu égard à la spécificité et à l'originalité du régime juridique de la saisie conservatoire des navires.

Comme souligné par Messieurs Bonassies et Scapel dans leur *Traité de Droit Maritime* (LGDJ 2006 n°590 page 388), « *un créancier terrestre, par exemple une banque qui a ouvert un crédit simple à un armateur, ne peut saisir un navire* ».

Il en va de même d'un organisme de garanties collectives qui s'est engagé envers une agence de voyages dans le cadre de la garantie financière stipulée par les dispositions de l'article L 221-18 du Code du Tourisme.

Par les temps qui courent, et avec l'explosion du marché de la croisière, cette décision est importante et encouragera les organismes de garanties collectives telles que l'A.P.S.T., à prendre plus de précautions à l'avenir, et notamment à assortir leurs engagements de sûreté réelle non équivoque.