# Cour de cassation: Arrêt du 27 février 2009 (Belgique). RG C.07.0036.N

* Date : 27-02-2009
* Langue : Français
* Section : Jurisprudence
* Source : Justel F-20090227-5
* Numéro de rôle : C.07.0036.N

N° C.07.0036.N

HET HAVENBEDRIJF, entreprise communale autonome,

Me Paul Lefèbvre, avocat à la Cour de cassation,

contre

1. VAN HEYGHEN RECYCLING, société anonyme,

Me JohnKirkpatrick, avocat à la Cour de cassation,

2. MEHANIKIS GERASIMOVS SHIPPING COMPANY LTD., société de droit Maltais.

I. La procédure devant la Cour

Le pourvoi en cassation est dirigé contre l'arrêt rendu le 22 juin 2006 par la cour d'appel de Gand.

Le conseiller Alain Smetryns a fait rapport.

L'avocat général Dirk Thijs a conclu.

II. Le moyen de cassation

Dans la requête en cassation, annexée au présent arrêt en copie certifiée conforme, la demanderesse présente un moyen.

III. La décision de la Cour

Quant à la première branche :

Quant à la première sous-branche :

1. L'article 1er de la loi du 21 août 1879 contenant le livre II du Code de commerce, (dénommée ci-dessous loi maritime) définit les bâtiments qui doivent être considérés comme navires. La définition de la notion de navire contenue à l'article 1er de la loi maritime ne s'applique pas aux articles 1467 à 1480 du Code judiciaire concernant la saisie conservatoire sur navires et bateaux.

2. Le moyen, qui, en sa sous-branche, suppose que l'article 1er de la loi maritime, dont la violation est invoquée, doit être pris en considération lors de l'appréciation de la régularité d'une saisie conservatoire pratiquée en vertu des articles 1467 et suivants du Code judiciaire, manque en droit.

Quant à la seconde sous-branche :

3. Le navire sur lequel, en vertu des articles 1467 et suivants du Code judiciaire, est pratiquée une saisie conservatoire sur l'allégation d'une créance maritime doit pouvoir être considéré comme navire de mer au moment de la saisie.

4. Le moyen qui, en cette sous-branche, suppose que, pour l'appréciation de la régularité de la saisie conservatoire, il suffit que le navire de mer possède cette qualité au moment où naît la créance maritime, manque en droit.

Quant à la seconde branche :

Quant à la première sous-branche :

5. Les juges d'appel ont considéré qu'il peut difficilement être soutenu que le navire gravement endommagé qui a été vendu en vue de son démantèlement, était à l'époque de la saisie conservatoire, « un navire de mer pouvant naviguer en haute mer qui était habituellement et principalement destiné à la navigation maritime et était de nature à braver les dangers de la mer ».

Ils ont considéré en outre que, si le navire était certainement destiné à la navigation maritime avant de subir les dégâts causés par l'incendie, « il avait perdu définitivement cette destination, sans que l'on songe jamais à le sauver et réparer ». En d'autres termes, le navire était devenu « une épave à laquelle ne s'appliquaient pas les dispositions relatives à la saisie sur navire ».

6. Le moyen qui, en cette sous-branche, suppose que les juges d'appel ont décidé que la saisie était irrégulière par le motif qu'au moment de la saisie le navire ne répondait plus à la notion de navire de mer au sens de l'article 1er de la loi maritime, alors qu'en réalité ils ont fondé l'irrégularité de la saisie sur la constatation que le navire avait définitivement perdu sa destination de navigation maritime, est fondé sur une lecture inexacte de l'arrêt.

Le moyen, en cette sous-branche, manque en fait.

Seconde sous-branche :

7. Est considéré comme navire de mer au sens de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer , signée à Bruxelles, et au sens des articles 1468 et 1469 du Code judiciaire, chaque navire qui est apte à naviguer sur la mer et qui est destiné à le faire, même s'il n'est pas utilisé ou s'il n'est pas destiné à faire une quelconque opération lucrative de navigation en mer, comme prévu à l'article 1er de la loi maritime .

Le navire qui, en raison d'avaries, a définitivement perdu sa destination de navigation maritime, ne peut plus être considéré comme un navire de mer au sens des dispositions précitées.

Le régime spécifique de la saisie conservatoire sur un navire de mer, suivant lequel une saisie conservatoire peut être pratiquée sur un navire de mer sur la simple allégation d'une créance maritime, après autorisation de l'autorité judiciaire compétente, implique qu'au moment de la saisie le navire puisse être considéré comme un navire de mer.

La circonstance que le navire était un navire de mer au moment où la créance maritime est née n'empêche pas que la perte définitive ultérieure de cette qualité fasse obstacle à ce qu'une saisie conservatoire maritime soit pratiquée sur ce navire.

8. Les juges d'appel, qui ont considéré que la saisie était irrégulière dès lors qu'au moment de la saisie le navire n'était plus apte à naviguer en mer en raison de dommages irréparables et devait ainsi être considéré comme une épave, qui avait perdu définitivement sa destination de navigation en mer, n'ont pas violé les dispositions de la Convention du 10 mai 1952 citées par le moyen en cette sous-branche, même si le navire en question devait être considéré comme un navire de mer au moment de la naissance de la créance maritime résultant de l'assistance et du sauvetage.

Le moyen, en cette sous-branche, ne peut être accueilli.

Par ces motifs,

La Cour

Rejette le pourvoi ;

Condamne le demandeur aux dépens.

Ainsi jugé par la Cour de cassation, première chambre, à Bruxelles, où siégeaient le premier président, le président de section Robert Boes, les conseillers Eric Dirix, Beatrijs Deconinck et Alain Smetryns, et prononcé en audience publique du vingt-sept février mai deux mille neuf par le premier président, en présence de l'avocat général Dirk Thijs, avec l'assistance du greffier Johan Pafenols.

Traduction établie sous le contrôle du conseiller Martine Regout et transcrite avec l'assistance du greffier Marie-Jeanne Massart.

Le greffier, Le conseiller,