

LA SAISIE CONSERVATOIRE DU NAVIRE

SUITE A SON ADJUDICATION

par Jérôme MOULET

Avocat au Barreau de Marseille

SOMMAIRE

Introduction

Titre Premier: la saisie conservatoire du navire: l'action *in rem* domine

Chapitre I: Saisie et titre conservatoire à l'encontre du navire: l'action *in rem*

Section I: Conditions relatives à la créance à garantir

Section II: Conditions relatives au navire et à son propriétaire

Section III: Règles de procédure relatives à la saisie conservatoire en France

Chapitre II: Saisie et titre exécutoire à l'encontre du débiteur de la créance maritime: l'action *in personam*

Section I: Les formalités postérieures à la saisie conservatoire: l'introduction d'une action tendant à l'obtention d'un titre exécutoire

Section II: Le sort de la saisie conservatoire face à l'impossibilité d'obtenir un titre exécutoire

Titre second: la vente judiciaire du navire: l'action *in rem* décline

Chapitre I: le sort de la saisie conservatoire du navire vendu en justice

Section I: les solutions de droit positif

Section II: fondements et justification des solutions du droit positif

Chapitre II: les incertitudes à l'origine de la solution et ses limites

Section I: Les incertitudes d'ordre procédural

Section II: la limitation des effets de la vente judiciaire du navire

1. Un navire est toujours beau; plus exactement, aucun navire ne manque jamais d'exercer sur qui aime l'élément marin un pouvoir intense de fascination que l'on imagine lié à la principale fonction du navire: permettre aux hommes d'ouvrir les portes de mondes qui leur sont méconnus, de l'autre côté du rivage ou jusqu'aux confins du monde... Cette fascination a sans doute incité les gens de mer à attribuer au "*bâtiment de mer*", selon la formule adoptée par le droit maritime français, un caractère qui lui est propre, une personnalité, un nom. Cependant, un navire est également une chose, un bien meuble susceptible de faire l'objet d'une évaluation financière et qui représente souvent une valeur économique importante, voire colossale. Dès lors, la valeur marchande du navire attire inmanquablement mais à juste titre, l'intérêt -pour ne pas dire la convoitise- des personnes physiques ou morales à la recherche du désintéressement des créances dont elles peuvent être titulaires.

Gage de recouvrement des créances, la valeur économique d'un navire est par ailleurs un gage d'autonomie dudit navire lancé dans son périple, sa traversée, dans son "*Aventure maritime*". En effet, la valeur du navire détermine le crédit que peuvent lui accorder les éventuels avitailleurs ou prestataires de services, dont l'intervention permettra au navire d'arriver au terme de l'expédition maritime. Quand il quitte son port d'attache, le navire fait route vers des ports dans lesquels il fera escale et à proximité desquels demeurent les personnes qui ont pu permettre l'accomplissement de son précédent voyage. Dès lors qu'ils ne sont pas désintéressés de leurs créances, les "*créanciers maritimes*" du navire trouvent avantage à exercer leurs droits directement sur ledit navire, plutôt que de tenter de recouvrer leurs créances auprès d'armateurs ou d'affréteurs situés à l'étranger et dont la solvabilité, ou même l'identité peuvent leur être inconnue.

2. La pratique maritime a donc imaginé très tôt des solutions afin de permettre aux créanciers du navire d'exercer leurs droits ou de se faire attribuer un gage sur le navire. Tendait à conférer aux créanciers un droit réel sur le navire, ces instruments juridiques font de tout bâtiment de mer un patrimoine d'affectation¹. D'inspiration germanique et anglo-saxonne, la théorie du

¹ P. Chauveau, Traité de droit maritime, n° 158 s.

patrimoine d'affectation est ignorée du droit français. La notion même de patrimoine d'affectation ne peut qu'être qualifiée d' "*aberration juridique*" au regard du droit français qui ne reconnaît au patrimoine qu'un caractère personnel (seule une personne peut détenir un patrimoine), unique (on ne peut détenir qu'un seul patrimoine) et indivisible (on ne peut scinder son patrimoine au gré des affectations des éléments qui le composent). Or, l'analyse des origines d'institutions fondamentales du droit maritime telles que la limitation de responsabilité du propriétaire de navire et celle du transporteur maritime révèle qu'à maints égards, le navire constitue un patrimoine affecté à l'aventure maritime. En effet, les mécanismes de limitation de responsabilité sont fondés sur l'idée selon laquelle l'armateur-exploitant² du navire ne saurait assumer seul l'ensemble des risques induits par l'aventure maritime qui doivent dès lors être partagés par tous ceux qui trouvent un intérêt à l'accomplissement du voyage. A l'origine, le risque que subissait l'armateur était limité au navire; l'armateur pouvait perdre son navire ou sa valeur au gré des aléas rencontrés lors de l'expédition maritime. Si face à l'augmentation de la valeur des navires, la pérennité du transport maritime a exigé d'abandonner un système de limitation à hauteur de la valeur du navire, la limitation de la responsabilité de l'armateur fait encore aujourd'hui référence à la jauge du navire, de même que la limitation de la responsabilité du transporteur maritime puisqu'elle est calculée selon le poids des marchandises chargées à bord³ ou selon le nombre de colis embarqués. Les marchands et autres négociants acceptaient quant à eux de perdre le solde de leurs créances puisqu'ils s'interdisaient d'en poursuivre le règlement sur les autres biens composant le patrimoine de l'armateur.

3. Les instruments de garantie du paiement des créances maritimes font également du navire un patrimoine d'affectation en ce qu'ils instituent au profit de leur titulaire un droit sur le navire, droit de créance à caractère réel en ce qu'il s'exerce sur le navire et non à l'encontre du débiteur de la créance, qui ne peut être en droit français qu'une personne physique. La possibilité accordée par la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 au titulaire d'une créance maritime de procéder à la saisie conservatoire du navire auquel sa créance se rapporte constitue ainsi un autre exemple d'application de la théorie du patrimoine d'affectation et vient ainsi conforter la thèse selon laquelle le navire est un patrimoine affecté à l'aventure maritime.

² Nous distinguerons dans cette étude l'armateur-exploitant qui exploite le navire, qu'il en soit ou non affréteur, de l'armateur-disposant (ou armateur) qui est propriétaire du navire, qu'il en soit ou non fréteur.

³ En effet, plus la jauge du navire est importante, plus le poids des marchandises qu'on pourra charger à son bord sera important.

4. La Convention de Bruxelles du 10 mai 1952, pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, permet donc de saisir un navire à titre conservatoire afin d'obtenir garantie d'une créance maritime "*se rapportant*" au navire. La Convention confère ainsi une action contre le navire, une action *in rem*, institution fondamentale du droit anglo-saxon. Or, de même qu'il ignore la théorie du patrimoine d'affectation, le droit français ne permet pas d'exercer un quelconque droit contre une chose mais seulement contre une personne (action *in personam*). La Convention de Bruxelles n'est cependant pas exclusivement inspirée par les principes du droit anglais puisqu'elle fait également référence à la notion "*continentale*" d'action *in personam*, de sorte qu'elle constitue un compromis entre deux systèmes juridiques radicalement opposés. Ainsi, alors qu'en son article 3-1, la Convention de Bruxelles de 1952 permet à tout demandeur titulaire d'une créance maritime de saisir le navire auquel sa créance se rapporte, son article 6 alinéa 2 dispose que les règles de procédures relatives à la saisie du navire "*sont régies par la loi de l'état contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée*". Or, le droit français ne permet pas au créancier de saisir des biens qui ne sont pas la propriété de son débiteur. Les articles 7-1 et 7-4 de la Convention disposent en outre que le saisissant doit introduire une action au fond dans un délai fixé soit par la *lex fori*, soit par le tribunal. A défaut, la Convention prévoit que le défendeur sera fondé à demander la mainlevée de la saisie conservatoire.
5. Ainsi, la Convention de Bruxelles 1952 met à la disposition et organise au bénéfice du titulaire d'une créance maritime la faculté de saisir à titre conservatoire le navire auquel sa créance se rapporte. Nous verrons que les conditions d'octroi de cette faculté sont très libérales car la seule "*allégation*" de créance maritime à l'encontre du navire permet de d'obtenir du juge des saisies une décision tendant à la saisie conservatoire du navire⁴. Cependant, une fois qu'il a fait procéder à la saisie conservatoire, la Convention impose au titulaire de la créance maritime d'engager une procédure "*au fond*" devant un juge qui statuera selon la *lex fori*, loi du *for* ayant autorisé la saisie. Toutefois, les règles de Bruxelles de 1952 sont muettes non seulement quant aux moyens que doit soulever le créancier saisissant mais également quant à la finalité de son action au fond. Le saisissant doit-il demander aux juges du fond de se prononcer sur le bien fondé de la saisie conservatoire au regard de la seule Convention de Bruxelles et ainsi de bien vouloir confirmer la décision du juge de la saisie? Doit-il au

⁴ Voir *infra* n° 14

contraire se référer à la loi du *for* afin d'établir que la saisie conservatoire était bien justifiée? Doit-il encore exclure toute référence à la Convention de 1952 et tenter d'obtenir du juge du fond que le titre conservatoire qu'il a acquis à l'encontre du navire soit "converti" en un titre exécutoire? Dans cette dernière hypothèse, on pressent déjà les difficultés que pourrait rencontrer le créancier saisissant, confronté au devoir de transformer un titre conservatoire qu'il a acquis *in rem*, à l'encontre du navire, en titre exécutoire qu'il faudra prendre *in personam*, à l'encontre de son débiteur qui ne peut être un bien mais une personne juridique.

6. Ces difficultés surgiront inévitablement quand, en vertu de la Convention de Bruxelles de 1952, le créancier saisissant sera titulaire de créances maritimes à l'encontre du navire et que son débiteur sera une personne différente de celle qui bénéficie de la propriété du navire. En effet, dans l'hypothèse où il aura saisi le navire auquel sa créance se rapporte sur le territoire français, le créancier devra se conformer aux dispositions de l'article 215 alinéa 1 du décret n° 92-755 du 31 mars 1992⁵ qui lui imposent d'introduire, dans un délai de deux mois à compter du jour de la saisie conservatoire, une action tendant à obtenir un titre exécutoire à l'encontre du débiteur de la créance. Ce texte répond en tous points à la notion française d'action *in personam*, notion inconciliable avec celle d'action *in rem* du droit anglais. Or, la Convention de Bruxelles impose à celui qui met en œuvre ses dispositions en France de tenter de concilier ces notions totalement opposées au risque de se voir confronté à des problèmes juridiques dont la complexité peuvent engendrer entre les parties des débats allant bien au-delà de ceux habituellement soumis au juge naturel des saisies. En matière maritime, cette situation est loin d'être une hypothèse d'école. En effet, nombre de navires de commerce sont donnés en affrètement par leurs armateurs à des personnes qualifiées d'armateurs-exploitants ou affréteurs qui eux mêmes peuvent confier l'exploitation des navires à des sous-affréteurs. Or, l'affréteur du navire doit avoir recours à des prestataires de service ou à des avitailleurs afin de permettre la continuation de l'Aventure maritime et, le cas échéant, contracter auprès de ces derniers des dettes dont il sera seul tenu, au regard du droit français, et nonobstant les dispositions de la Convention du 10 mai 1952 relative aux saisies conservatoires de navires. *Quid juris* lorsque, à la fin du contrat d'affrètement, le navire a fait l'objet d'une redélivraison à son armateur disposant? *Quid juris* en cas de transfert amiable de la propriété du navire? Que décider encore dans l'hypothèse où le navire a fait l'objet d'une vente par adjudication?

⁵ article 215 alinéa 2: "*Si ce n'est dans le cas où la mesure conservatoire a été pratiquée avec un titre exécutoire, le créancier doit, dans le mois qui suit l'exécution de la mesure, à peine de caducité, introduire une procédure ou accomplir les formalités nécessaires à l'obtention d'un titre exécutoire*"

Qu'en est-il enfin lorsque, avant d'être saisi à titre conservatoire en France, un jugement rendu par une juridiction étrangère a prononcé la vente du navire à son adjudicataire, qui, par définition, n'a jamais entretenu de lien contractuel avec le précédent propriétaire ou l'affréteur du navire?

7. Les questions pullulent, les opinions doctrinales divergent et les solutions fournies par la jurisprudence parfois contradictoires, parfois hésitantes, ne sont pas de nature à éteindre la soif qu'a l'esprit d'apporter une réponse cohérente et satisfaisante à l'évidente contradiction constatée au travers du dicton "*Quand les Anglais condamnent in rem, le Français condamne in personam*"⁶. Quelle réponse apporter au créancier qui se trouve contraint de "*concilier l'inconciliable*" afin de mettre en œuvre ses droits? Loin d'avoir la prétention de fournir à notre lecteur une solution définitive, péremptoire, la présente étude s'efforcera d'examiner les principales questions nées de la contradiction entre la notion anglo-saxonne, spécialement anglaise, d'action *in rem* et celle continentale, spécialement française, d'action *in personam*, avant de dresser l'état des réponses supra-légales, législatives, jurisprudentielles et doctrinales sur ces questions. En tentant d'apporter à notre lecteur les fondements et les justifications de chaque réponse, nous constaterons que nombre de solutions appellent d'autres interrogations, d'autres problèmes, d'autres difficultés tout autant redoutables que les questions initiales, de sorte que nous n'aurons point de vergogne à exciper tout au long de cette étude, du fameux adage, "*A l'impossible nul n'est tenu*", en priant notre lecteur de bien vouloir nous pardonner cet aveu d'impuissance.
8. Avant même d'aller plus avant dans cette étude, nous tenons à répondre par avance à l'objection que d'aucuns seraient tentés de formuler, qui consisterait à prétendre que les questions nées des contradictions entre action *in rem* et action *in personam* sont d'un intérêt limité puisqu'elles ne se poseraient que dans des cas d'école, et ne seraient ainsi d'aucune utilité aux praticiens du droit maritime. Nous avons constaté précédemment⁷ que la pratique du commerce maritime dissocie souvent la personne titulaire de la propriété du navire de celle qui en fait l'exploitation, de sorte que les créanciers maritimes peuvent exercer des droits réels sur le navire afin de garantir les dettes contractées par son affréteur et à l'égard desquelles, en

⁶ *Le projet de Convention sur la saisie conservatoire des navires*, Antoine VIALARD, communication lors de la conférence de l'Association Française du Droit Maritime du 30 janvier 1997, in D.M.F. 1997, n°572, p. 563.

⁷ Voir *supra* n°6

vertu du principe de l'effet relatif des conventions, l'armateur du navire ne saurait être tenu⁸. Ces mêmes questions se posent également lorsque le navire a fait l'objet d'une redélivraison à son armateur, lorsqu'il a fait l'objet d'une vente volontaire ou par décision de justice, et, à plus forte raison, quand la décision d'adjudication a été prononcée par une juridiction étrangère. Afin d'emporter la conviction de notre lecteur qui serait peu enclin à prêter l'oreille aux assertions qui précèdent, qu'il nous soit permis d'évoquer, au seuil de notre étude, une affaire d'importance qui se trouve aujourd'hui encore pendante devant deux degrés de juridiction, le Tribunal de Commerce de Marseille et la deuxième chambre de la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence, outre la Cour de cassation: l'affaire des paquebots de la flotte RENAISSANCE CRUISES.

9. Les navires "R ONE", "R TWO", "R THREE", "R FOUR", "R FIVE", "R SIX", "R SEVEN", "R EIGHT", "RENAI I" et "RENAI II" (la flotte RENAISSANCE CRUISES) sont des paquebots destinés à une clientèle de croisiéristes américaine. Ces navires étaient la propriété d'investisseurs principalement français, organisés, soit en groupements d'intérêt économique, soit en holdings. Chaque navire faisait l'objet d'une hypothèque régulièrement publiée consentie au bénéfice de diverses banques qui avaient financé leur acquisition. Chaque armateur avait donné son paquebot en affrètement à une société de droit nord américain, la société R CRUISES. Cette dernière avait sous-affrété l'ensemble des navires à la société de droit nord américain RENAISSANCE CRUISES qui les exploitait avec succès à l'aide de ses filiales dans un contexte économique très favorable, eu égard à la forte demande du marché américain en matière de croisières.

Cependant, les événements américains du 11 septembre 2001 ont mis un terme brutal à la demande des croisiéristes américains et le groupe RENAISSANCE CRUISES s'est immédiatement vu en état de cessation des paiements. Dès le 29 septembre, la chambre des faillites de la Cour Suprême de Floride plaçait l'ensemble des sociétés du groupe RENAISSANCE CRUISES sous le régime du *Chapter 11*, équivalent américain des procédures collectives du droit français et interdisait tout règlement par le groupe des dettes de fret dues à l'affréteur R CRUISES en vertu des contrats de sous-affrètement. R CRUISES

⁸ Un auteur particulièrement autorisé en la matière qualifie cette situation d' "*hypothèse d'école (...) non pas au sens d'une situation si particulière que son existence réelle est improbable, mais au contraire en ce qu'elle est courante et constitue un modèle pour la réflexion*": *Saisie conservatoire du navire: Art. 3(1), 3(4) et 9 de la Convention de 1952. Relecture, proposition et doutes* à propos de l'arrêt de la Cour d'Appel d'Aix en Provence du 1^{er} juillet 1993, navire "*Broomsgaard-Star*", DMF, p. 718 s.)

se trouva à son tour dans l'impossibilité d'honorer le fret dû aux propriétaires des navires en vertu des contrats d'affrètement, lesquels cessèrent de verser aux créanciers hypothécaires des navires les loyers dus en remboursement des prêts ayant permis leur acquisition.

Informés de la déconfiture de leur débiteur, de multiples créanciers des sociétés du groupe RENAISSANCE CRUISES déclarèrent leurs droits auprès du liquidateur américain en charge de la procédure collective. Par ailleurs, les créanciers titulaires d'hypothèques sur les paquebots obtinrent, soit de la Haute Cour de Justice du Royaume Uni, soit de la Cour Suprême de Gibraltar⁹, la possibilité de réaliser leurs sûretés par la vente judiciaire des navires. Chacun d'entre eux fit l'objet d'un avis d'adjudication dans la presse maritime professionnelle et fut ensuite vendu par autorité judiciaire au plus offrant¹⁰. Les navires "RENAI I" et "RENAI II" furent adjugés à la société GRAND SEAWAYS LIMITED tandis que les autres paquebots furent vendus à des *Single Ship Company*, les sociétés CRUISEINVEST. Les prix d'adjudication furent consignés entre les mains des juridictions ayant prononcé les ventes et furent répartis entre les divers créanciers maritimes des navires.

Dans l'attente de contracter avec une personne susceptible d'exploiter les paquebots, les nouveaux propriétaires firent séjourner les navires "R THREE" et "R FOUR" à PAPEETE, et les autres dans le Port Autonome de MARSEILLE. De nombreux titulaires de créances maritimes à l'encontre des navires (agents maritimes, autres prestataires de service, fournisseurs de soutes ou d'avitaillement, etc...) qui prétendaient ne pas avoir été désintéressés sollicitèrent du Président du Tribunal de Commerce de MARSEILLE l'autorisation de saisir les navires de l'ex-flotte RENAISSANCE CRUISES, alors que les dettes avaient été contractées non seulement par la société RENAISSANCE CRUISES, mais encore, antérieurement à la vente judiciaire des navires. Outre les demandes de paiement, le Président du Tribunal de Commerce de MARSEILLE fit droit à plus de vingt requêtes tendant à obtenir autant de saisies conservatoires des navires en escale au Port Autonome de MARSEILLE, sur le fondement de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952. Contestant toute obligation aux dettes à l'origine des saisies conservatoires, les nouveaux propriétaires des navires assignèrent chaque créancier saisissant aux fins d'entendre infirmer les ordonnances ayant autorisé les saisies et de voir rétracter les saisies conservatoires des paquebots en escale à MARSEILLE.

⁹ Selon l'emplacement géographique de chaque paquebot au moment des demandes

¹⁰ La plus forte adjudication fut prononcée par la *Supreme Court of Gibraltar* et s'éleva à la somme de 154 millions de dollars américains

11. Statuant en la forme des référés, le Président du Tribunal de Commerce de MARSEILLE eu donc à se prononcer, et doit aujourd'hui encore statuer, sur la question de la validité de la saisie conservatoire pratiquée en France à l'encontre d'un navire afin d'avoir sûreté et garantie d'une créance maritime née antérieurement à la vente par adjudication du navire en vertu d'une décision de justice rendue par une juridiction étrangère. Plusieurs des ordonnances rendues à ce jour sur ce point ont été infirmées par la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence qui a adopté une position totalement opposée à celle qu'avaient retenu les premiers juges. Certains litiges relatifs au bien fondé d'une telle saisie sont par ailleurs soumis à l'appréciation de la Cour de Cassation qui doit dès lors se prononcer à son tour sur cette question. Il ne fait aucun doute que la solution de ces litiges actuellement pendants devant la Haute Cour, feront jurisprudence, eu égard à l'importance des problèmes juridiques soulevés par cette affaire ainsi qu'à celle des intérêts divergents des armateurs non débiteurs des créances maritimes d'une part, et des titulaires de créances maritimes d'autre part.

12. Loin de la prétention de tenter réaliser un travail de "prospective juridique" aussi risqué qu'incertain s'agissant des arrêts à intervenir, la présente étude propose à son lecteur d'aborder les questions auxquelles devra répondre la Cour de Cassation dans l'affaire des paquebots de l'ex-flotte RENAISSANCE CRUISES au travers d'une "grille de lecture" constituée des principes dégagés par les Conventions internationales, la loi française, la jurisprudence, ainsi que la doctrine tant française qu'anglo-saxonne en matière de saisie conservatoire de navires. L'étude d'ensemble de ses principes fait apparaître une trame, une logique qui n'est pas sans rappeler le diction déjà évoqué selon lequel *"Quand les Anglais condemn in rem, le Français condamne in personam"*. En effet, la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 confère à celui qui allègue une créance maritime sur un navire, le droit de le saisir à titre conservatoire. Le créancier saisissant devra ensuite introduire une procédure au fond qui tendra, s'agissant d'une action soumise au juge français, à l'obtention d'un titre exécutoire qui ne pourra être obtenu qu'à l'encontre d'une personne, seule titulaire d'un patrimoine, et partant, seule susceptible d'être débitrice des obligations ou créances maritimes se rapportant au navire saisi.

Autrement dit, si la notion d'action *in rem* domine celle d'action *in personam* au stade de la procédure de saisie conservatoire (Titre I), l'action *in rem* décline au profit de l'action *in personam* quand il s'agit de convertir en France un titre conservatoire en titre exécutoire à l'encontre de l'adjudicataire du navire saisi (Titre II).

La tâche est ambitieuse, grande, difficile. Le sujet est beau, à l'instar des navires. Pour revenir à notre premier propos, un navire est toujours beau, mais il peut être complexe... Tel est peut-être le prix de la fascination qu'exercent les navires sur les hommes épris de la mer.

TITRE PREMIER: LA SAISIE CONSERVATOIRE DU NAVIRE:
L'ACTION *IN REM* DOMINE

Toute personne alléguant d'une créance maritime à l'encontre d'un navire, peut, en vertu des dispositions de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952, saisir à titre conservatoire le navire auquel la créance se rapporte (Chapitre I). Par ailleurs, la Convention impose au créancier saisissant d'introduire une action au fond, condition déterminante du maintien de la saisie conservatoire sur le navire. En vertu des règles de procédure françaises, l'action au fond du créancier saisissant doit tendre à convertir son titre conservatoire pris sur le navire en titre exécutoire à l'encontre de son débiteur qui ne peut être qu'une personne (Chapitre II).

CHAPITRE I : SAISIE ET TITRE CONSERVATOIRE A L'ENCONTRE DU NAVIRE: L'ACTION *IN REM*

La Convention pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer signée à Bruxelles le 10 mai 1952 permet de saisir un navire à titre conservatoire sous réserve de satisfaire certaines conditions tenant à la créance à garantir (Section I) ainsi qu'au navire à saisir et à son propriétaire (Section II). Les règles de procédures auxquelles doit se conformer le créancier saisissant sont déterminées par la loi du *for* (Section III).

SECTION I: CONDITIONS RELATIVES A LA CREANCE A GARANTIR

13. Le droit français des saisies conservatoires de navires a un caractère dualiste¹¹: Outre les dispositions de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 applicables en France depuis le 24 février 1956, le droit interne organise la saisie conservatoire de navires en vertu de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer et de son décret d'application n° 67-967 du 27 octobre 1967. Il convient toutefois de distinguer le régime de la saisie conservatoire prévue par le droit interne aux termes de l'article 29 alinéa 2 du décret du 27 octobre 1967, et celui de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 relative à l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer.

A l'instar du droit interne commun, le décret de 1967 autorise la saisie conservatoire du navire dès l'instant où le saisissant justifie d'une "*créance fondée en son principe*", quelle que soit sa nature¹². Inspirée par la notion d'action *in personam*, fondamentalement liée au principe de

¹¹ A. VIALARD, *La saisie conservatoire pour dettes de l'affréteur à temps*, DMF 1985, p. 579; *La saisie conservatoire des navires affrétés*, Conférence prononcée à l'Association Française de Droit Maritime le jeudi 9 décembre 1993.

¹² *i.e.* que celle-ci ait ou non un caractère maritime. Selon les termes du Conseiller référendaire à la Cour de Cassation Jean-Pierre REMERY, "*le droit français ignore ainsi la notion de créance maritime, qui seule permettrait la saisie d'un navire*", in J.P. REMERY, *La saisie*

l'unité du patrimoine selon lequel tous les biens du débiteur répondent de toutes ses dettes, personnelles, professionnelles ou familiales, nous ne traiterons pas de la saisie conservatoire des navires en droit interne pour nous consacrer exclusivement à celle mise à la disposition du créancier par la Convention de Bruxelles de 1952.

Aux termes de l'article 2 de la Convention de 1952¹³, la saisie conservatoire d'un navire peut être autorisée dès lors que le demandeur se prévaut d'une créance maritime (Com. 26 mai 1987, Bull. Civ. IV, n° 123; Com. 12 janvier 1988, Bull. Civ. IV, n° 15, navire "*Nora*"). Le créancier saisissant n'a donc qu'à alléguer d'une créance maritime (§ 1). Cependant, l'article 1^{er} de la Convention ne permet la saisie conservatoire qu'au titre de certaines créances énumérées de manière limitative (§ 2).

§ 1. L'exigence d'une simple allégation de créance maritime

14. La simple référence à une allégation de créance maritime démontre le caractère libéral de la Convention puisqu'elle n'exige même pas une apparence de créance dont se satisfait le droit interne. Dès lors, le juge français ne peut exiger de celui qui se prévaut des dispositions de la Convention de 1952 qu'il établisse le caractère certain et sérieux de sa créance et la Cour de cassation sanctionne inévitablement les juridictions du fond qui accordent mainlevée de la saisie pratiquée sur le fondement de la Convention au motif que la créance devrait présenter un caractère certain et sérieux (Cass. Com. 12 janvier 1988, DMF 1992, somm. Comm. p. 134). La Cour d'appel d'Aix-en-Provence a en outre jugé que le juge n'avait pas à rechercher si la créance maritime est ou non frappée d'une éventuelle prescription (Aix-en-Provence, 2^e ch., 6 décembre 1995, navire "*Friday Star*", DMF 1996, n° 572, p. 591 s., obs. Y. TASSEL). Gage de simplicité et de rapidité, cette exigence est particulièrement adaptée au domaine maritime puisqu'elle permet à celui qui se prétend créancier de saisir un navire sans avoir à justifier de sa qualité. Ainsi, le créancier évitera de perdre un temps précieux durant lequel le navire à saisir pourrait quitter le port. Selon la formule de Rodière, le juge de la saisie n'a pas

des navires dans la jurisprudence actuelle de la Cour de cassation, Rapport de la Cour de Cassation pour l'année 1995

¹³ Article 2 de la Convention du 10 mai 1952: "*Un navire battant pavillon d'un des Etats contractants ne pourra être saisi dans le ressort d'un Etat contractant qu'en vertu d'une créance maritime, mais rien dans les dispositions de la présente Convention ne pourra être considéré comme une extension ou une restriction des droits et pouvoirs que les Etats, autorités publiques ou autorités portuaires tiennent de leur loi interne ou de leurs règlements, de saisir, détenir, ou autrement empêcher un navire de prendre la mer dans leur ressort.*"

à requérir du créancier quelque preuve que ce soit sinon celle d'être titulaire d'une créance entrant dans l'énumération faite à l'article 1^{er} de la Convention¹⁴.

§ 2. Le caractère limitatif des créances maritimes

15. L'article 1^{er} de la Convention comporte une liste limitative des créances admises en qualité de créances maritimes. Il s'agit de droits ou créances ayant leur origine dans:

- un dommage causé par un navire;
- la perte de vies humaines ou les dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;
- un acte d'assistance et de sauvetage;
- les contrats relatifs à l'utilisation ou à la location d'un navire par charte-partie ou autrement;
- les contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement, ou autrement;
- des pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire;
- une avarie commune;
- un prêt à la grosse;
- une prestation de pilotage
- 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;
- les constructions, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale;
- les salaires des capitaines, officiers ou hommes d'équipage;
- les débours du capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs, ou les agents pour le compte du navire ou de son propriétaire;
- La propriété contestée d'un navire;
- La possession contestée, ou son exploitation, ou encore les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété;
- toute hypothèque maritime ou *mortgage*.

Cette liste écarte donc toutes les créances non issues de l'activité maritime. Elle ne semble cependant pas comprendre toutes les créances à caractère maritime en ce qu'elle ne prévoit

¹⁴ Rodière, *Traité général de droit maritime*, Tome 2, *Le navire*, n° 199

pas les fautes commises par le capitaine dans l'exercice de ses fonctions (Com. 21 juin 1983, DMF 1985, p. 438, navire "*Gavion*") ni celles résultant de l'inexécution d'un contrat de vente de navire, sauf si la propriété de celui-ci est contestée (Com. 9 mai 1990, D. 1990, somm. Comm. p. 271, obs. M. Rémond-Gouilloud, navire "*Yamoussoukio*"). Par ailleurs, les juges du fond ont eu l'occasion de préciser que le fondement délictuel ou contractuel de l'action du créancier importe peu dès lors qu'elle trouve sa cause dans un des cas énumérés à la liste de l'article 1^{er} (en l'espèce, créance ayant pour cause un contrat relatif au transport de marchandises sous connaissance: Aix-en-Provence, 2^e ch., 16 octobre 1996, navire "*Enarxis*", DMF 1997, n° 572, p. 603; dans le même sens, eu égard à la question du débiteur de la créance à garantir: Aix-en-Provence, 10 juillet 1987, navire "*Trsat*", DMF 1988, p. 543 s.).

Tenue par le caractère limitatif de la liste de l'article 1^{er}, la jurisprudence adopte une conception restrictive de la notion de créance maritime au sens de la Convention de 1952 en n'accordant cette qualité qu'aux seules créances directement liées au navire ou à l'activité maritime. A titre d'exemple, dans un arrêt en date du 14 novembre 1996, une juridiction du second degré a refusé d'accorder un caractère maritime à la créance résultant d'un prêt contracté afin d'effectuer des réparations sur un navire en vue de son exploitation au motif qu'elle ne figure pas au nombre des causes énumérées à l'article 1^{er} de la Convention de Bruxelles, alors que le créancier démontrait que les sommes prêtées avaient été affectées à l'exploitation du navire (Aix-en-Provence, 2^e ch., 14 novembre 1996, navire "*ZAMOURA*", DMF 1997, n° 572, p. 606, obs. Y. TASSEL; dans le même sens à propos d'une créance de remboursement d'un emprunt obligataire consenti pour partie à l'acquisition d'un navire: Aix-en-Provence, 2^e ch., 26 octobre 2001, navire "*Canmar Supreme*", DMF 2002, n° 622, p. 20 s., obs. J.-P. REMERY).

SECTION II: CONDITIONS RELATIVES AU NAVIRE ET A SON PROPRIETAIRE

La saisie conservatoire telle que prévue par la Convention de Bruxelles de 1952 peut être obtenue sur le territoire de tout Etat contractant à l'encontre d'un navire battant ou non pavillon d'un

Etat contractant¹⁵ (article 8). Aux termes de l'article 3-1 de la Convention, "*tout demandeur peut saisir 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 des créances prévues aux alinéas o), p), q), de l'article 1^{er} à l'exception du navire que concerne la réclamation*".

Ce texte permet donc de saisir non seulement le navire auquel la créance maritime se rapporte (§ 1) mais encore les autres navires composant le patrimoine du propriétaire du navire auquel la créance se rapporte (§ 2).

§ 1. Le navire auquel la créance se rapporte

16. La Convention dispose tout d'abord que le demandeur peut saisir tout navire auquel sa créance maritime se rapporte. Cette faculté accordée au créancier constitue un exemple topique d'application directe de l'action *in rem* puisqu'elle exclut toute référence au propriétaire du navire et élude par la même occasion la question de l'obligation du propriétaire du navire à la dette à l'origine de la demande de saisie, question qui aurait été un préalable nécessaire à la saisie du droit interne français. Selon la Convention, le navire seul est "*débiteur*" de la créance maritime puisque sa naissance est liée au navire ou à son exploitation, ce qui justifie sa saisie.

En outre, l'article 3-4 de la Convention prévoit la possibilité de saisir un navire donné en affrètement avec remise de la gestion nautique du navire lorsque l'affréteur répond seul d'une créance maritime relative à ce navire, quel que soit son propriétaire. La jurisprudence précise que la saisie peut être obtenue quand bien même le contrat d'affrètement aurait pris fin¹⁶.

L'article 3-1 précise par ailleurs que seul peut être saisi le navire auquel se rapportent les créances relatives à la propriété contestée d'un navire (article 1-o), à sa possession, son exploitation, ou

¹⁵ Du Pontavice, *Le statut des navires*, Litec 1976, n° 330: La Convention de Bruxelles de 1952 s'applique aux saisies comportant un élément d'extranéité qui sont pratiquées dans un Etat contractant, quel que soit le pavillon du navire.

¹⁶ Cass. Com. 13 décembre 1994, navire "*Trident Beauty*", arrêt n° 377 rendu sur pourvoi n° 92-14.307

les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété (article 1-p), ainsi qu'aux hypothèques maritimes. *A contrario*, s'il allègue d'une autre créance maritime, le demandeur peut saisir un navire qui n'a aucun lien avec la créance à garantir. L'unique élément de rattachement tient à la personne du propriétaire du navire auquel la créance se rapporte.

§ 2. Les autres navires appartenant au propriétaire du navire auquel la créance se rapporte

17. L'article 3 de la Convention de 1952 dispose en outre que le demandeur peut saisir tout navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel sa créance se rapporte, "*alors même que le navire saisi est prêt à faire voile*". Cette disposition met en évidence une application cumulative des notions d'action *in rem* et d'action *in personam*; né sur le navire auquel la créance se rapporte, le droit de saisir conféré à celui qui met en œuvre la Convention de Bruxelles peut s'étendre à tous les navires qui composaient, au moment de la naissance de sa créance, le patrimoine du navire ayant donné lieu à cette créance.

Afin de pallier les difficultés qu'engendraient pour eux cette faculté, les armateurs disposant de la propriété de plusieurs navires ont recours à la création de *Single Ship Companies*, sociétés d'inspiration fiduciaire dont le patrimoine est composé d'un seul navire et dont le contrôle est exercé par l'armateur-disposant des navires. La jurisprudence énonce que cette pratique n'est pas en soi constitutive d'un acte frauduleux. Le créancier qui entend lever l'obstacle que constitue pour lui la personnalité morale d'une *Single Ship Company* devra donc avoir recours au droit commun des sociétés inspirée par la jurisprudence relative aux procédures collectives afin d'établir l'absence d'autonomie des *Single Ship Companies* à l'égard de l'armateur-disposant. Il devra ainsi démontrer au magistrat que ces dernières sont fictives ou que leurs patrimoines sont confondus. Cependant, la simple existence d'une communauté d'intérêts entre deux sociétés n'est pas de nature à mettre en évidence la fictivité de l'une ou de l'autre de celles-ci. Ainsi, dans un arrêt en date du 21 janvier 1997, la chambre commerciale de la Cour de cassation a, au visa de l'article 1842 du Code civil, prononcé la cassation de l'arrêt qui avait refusé de donner mainlevée de la saisie conservatoire pratiquée sur le navire d'une société pour garantir les dettes maritimes d'une autre société, au motif que ces deux sociétés étaient unies par une communauté d'intérêts (Cass. Com. 21 janvier 1997, navire "*Cast Husky*", DMF

1997, n° 572, p, 612 s.; dans le même sens, Cass. Com. 19 mars 1996, navire "*Alexander III*", DMF 1996, n° 560, p. 503).

Aux termes de l'article 3-4 de la Convention, le demandeur peut également saisir tout navire appartenant à l'affréteur qui répond seul d'une créance maritime relative à un navire qui lui a été donné en affrètement avec remise de la gestion nautique.

SECTION III: REGLES DE PROCEDURE DE LA SAISIE CONSERVATOIRE EN FRANCE

- 18.** L'article 4 de la Convention de 1952 dispose: *"Un navire ne peut être saisi qu'avec l'autorisation d'un tribunal ou de toute autre autorité judiciaire compétente de l'Etat contractant dans lequel la saisie est pratiquée"*. Son article 6 alinéa 2 prévoit que *"les règles de procédure relatives à la saisie d'un navire (...) et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever sont régies par la loi de l'Etat contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée"*. L'acception donnée au terme *"saisie"* par la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 s'entend d'un titre conservatoire, aux termes de son article 1^{er}-2 qui dispose: *" 'saisie' signifie l'immobilisation d'un navire avec l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente pour garantie d'une créance maritime, mais ne comprend pas la saisie d'un navire pour l'exécution d'un titre"*.
- 19.** Aux termes de l'article 29 du décret du 27 octobre 1967, la saisie conservatoire est autorisée par ordonnance rendue sur requête par le Président du tribunal de commerce ou, à défaut, par le juge d'instance.

Devant le Président du Tribunal de commerce, la matière des ordonnances sur requête est régie par les dispositions des articles 874 à 876 du Code de procédure Civile. Aux termes de l'article 876, *"en cas d'urgence, la requête peut être présentée au domicile du président ou au lieu où il exerce son activité professionnelle"*. Conformément à l'article 852 du même code, l'autorisation de saisir peut être présentée en personne, ou par mandataire porteur d'un pouvoir spécial s'il n'est pas avocat.

La requête, présentée en double exemplaire, doit être motivée (article 494) et doit solliciter l'application de la Convention de Bruxelles de 1952. Toute référence à la loi du 3 janvier 1967 sera alors à proscrire, le bénéfice des dispositions d'origine légale et supra-légale ne pouvant être cumulé¹⁷. L'ordonnance autorisant la saisie devra être motivée (article 495) et subordonnera, en tout état de cause, la validité de la saisie à intervenir au respect des conditions posées aux articles 210 et suivants du décret n° 92-755 du 31 juillet 1992 qui imposent l'énonciation de la somme pour laquelle la saisie sera autorisée ainsi que la fixation

¹⁷ P. PESTEL-DEBORD, P. GARO, *La saisie conservatoire de navires*, éd. Pratic Export, Commerce International, Transport

du délai dans lequel le saisissant devra introduire, devant une juridiction compétente, une action au fond, sous peine de caducité de la saisie. Dans son ordonnance exécutoire "*au seul vu de la minute*"¹⁸, le Président précisera qu'il lui sera référé en cas de difficulté, nonobstant opposition ou appel. En tout état de cause, le magistrat qui a autorisé la saisie est toujours compétent pour en donner mainlevée (Com., 7 juin 1994, navire "*Heidberg*", Bull. Civ. IV, n° 206). La saisie sera pratiquée par un huissier de justice ayant compétence dans le ressort du lieu de situation du navire à saisir. La saisie conservatoire n'est, en principe, assujettie à aucune mesure de publicité (Voir toutefois s'agissant d'une saisie-exécution: Aix-en-Provence, 15° ch., 25 février 1981, DMF 1982, p. 420, note M. Rémond-Gouilloud).

20. La saisie ne doit pas porter atteinte aux droits du propriétaire¹⁹. Elle immobilise le navire. L'effet essentiel de la saisie conservatoire est, comme l'énonce l'article 30 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, d'empêcher, sous le contrôle des autorités portuaires, le départ de celui-ci. Cette mesure est donc gravement préjudiciable à l'armateur-exploitant du navire sur le plan économique²⁰. En effet, celui-ci est dans l'impossibilité d'exploiter le navire alors qu'il reste tenu de tous les frais liés au navire, pour son entretien notamment. La Cour de cassation a ainsi pu décider que la perte d'un bâtiment résultant d'un manque d'entretien au cours de la saisie ne pouvait être imputée au saisissant, sauf au propriétaire à prouver que le saisissant l'a empêché d'entretenir le navire (Com. 3 mars 1998, *Juris-Data* n° 000922). Les procès verbaux de saisie conservatoire doivent être notifiés selon les prescriptions de l'article 221 du décret du 31 juillet 1992 dont le respect pourra être porté à l'appréciation des tribunaux (RENNES 2° ch., 13 juillet 1993, *Juris-Data* n° 044729). Dès que le service du port reçoit notification de la décision ayant autorisé la saisie, il doit refuser au navire toute autorisation de départ. Les articles 27 et 28 du décret du 27 octobre 1967 permettent toutefois au Président du tribunal de grande instance compétent, statuant en la forme des référés, d'autoriser le navire saisi à effectuer un ou plusieurs voyages déterminés, dès l'instant où une "*garantie suffisante*" est accordée au

¹⁸ article 494, alinéa 3 du Code de procédure civile

¹⁹ Voir cependant un arrêt de la chambre commerciale de la Cour de cassation en date du 12 novembre 1996 (*Juris-Data* n° 004117) cassant l'arrêt de la Cour qui, pour maintenir la saisie conservatoire pratiquée sur un Yacht par son constructeur impayé alors que l'acquéreur en avait intégralement réglé le prix entre les mains du concessionnaire, avait déclaré que la saisie dans l'attente d'une décision au fond ne portait pas préjudice au propriétaire du navire quel qu'il fût.

²⁰ Jean-Pierre REMERY, *La saisie des navires dans la jurisprudence actuelle de la Cour de Cassation*, in Rapport de la Cour de Cassation pour 1995.

A titre d'exemple, le coût journalier de chacun des paquebots de l'ex-flotte RENAISSANCE CRUISES s'élève à la somme de 7.000 dollars américains

créancier. Le délai dans lequel le navire devra regagner le port de la saisie doit être strictement observé sous peine de voir la "*garantie suffisante*" acquise au créancier. Toutefois, certains auteurs estiment que cette procédure d'autorisation provisoire de départ est incompatible avec la finalité de la saisie conservatoire prévue à la Convention Bruxelles de 1952 qui consisterait à accorder au créancier "*un moyen de pression*" favorisant son désintéressement²¹. Sans préjuger de la question de savoir si la saisie conservatoire prévue par la Convention de Bruxelles est ou non destinée à accorder au créancier un moyen de pression sur son débiteur, nous rappellerons simplement que la Convention impose l'exercice d'une action au fond qui, devant le juge français, doit tendre à l'obtention d'un titre exécutoire. Par conséquent, l'application de la Convention de 1952 en droit français ne se limite pas au simple effet comminatoire de la saisie mais s'étend à l'obligation faite au saisissant de démontrer qu'il détient un titre exécutoire à l'encontre d'une personne.

L'article 496 dispose que s'il n'est pas fait droit à la requête en saisie conservatoire, le requérant peut interjeter appel dans un délai de 15 jours. Si la requête a été favorablement accueillie, tout intéressé peut en référer au juge qui a rendu l'ordonnance. Dès l'instant où il aura fait procéder à la saisie conservatoire, le créancier aura l'obligation d'accomplir certaines formalités que nous envisagerons successivement.

²¹ P. PESTEL-DEBORD, P. GARO, *La saisie conservatoire de navires*, éd. Pratic Export, Commerce International, Transport

CHAPITRE II: SAISIE ET TITRE EXECUTOIRE A L'ENCONTRE DU DEBITEUR DE LA CREANCE MARITIME: L'ACTION *IN PERSONAM*

21. L'article 7-1 de la Convention impose au créancier saisissant d'introduire une action au fond, obligation dont l'inobservation est sanctionnée par la faculté de demander la mainlevée de la saisie (article 7-4). Or, l'article 215 al.2 du décret n° 92-755 du décret du 31 juillet 1992 impose au créancier, à peine de caducité, d'introduire une action tendant à l'obtention d'un titre exécutoire à l'encontre du débiteur de la créance à l'origine de la mesure conservatoire (Section I). Le saisissant éprouvera inmanquablement des difficultés à obtenir un titre exécutoire dans l'hypothèse où le propriétaire du navire n'est pas tenu de la dette à l'origine de la saisie. Les solutions jurisprudentielles aux litiges nés de ces difficultés sont déterminantes du sort de la saisie (Section II).

SECTION I: LES FORMALITES POSTERIEURES A LA SAISIE CONSERVATOIRE: L'INTRODUCTION D'UNE ACTION TENDANT A L'OBTENTION D'UN TITRE EXECUTOIRE

22. Après avoir obtenu une décision l'autorisant à saisir le navire, le créancier devra accomplir les formalités d'ordre public qui lui sont imposées par la loi sur les procédures d'exécution. La loi française impose au créancier saisissant l'introduction d'une procédure destinée à l'obtention d'un titre exécutoire (§ 1). Dans l'hypothèse où la saisie a été pratiquée entre les mains d'un tiers, ce dernier devra obtenir dénonciation de la procédure au fond (§ 2). L'inobservation de ces formalités d'ordre public est sévèrement sanctionnée (§ 3).

§ 1. L'introduction d'une procédure aux fins d'obtenir un titre exécutoire

23. La Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 exige du saisissant qu'il introduise une action devant "les tribunaux de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée" afin qu'ils statuent "sur le fond du procès" (article 7-1). Cependant, la Convention est muette quand à la finalité de cette action au "fond" et quant à sanction de l'inobservation de l'obligation qu'elle met à la charge du saisissant²². Il convient donc de se référer au droit interne qui dispose aux articles 70 de la loi du 9 juillet 1991 et 215 du décret du 31 juillet 1992 que le créancier doit, dans le mois qui suit l'exécution de la mesure conservatoire, introduire une procédure ou accomplir les formalités nécessaires à l'obtention d'un titre exécutoire, s'il n'en possède pas. Ces règles peuvent faire l'objet d'interprétations divergentes. Ainsi, certains auteurs affirment, s'agissant de la saisie conservatoire d'origine légale, que la saisine du juge des référés afin d'obtenir un titre exécutoire serait suffisante, à l'exclusion de toute action au fond²³. Selon nous, cette solution ne peut recevoir application en matière de saisie conservatoire de navire d'origine supra-légale puisque la Convention de 1952 prévoit expressément que le saisissant aura la charge d'introduire une action "au fond". Dès lors, nous pensons que le créancier saisissant ne saurait faire l'économie d'une action au fond afin d'obtenir un titre exécutoire.

24. Le maintien de la saisie conservatoire est-il subordonné au succès de l'action au fond? Certains auteurs répondent par la négative²⁴ en se référant à un arrêt de la Cour d'appel de Rouen en date du 18 janvier 1996 (DMF 1997, p. 34) qui avait jugé que le saisissant s'était acquitté de la formalité en assignant en référé provision dans le mois, alors qu'il avait par la suite été débouté. La Cour précisait à l'occasion de cet arrêt que le décret du 31 juillet 1992 ne vise que le délai dans lequel une procédure doit être introduite et non celui dans lequel un titre exécutoire doit être obtenu. Cette solution ne reçoit pas notre approbation dans la mesure où elle ne fait que renvoyer à une échéance ultérieure l'exigence légale de l'obtention d'un titre exécutoire. Les articles 70 de la loi du 9 juillet 1991 et 215 du décret du 31 juillet 1992 ne font certes pas expressément référence à une obligation d'obtenir un titre exécutoire mais il

²² Hormis les hypothèses dans lesquelles les parties ont convenu une clause attributive de juridiction ou une clause arbitrale, la Convention de 1952 sanctionne l'inobservation du délai d'action en accordant au défendeur de demander mainlevée de la saisie ou, le cas échéant, libération de la caution fournie (article 7-4)

²³ H. CADIET, G. BRAJEUX, citant une ordonnance du juge de l'exécution de Chambéry en date du 26 mai 1998, SARL EMI Exportation de Matériels c/ Société Brunnenmühle Technologie für FaselProdukte, *Jurisdata* 041680, avant d'ajouter "en pratique, il reste toutefois plus prudent et efficace d'assigner devant la juridiction au fond dans le délai de l'article 215" in "La procédure de saisie conservatoire de navire entre droit commun et règles spéciales", DMF 1998, n° 587, p. 995 s.

²⁴ *ibidem*

convient néanmoins de s'interroger sur le sort de la saisie conservatoire dans l'hypothèse où l'action au fond ne saurait prospérer²⁵.

- 25.** Le créancier peut-il se satisfaire de la délivrance de l'assignation ou doit-il en outre procéder à son enrôlement? Certaines décisions des juges du fond tendent à considérer que le saisissant a accompli les formalités imposées par les articles 70 de la loi du 9 juillet 1991 et 215 du décret du 31 juillet 1992 dès lors qu'il a délivré l'assignation au fond. Cependant, il est légitime de se poser la question de savoir si la simple délivrance de l'assignation au fond est de nature à permettre l'obtention un titre exécutoire. Selon nous, un réponse négative s'impose dans la mesure où cette formalité n'a aucun caractère contraignant à l'égard du défendeur.

Selon la Cour de cassation, une procédure d'arbitrage en vue d'obtenir un titre exécutoire "*portant sur les causes mêmes de la saisie*" peut utilement se substituer à une procédure au fond (Com. 14 octobre 1997, navire "*Marine Evangeline*", DMF 1998, p. 24). De même, la saisine d'une juridiction étrangère répond aux exigences des articles 70 de la loi du 9 juillet 1991 et 215 du décret du 31 juillet 1992 dès l'instant où le créancier a porté son action devant un juge compétent pour connaître de l'action (Paris, 8^e ch. B, 2 octobre 1997, Dalloz 1997, 238).

²⁵ Voir *infra* n° 42 s.

§ 2. La dénonciation au tiers saisi de la procédure au fond

26. Dans l'hypothèse où la mesure est pratiquée entre les mains d'un tiers, l'article 216 du décret du 31 juillet 1992 impose au créancier de lui signifier copie des actes attestant l'introduction de la procédure au fond dans un délai de 8 jours. La sanction de l'inobservation de cette formalité est particulièrement lourde.

§ 3. La sanction de l'inobservation des formalités

27. La carence du créancier saisissant dans l'exécution de son obligation d'introduire une action au fond et, le cas échéant, de signifier cette dernière au tiers saisi est sanctionnée par la caducité de la saisie conservatoire. La mise en oeuvre de la caducité est automatique et le juge ne dispose à cet égard d'aucun pouvoir d'appréciation. Si elle est atteinte de caducité, la saisie pratiquée sur le navire devra donc être immédiatement levée.

Quel sort réserver à la saisie conservatoire dans l'hypothèse où le propriétaire du navire ne saurait être tenu de la dette à l'origine de la saisie. L'examen attentif des rares décisions jurisprudentielles relatives à cette question est riche d'enseignements.

SECTION II: LE SORT DE LA SAISIE CONSERVATOIRE FACE A L'IMPOSSIBILITE D'OBTENIR UN TITRE EXECUTOIRE

28. Cette question se pose dans toutes les hypothèses où la personne du débiteur de la créance maritime est différente de celle qui est titulaire de la propriété du navire. La saisie doit-elle être maintenue jusqu'à la fourniture par le propriétaire du navire d'une garantie? Cette solution semble avoir les faveurs du Doyen RODIERE qui estimait qu' *"un armateur la demande (la mainlevée de la saisie contre la fourniture d'une garantie) dès que la saisie conservatoire est exercée; il n'attend pas que le tribunal soit saisi du litige au fond et juge qu'il ne doit rien et que la saisie est nulle; il s'empresse de délivrer son navire, quitte à agir d'autre part."*²⁶. La garantie peut revêtir la forme d'un cautionnement accordée par une

²⁶ RODIERE, *Traité général de droit Maritime, Tome II, Le Navire*, n°203.

banque ou le *Protection & Indemnity Club* de l'armateur en faveur du saisissant mais peut également être constituée par la consignation d'une somme d'un montant égal à celui de la créance à garantir. Dans ce dernier cas, la fourniture de la garantie pourra s'avérer particulièrement onéreuse pour l'armateur²⁷. En outre, l'armateur qui accorde sans difficulté une garantie en échange de la mainlevée du navire s'expose à ce que de nombreux autres créanciers maritimes du navire choisissent à leur tour la voie de la saisie conservatoire. Dès lors, l'armateur a tout intérêt à introduire une action en référé devant le juge ayant autorisé la saisie du navire afin de démontrer qu'il ne saurait être tenu de la dette à l'origine de la saisie et de tenter d'obtenir une ordonnance de mainlevée de la saisie conservatoire sur son navire. Nous envisagerons successivement les solutions dégagées par la jurisprudence en fonction de deux situations dans lesquelles le créancier saisissant ne pourra obtenir de titre exécutoire à l'encontre du débiteur de la créance maritime: lorsque le navire saisi a été donné en affrètement (§ 1) et lorsqu'il a fait l'objet d'une cession (§ 2).

§ 1. Le sort de la saisie conservatoire du navire affrété

29. Sous l'empire de l'article 196 *ter* du Code de Commerce désormais abrogé, la doctrine considérait que *"même en matière de responsabilité contractuelle où les parties liées par un contrat sont responsables pour un engagement contracté par l'armateur non-propriétaire moyennant la représentation légale du capitaine, le propriétaire reste engagé en vertu de la loi, et tout spécialement, le navire restera grevé, si l'obligation est garantie par un privilège"*²⁸. L'examen de la jurisprudence actuelle relative à cette question tend à nuancer ce propos (A) bien que l'existence d'un privilège attaché à la créance maritime semble rester déterminante quant au sort de la saisie conservatoire (B).

A. La saisie conservatoire du navire affrété en garantie d'une créance maritime "chirographaire".

30. Par un arrêt en date du 13 décembre 1994, la chambre commerciale de la Cour de cassation a décidé que le titulaire d'une créance maritime née pendant le temps où le navire auquel elle se rapporte était affrété avec remise de la gestion nautique, peut saisir le navire alors que celui-ci

²⁷ Si les nouveaux armateurs des paquebots de l'ex-flotte RENAISSANCE CRUISES avaient consenti à accorder une garantie aux créances de plus de 20 saisissants, ils auraient dû consigner une somme d'un montant de plusieurs millions de dollars.

²⁸ Walter Muller, *Propriétaire-Armateur et Armateur-Exploitant: Problèmes de la publicité navale*

a été redélivré au fréteur, le contrat d'affrètement ayant pris fin (Com. 13 décembre 1994, Bull. Civ. IV. N° 377, pourvoi n° 92-14. 307). Rendue à propos d'une créance résultant de frais de réparation du navire donné en affrètement, cette solution écarte les moyens des auteurs du pourvoi qui tentaient de tirer parti des dispositions ambiguës sinon obscures contenues aux articles 3-1 et 3-4 de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 en soutenant que *"l'article 3-4 de la Convention internationale de Bruxelles du 10 mai 1952 ne permet la saisie conservatoire d'un navire affrété que pendant la durée de l'affrètement"*.

L'article 3-1 dispose *"Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4 et de l'article 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 (...)"*. Applicable au navire affrété avec remise de la gestion nautique lorsque l'affréteur répond seul, d'une créance maritime relative à ce navire, l'article 3-4 prévoit que le demandeur peut saisir *"ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur"*.

Or, la faculté accordée à l'article 3-1 au demandeur de saisir le navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, ne peut être, selon nous, appliquée de manière cumulative avec la possibilité de saisir le navire affrété conférée à l'article 3-4 de la Convention de 1952. En effet, l'article 3-1 semble exiger que le débiteur de la créance soit propriétaire du navire auquel la créance se rapporte ou, tout au moins, que le navire objet de la saisie lui appartienne au moment de la naissance de la créance à garantir, quand bien même celle-ci n'aurait aucun lien avec le navire²⁹. L'article 3-4 permet de saisir le navire donné en affrètement auquel la créance se rapporte, ainsi que tout navire dont l'affréteur serait propriétaire, sans opérer la distinction de l'article 3-1 quant au moment de la naissance de la créance. *"Ubi lex non distinguit, nec nos distinguere debemus"*. Tel pourrait être le fondement de l'interprétation de l'article 3-4 de la Convention par la chambre commerciale de la Cour de cassation.

²⁹ Yves TASSEL estime que l'article 3-1 de la Convention de 1952 ne concerne pas la situation *"de la dette d'un autre que le propriétaire du navire (...), mais bien celle de la dette du propriétaire lui-même"*. *"La situation visée (au paragraphe 4) est celle de la dette de qui n'est pas propriétaire du navire saisi, mais qui est soit affréteur ayant reçu la gestion nautique du navire (alinéa 1^{er}), soit affréteur sans remise of the ship (alinéa 2): Y. TASSEL, Saisie conservatoire du navire: Articles 3 (1), 3 (4) et 9 de la Convention de 1952. Relecture, proposition et doutes, DMF 1993, p. 718 s.*

Cependant, le moyen soulevé par les auteurs du pourvoi aurait, selon nous, mérité de la part de la Haute Cour, une motivation plus élaborée car il n'est pas certain que la possibilité de saisir le navire alors que celui-ci a fait l'objet d'une redélivraison, soit conforme à l'esprit de la Convention ou à la volonté de ses fondateurs. Cette question met une nouvelle fois en évidence les difficultés engendrées par la coexistence dans la Convention de 1952 de l'action *in personam* particulièrement prégnante à l'article 3-1 et de l'action *in rem* consacrée notamment au travers de l'article 3-4. Les décisions jurisprudentielles rendues sous les auspices de la Convention de 1952 portent par conséquent les stigmates des contradictions liées à la coexistence de ces actions.

31. Dans une décision antérieure, la chambre commerciale de la Cour de cassation a confirmé l'arrêt qui avait énoncé que *"s'il est exact que le fournisseur de soutes a pu saisir le navire et aurait pu se payer par préférence sur son prix de vente, ses droits ne vont pas au-delà et ne comportent aucun droit de créance contre le propriétaire du navire"*, en sorte que même si le fournisseur est mal fondé en ses demandes contre le propriétaire du navire affrété et sa mutuelle d'armateurs, la caution bancaire ayant consenti la garantie afin d'obtenir la mainlevée de la saisie conservatoire du navire, a pu être condamnée au profit du fournisseur de soutes du chef de l'obligation à laquelle l'affréteur était tenu envers lui³⁰. Cette solution est déconcertante; elle semble tout d'abord faire référence à une saisie-exécution à l'encontre du navire puisqu'elle évoque le paiement de la créance du saisissant sur le prix de la vente du navire. Elle confère ensuite à ce dernier un droit d'action *in rem*, à l'encontre du navire, puisqu'elle ne lui reconnaît aucun droit de créance contre le propriétaire du navire saisi. Elle fait en outre mention d'une caution bancaire donnée en contrepartie de la mainlevée de la saisie sur le navire, écartant par la même la notion de saisie-exécution. Elle condamne enfin la caution bancaire à payer au créancier saisissant la dette à laquelle l'affréteur était seul tenu.

La caution accordée par le propriétaire du navire aurait ainsi deux fonctions: la première serait celle de substituer une garantie personnelle (s'agissant d'un cautionnement) ou réelle (s'agissant de la consignation de fonds) à la garantie prise par le saisissant sur le navire. Cette garantie n'aurait d'autre finalité que celle de libérer le navire dans l'attente d'une décision au fond établissant que l'armateur n'est tenu d'aucune obligation envers le saisissant. La seconde fonction de la garantie accordée par le propriétaire serait, à la lecture de l'arrêt de la chambre

³⁰ Com. 4 juin 1985, DMF 1985, p. 656 s.

commerciale, de permettre la condamnation du garant (en l'espèce la caution) au profit du créancier alors même que son seul débiteur serait l'affréteur. En d'autres termes, tout en reconnaissant que le saisissant ne détient aucune créance à l'encontre du propriétaire du navire, cet arrêt permet au créancier d'obtenir la condamnation de la caution donnée par le propriétaire du chef de l'obligation dont l'affréteur est seul tenu. Selon nous, cette décision doit être analysée en une consécration par la Cour de cassation, implicite mais dépourvue de toute équivoque, de la notion d'action *in rem*: en effet, comment justifier la condamnation de la caution fournie par le fréteur pour des dettes contractées par l'affréteur sans reconnaître également que le saisissant détient une créance maritime l'encontre du navire donné en affrètement, titre qu'il peut mettre en œuvre directement sur ledit navire ?

B. La saisie conservatoire du navire affrété en garantie d'une créance maritime privilégiée.

32. La jurisprudence tendrait à accorder au créancier saisissant une action *in rem* à l'encontre du navire, ou tout au moins, la possibilité de maintenir la saisie conservatoire, dès l'instant où sa créance maritime est assortie d'un privilège. Conférant à son titulaire un droit de suite sur la chose en quelques mains qu'elle passe³¹, le régime des créances privilégiées se rapprocherait ainsi de celui de l'action *in rem*. La notion de créance privilégiée serait-elle un moyen satisfaisant d'appliquer en droit français la notion d'action *in rem* consacrée par la Convention de 1952 ?

En matière maritime, l'article 31 de la loi du 3 janvier 1967 établit une liste limitative des créances assorties d'un privilège:

"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 résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées 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 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 de 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*

³¹ Voir *infra* n° 33

est ou non propriétaire du navire et s'il s'agit de sa créance ou de celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs, ou autres contractants."

33. Aux termes de l'article 39 de la loi, ces privilèges "*suivent le navire en quelques mains qu'il passe*". Dès lors, la jurisprudence tend à autoriser le maintien de la saisie conservatoire dès lors que la créance du saisissant est assortie d'un privilège au sens de l'article 31 de la loi du 3 janvier 1967. Si le propriétaire a constitué caution ou garantie, les tribunaux permettent au saisissant d'exécuter son titre à l'encontre de la caution ou sur la garantie. A l'inverse, si le saisissant n'est pas en mesure d'établir qu'il détient une créance privilégiée, l'affréteur débiteur de la créance sera condamné à désintéresser le créancier maritime et la garantie fournie par le fréteur lui sera restituée. L'arrêt rendu par la deuxième chambre de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence dans l'affaire du navire "*Esteblick*" constitue un exemple particulièrement significatif de la position des juges du fond: A défaut pour l'affréteur d'établir que des fournitures de soutes, effectuées hors du port d'attache du navire, ont été commandées par le capitaine de celui-ci, les conditions d'application de l'article 31-6° de la loi du 3 janvier 1967 ne sont pas remplies et la créance du fournisseur ne peut pas bénéficier du privilège prévu par ce texte. Dès lors, celui-ci ne pourra mettre en œuvre son titre à l'encontre de la caution donnée en faveur de l'armateur du navire mais seulement à l'encontre de l'affréteur, seul débiteur de la créance³².

34. Cette solution a été reprise par la Cour d'appel de ROUEN qui a confirmé dans une espèce similaire que la condamnation prononcée contre l'affréteur ne pouvait être exécutée que sur les biens de cette société et non sur les fonds consignés par le fréteur après saisie de son navire³³. Pour reprendre l'expression de M. ACHARD, la jurisprudence considère que "*s'il n'y a pas de privilège reconnu en faveur du créancier poursuivant, il n'y aura plus d'exécution possible, dès lors que le propriétaire du navire ne sera pas le débiteur personnellement tenu (in personam) de la créance invoquée et que le créancier –de fournitures, par hypothèse- ne pourra faire admettre qu'il a été trompé sur l'apparence. En pareil cas, la saisie obtenue n'aura servi à rien*"³⁴.

³² Aix-en-Provence, 5 octobre 1984, navire "*Esteblick*", DMF 1984 p. 657 s., note R. ACHARD

³³ ROUEN 3 juillet 1996, *Juris-Data* n° 049453; JCP G, 1997, n° 37, IV, p. 280; Dans le même sens, PARIS 5° ch. B, 7 novembre 1986, navire "*Namrata*" dit aussi "*Franco-express*", DMF 1987, p. 502 s.; Aix-en-Provence 2° ch., 15 mai 1996, navire "*Taboo*", DMF 1997, n° 572, p. 598

³⁴ Voir note n° 38

35. La Cour d'appel d'Aix-en-Provence a cependant adopté une position inverse dans une espèce pourtant similaire en énonçant que *"Le créancier de soutes commandées par l'affréteur à temps n'est pas en droit à pratiquer saisie conservatoire du navire qui n'est pas la propriété de son débiteur, alors au surplus que cette créance serait-elle assortie d'un privilège, que la saisie conservatoire n'est pas un préalable nécessaire à la saisie exécution et que le droit français de la saisie conservatoire ne connaît pas d'action in rem"*³⁵. Ces divergences de jurisprudence se retrouvent également s'agissant de la saisie conservatoire du navire cédé.

³⁵ Aix-en-Provence, 2^e ch., 10 janvier 1986, navire *"Namrata"*, DMF 1987, p. 499 s.

§ 2. Le sort de la saisie conservatoire du navire cédé

Nous envisagerons successivement le sort de la saisie conservatoire pratiquée en vertu d'une créance maritime "chirographaire" (A) puis celui de la saisie destinée à garantir une créance maritime privilégiée au sens de la loi du 3 janvier 1967 (B).

A. La saisie conservatoire du navire cédé en garantie d'une créance maritime "chirographaire".

36. La Cour de cassation semble une nouvelle fois consacrer la notion d'action *in rem* à l'occasion de son arrêt rendu dans l'affaire du navire "*Eal-Saphir*". En l'espèce, une société de manutention était créancière d'une société agissant pour le compte de l'armateur-propriétaire de deux navires sur lesquels avaient été effectuées les prestations impayées. La créancière obtint du Président du Tribunal de Commerce de ROUEN une ordonnance l'autorisant à pratiquer sur l'un des navires une mesure de saisie conservatoire. Or, antérieurement à la saisie, le navire fut vendu à un tiers qui justifiait de l'accomplissement des formalités d'inscription au registre international des navires ainsi que de celles permettant la publicité du transfert de propriété. La Cour d'appel de ROUEN débouta les demandes du cessionnaire du navire tendant à la rétractation de l'ordonnance ayant autorisé la saisie au motif qu'en vertu de l'article 3-1 de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952, la saisie conservatoire du navire peut être pratiquée "*alors même qu'antérieurement à la saisie la propriété de ce navire a été régulièrement transférée à un tiers, puisque 'tout demandeur peut saisir soit le navire auquel sa 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'*"³⁶.

La Cour de cassation rejeta le pourvoi formé par le cessionnaire du navire en énonçant que "*par application des dispositions de l'article 3 de la convention internationale de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, le titulaire d'une créance peut saisir le navire auquel sa créance se rapporte, même si le propriétaire l'a vendu depuis la naissance de la créance'*"³⁷.

³⁶ Rouen 27 avril 1990, navire "*Eal-Saphir*", DMF 1990, p. 363 s.

³⁷ Com. 31 mars 1992, Bull. Civ. IV, n° 137; DMF 1992, p. 435, p. 365, obs. Y. TASSEL; DMF 1993, p. 78.

37. Pour certains auteurs, l'arrêt rendu à l'occasion de l'affaire *"Eal-Saphir"* fait du créancier "maritime" un créancier *"qui n'est pas tout à fait ordinaire"* puisqu'il *"tend à conférer un véritable droit de suite"* en faveur *"d'un créancier simplement chirographaire"* ³⁸. Selon Monsieur Le Professeur BONASSIES, cette solution est le produit d'une maladresse des rédacteurs de la Convention de 1952 qui *"avaient clairement marqué leur volonté de limiter le droit d'un créancier maritime à saisir dans les mains d'un tiers le navire auquel la créance se rapporte aux seules situations où ce créancier a sur ce navire un droit de suite résultant soit de la loi nationale appropriée, soit de la Convention de 1926 sur les privilèges maritimes"* ³⁹.

38. Dans un arrêt en date du 31 juillet 1996 (navire *"Zaher V"*), la Cour d'appel de Montpellier a tenu compte de l'erreur de numérotation commise par les rédacteurs de la Convention de 1952 révélée aux juristes maritimistes français par l'éminent auteur, en énonçant à propos d'une espèce comparable :

"Que l'appelant ne peut reprocher au premier juge d'avoir retenu l'application de l'article 9 de la Convention, en considérant que l'article trois de la Convention doit être interprété comme visant l'article 9 et non l'article 10; que les dispositions de la Convention doivent en effet s'interpréter les unes par rapport aux autres, et qu'en faisant application des dispositions de l'article 9 par rapport à l'article 3, le premier juge n'a pas fait qu'user du pouvoir dont il disposait, peu importe le changement de visa opéré;

Que les dispositions de l'article 9, limitent, en effet, le principe de la saisie de navires; qu'en précisant que la Convention ne crée aucun droit à une action qui n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le Tribunal saisi du litige, et ne confère aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière, ou par la convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, il s'ensuit qu'il est exclu de pouvoir appliquer au présent litige, la possibilité de saisir entre les mains de son nouveau propriétaire le navire ZAHER V, pour une créance maritime, non privilégiée".

39. Il est toutefois surprenant que M. REMERY, alors qu'il était Conseiller référendaire à la Cour de cassation, dressant l'état de la jurisprudence de la Cour de cassation relative à la saisie de

³⁸ *idem*

³⁹ P. BONASSIES, *Le droit positif français en 1992*, DMF 1993, p. 78. L'article 10 du projet de Convention qui prévoyait la limitation est devenu l'article 9, sans que soit modifié l'article 3 qui fait référence à l'article 10 aux lieu et place de l'article 9.

navires à l'occasion du rapport de la Cour de cassation pour l'année 1995, ait cité la solution dégagée par la Haute cour dans l'affaire du navire "*Eal-Saphir*" sans formuler à son encontre la moindre critique et sans appeler de ses vœux un revirement de jurisprudence. Un nouvel arrêt de la Haute Cour relatif à cette question est donc vivement attendu par l'ensemble des juristes maritimes. En tout état de cause, la question du sort de la saisie du navire vendu alors que la créance est assortie d'un privilège devrait être résolue plus simplement.

B. Le sort de la saisie conservatoire du navire cédé en garantie d'une créance privilégiée

40. Un arrêt rendu par la Cour d'appel d'Aix-en-Provence en 1983 a pu énoncer que "*Le droit de suite conféré au créancier hypothécaire sur le bien grevé en quelque main qu'il passe, ne lui donne que celui d'être colloqué et payé sur le produit d'une saisie-exécution, mais ne peut justifier une saisie-conservatoire, laquelle ne peut être pratiquée qu'au préjudice du débiteur et seulement sur les meubles lui appartenant*" avant de décider que "*Le transfert de la propriété d'un navire, objet d'une confiscation au bénéfice du port (...) et revendu à un tiers, interdit donc à un créancier hypothécaire du propriétaire originaire de recourir à la saisie conservatoire*"⁴⁰. Cette décision, au demeurant isolée, ne peut intéresser notre propos puisqu'elle concerne l'hypothèse de la demande de saisie conservatoire formulée par le créancier hypothécaire de l'ancien propriétaire du navire.

41. Il faut donc de revenir à l'analyse de la doctrine dominante⁴¹ ainsi qu'à la solution de la Cour d'appel de Montpellier dans l'affaire du navire "*Zaher V*", laquelle révèle que le titulaire d'une créance maritime assortie d'un privilège est fondé à demander la saisie conservatoire d'un navire sur le fondement de la Convention de Bruxelles de 1952 alors qu'il aurait fait l'objet d'une vente amiable. La possibilité de saisir ou de maintenir la saisie est l'application du droit de suite conféré au titulaire du privilège. Cette solution ne devait pas être remise en cause par la Cour de cassation puisqu'elle pourrait soit choisir de maintenir sa jurisprudence énoncée à l'occasion de la saisie du navire "*Eal-Saphir*", jurisprudence qui accorde *a fortiori* au créancier maritime privilégié la possibilité de saisir le navire cédé, soit décider de se conformer à l'opinion du Professeur BONASSIES en adoptant une solution identique à celle

⁴⁰ Aix-en-Provence 18 mars 1983, 2^e Ch., navire "*Belstar*", DMF 1983, p. 608 s.

⁴¹ Voir note n° 45

de la Cour d'appel de Montpellier dans l'affaire du navire "*Zaher V*" qui n'accorde le droit de saisir le navire vendu qu'au seul titulaire d'une créance privilégiée.

Il convient cependant de se référer à la loi du 3 janvier 1967 qui dispose en son article 40-2 que "*les privilèges sont éteints, indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations (...) en cas de transfert volontaire de la propriété, deux mois après la publication de l'acte de transfert.*".

En droit interne, le droit de suite sur le navire disparaît donc dans les deux mois qui suivent l'inscription de sa cession sur son registre matricule tenu par le bureau des douanes du port de francisation du navire. Dans ces conditions, le créancier privilégié devra faire preuve d'une grande diligence sous peine de perdre tout droit à l'encontre du navire.

En matière d'affrètement comme en matière de cession de navire, l'institution du privilège permet au droit français d'intégrer et de mettre en œuvre l'action *in rem* découlant de l'obligation *propter rem* prévue par la Convention de Bruxelles de 1952. Il est donc possible d'affirmer que l'action *in rem* domine l'action *in personam* en matière de saisie conservatoire du navire affrété, redélivré ou cédé, lorsque le saisissant est titulaire d'une créance maritime assortie d'un privilège.

L'action *in rem* tend en revanche à décliner au profit de l'action *in personam* s'agissant de la saisie conservatoire du navire vendu en justice.

TITRE SECOND: LA VENTE JUDICIAIRE
DU NAVIRE:
L'ACTION *IN REM* DECLINE

42. Le titulaire d'une créance maritime est-il fondé à solliciter la mise en œuvre des dispositions de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 afin de saisir à titre conservatoire un navire alors que celui-ci a fait l'objet d'un jugement d'adjudication postérieur à la naissance de la créance en garantie de laquelle la saisie (ou son maintien) est demandée? L'adjudicataire doit-il être garant des dettes attachées au navire qu'il a acquis par voie de justice? Doit-on considérer au contraire que la vente en justice du navire le libère des obligations et sûretés qui pouvaient le grever? Des obligations ou sûretés peuvent-elles survivre à l'adjudication? La vente d'un navire en vertu d'un jugement prononcé par une juridiction située à l'étranger aura-t-elle les mêmes effets en France que celle réalisée en vertu d'un jugement rendu par un juge français? Quelles sont les règles applicables à la procédure d'adjudication? Quelles mesures de publicité doivent accompagner la vente judiciaire? L'ensemble des réponses apportées à ces interrogations détermine le sort de la saisie conservatoire du navire vendu en justice (Chapitre I). Ces solutions ne sont pas exemptes d'incertitudes et de limites (Chapitre II).

CHAPITRE I: LE SORT DE LA SAISIE CONSERVATOIRE DU NAVIRE VENDU EN JUSTICE

43. La Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 ne contient aucune disposition relative aux effets de la vente en justice du navire saisi. L'article 3 de la Convention de 1952 dispose simplement *"Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4 et de l'article 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 (...)".* Nous avons précédemment indiqué que la référence à l'article 10 résulte d'une erreur des rédacteurs de la Convention et qu'il convient de se reporter à l'article 9 en ses lieu et place⁴². L'article 9 précise *"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"* avant d'ajouter *"La présente Convention ne confère aux demandeurs aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi ou par la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, si celle-ci est applicable"*.

Ces dispositions ne sont pas de nature à régler à elles seules la question du sort de la saisie conservatoire du navire vendu en justice et semblent laisser toute latitude en la matière à la *lex fori* ainsi qu'à son droit positif (Section I) dont il convient de rechercher les fondements (Section II).

⁴² Voir *supra* n° 37

SECTION I: LES SOLUTIONS DE DROIT POSITIF

§ 1: Le droit positif français: la purge des privilèges grevant le navire

44. Dans le silence de la Convention de 1952, le droit positif s'exprime dans la bouche du juge créateur de droit. Dans un souci d'exhaustivité, nous distinguerons les solutions jurisprudentielles dégagées à propos de la saisie en France d'un navire français vendu par une juridiction étrangère (A), de celle d'un navire vendu en France (B) puis de celle d'un navire battant pavillon étranger adjudgé à l'étranger (C).

A. Le navire français adjudgé à l'étranger

45. En 1912, la chambre civile de la Cour de cassation a eu à trancher la question de savoir si la vente d'un navire par une juridiction anglaise devait ou non avoir pour effet l'extinction en France du droit de suite conféré au titulaire d'une créance hypothécaire qui grève le navire. Rendue sous l'empire de la loi du 10 juillet 1885 relative aux hypothèques maritimes abrogée par la loi du 3 janvier 1967, cet arrêt intéresse également la saisie conservatoire puisqu'il détermine le sort du droit de suite du créancier hypothécaire dont peut également se prévaloir le titulaire d'une créance maritime (au sens de la Convention de 1952) assortie d'un privilège.

46. Les faits à l'origine de cette affaire sont les suivants: En 1904, la Compagnie de Navigation du Sud-Ouest, dont le siège social se trouvait à Bordeaux, fit l'objet d'une décision de liquidation judiciaire. Au nombre de ses créanciers se trouvaient le Crédit foncier d'Algérie, les Chantiers de Saint-Nazaire et les assureurs de ses navires. Afin de recouvrer le montant de leurs primes impayées, ces derniers procédèrent à la saisie du navire "*André-Théodore*" le 25 juillet 1904 alors qu'il faisait escale au port de Cardiff. Les assureurs firent exécuter leur titre et le navire fut vendu par une juridiction britannique selon les règles du droit anglais et sous les auspices d'un "*Marschall*". Le navire "*André-Théodore*" fut ainsi vendu à deux armateurs nantais. Après versement du montant de l'adjudication, un acte attestant de leur qualité de propriétaire leur fut remis.

Un litige relatif à la redistribution du prix d'adjudication dont le montant ne permettait pas leur désintéressement, opposa le Crédit Foncier d'Algérie et les Chantiers de Saint-Nazaire qui refusèrent d'accéder aux demandes des nouveaux propriétaires tendant à obtenir la mainlevée de leurs inscriptions hypothécaires. Par un arrêt en date du 23 mars 1908, la Cour d'appel de Rennes condamna les créanciers hypothécaires à donner mainlevée de leurs inscriptions en retenant que la vente du navire par une juridiction anglaise avait entraîné purge des hypothèques qui le grevaient, leurs titulaires ne pouvaient dès lors plus se prévaloir d'un quelconque droit de suite sur le navire.

Cet arrêt fut censuré par la chambre civile de la Cour de cassation aux motifs que *"la saisie et la vente judiciaire d'un navire français dans un pays étranger n'entraînent pas extinction des hypothèques qui grèvent ce navire; ces hypothèques, valablement constituées d'après la loi française, demeurent sous l'empire de cette loi et ne peuvent être purgées que par l'accomplissement des formalités prescrites par la loi française"*⁴³. En d'autres termes, la vente judiciaire réalisée à l'étranger au terme d'une procédure régulière, serait inopposable en France aux créanciers du navire et n'entraînerait pas l'extinction de leur droit de suite dès lors que les formalités prescrites par la loi française n'auraient pas été accomplies.

47. La loi du 10 juillet 1885 dont les articles 17 et suivants prévoyaient ces formalités a été abrogée par la loi du 3 janvier 1967 qui dispose simplement en son article 40-2:

*"Les privilèges sont éteints, indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations:
2. par la vente du navire en justice"*

La Cour de cassation soumet en 1912 la purge du droit de suite sur le navire à l'accomplissement des formalités imposées par le droit français. Or, la loi du 3 janvier 1967 ne prévoit aucune formalité pour obtenir la purge des privilèges et de leur corollaire, le droit de suite. S'agissant du droit de suite accordé au titulaire d'une créance maritime privilégiée, une interprétation extensive de l'arrêt du 24 juin 1912 permet d'arriver à la conclusion suivante: dès lors que la loi du 3 janvier 1967 ne subordonne l'extinction des privilèges grevant le navire du fait de sa vente judiciaire régulièrement intervenue à l'étranger à aucune formalité autre que celles imposées par la loi du *for* ayant prononcé la vente, l'adjudicataire détient de plein droit un navire exempt de tout droit de suite du fait de la purge des privilèges.

⁴³ D. 1913, 19^e cahier, 1^{ere} partie, P. 457 s., note Ripert

Cet arrêt de principe fit l'objet de vives critiques par le Doyen Ripert⁴⁴ qui appelait de ses vœux un revirement de jurisprudence dans le sens de la purge en France des hypothèques grevant le navire vendu à l'étranger sans référence aux règles internes d'extinction des hypothèques. Cependant, la Cour de cassation n'a, à notre connaissance, pas eu à se prononcer depuis sur la question du sort du droit de suite attaché au navire vendu en justice en France ou à l'étranger. Il convient dès lors de procéder à l'examen des décisions rendues par les juges du fond en la matière.

B. Le navire adjudgé en France

48. La Cour d'appel d'Aix-en-Provence s'est prononcée sur cette question à l'occasion de l'affaire du navire "*Broomsgaard-Star*"⁴⁵. Les faits de l'espèce sont les suivants: La société AFRAMAX a donné en affrètement coque-nue le navire "*Broomsgaard-Star*" à la société Western Hemisphere Petroleum (WHP), laquelle a sous-affrété le navire au voyage à la société SINOGHEM. A l'issue de la vente aux enchères publiques du navire devant le Tribunal de Grande Instance de Marseille, la société Lulworth Marine Incorporation a été déclarée adjudicataire le 10 décembre 1992.

Le 24 décembre 1992, WHP obtenait la saisie conservatoire du navire "*Broomsgaard-Star*". L'adjudicataire saisit le juge des référés qui prononça la rétractation de l'ordonnance ayant autorisé la saisie aux motifs que "*la société WHP avait conservé la gestion nautique du navire à l'occasion du contrat d'affrètement au voyage conclu avec SINOCHEM*" et que cette dernière "*n'était pas propriétaire du navire au moment où la créance est née, le propriétaire étant AFRAMAX et l'affréteur coque nue WHP*", avant d'en déduire que "*les dispositions de l'article 3-4° de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 ne pouvaient recevoir application*" aux faits de l'espèce. Pour confirmer l'ordonnance, la Cour considéra au contraire que les "*dispositions des paragraphes 1 et 4 de l'article 3 de la Convention (...)* permettent la saisie du navire auquel la créance se rapporte, notamment dans tous les cas où une autre personne que le propriétaire est tenue d'une créance maritime" avant de priver le

⁴⁴ *idem*

⁴⁵ Aix-en-Provence, 1^{er} juillet 1993, navire "*Broomsgard-Star*", DMF 1993, p. 726 s., note Y. TASSEL

saisissant de tout droit à agir à l'encontre du navire sur le fondement de l'article 9 de la Convention:

" Néanmoins, l'article 9 de la Convention prévoit que rien dans celle-ci ne doit 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;

La présente Convention ne confère aux demandeurs aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi ou par la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, si celle-ci est applicable;⁴⁶

Cet article exige donc que le saisissant puisse se prévaloir d'un droit à agir et ce droit ne peut puiser sa source dans la Convention elle-même, il doit résulter de la loi à appliquer;

Le navire a été vendu par autorité de justice le 10 décembre 1992, soit antérieurement à la requête de saisie présentée par WHP;

Cette dernière n'a pas précisé si elle considérait sa créance comme privilégiée au regard des dispositions de la Convention de Bruxelles du 10 avril 1926;

Dans l'hypothèse d'une créance chirographaire, la société WHP ne dispose pas au regard de la loi française, d'un droit de suite et ne peut, par conséquent, saisir le navire sorti du patrimoine de son débiteur

Dans l'hypothèse d'une créance privilégiée, l'article 9 de la Convention de 1952 renvoie à la loi nationale pour l'extinction des privilèges.

La loi du 3 janvier 1967 dispose dans l'article 40 que les privilèges sont éteints par la vente du navire en justice.

La société WHP ne justifiant d'aucun droit à agir, l'ordonnance de référé doit être confirmée".

49. Cet arrêt a reçu l'approbation de la doctrine qui estime que seul le droit de suite est de nature à conférer au créancier le droit de saisir le navire vendu, "même à l'amiable"⁴⁷. Selon la

⁴⁶ Convention Internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes signée à Bruxelles le 10 avril 1926 en vigueur en France.

⁴⁷ P. BONASSIES, *Le droit positif français en 1993*, DMF 1994, n° 26, p. 86-87

Cour, l'existence d'un droit de suite né en vertu de la Convention de 1926 ou de la loi française détermine la possibilité de saisir le navire vendu en justice. Or, l'arrêt avait énoncé auparavant que la saisie conservatoire prévue par la Convention de 1952 "*a un caractère réel, la dette étant attachée au navire*" avant de constater que "*la saisie est autorisée sans considération de la personne du propriétaire du navire, dès lors que le demandeur allègue une créance maritime se rapportant au navire*".

50. Ainsi, la Cour consacre l'existence d'une action *in rem* en vertu de la Convention de 1952 mais subordonne sa mise en œuvre en France à l'existence d'un droit de suite au profit du créancier saisissant. Cette solution est tirée de l'interprétation de l'article 9 de la Convention de 1952 qui dispose qu'elle ne crée aucun droit qui n'existerait pas selon le droit interne à appliquer avant de préciser qu'elle ne confère aucun droit de suite que le droit interne ou la Convention de 1926 ne prévoit pas. Une nouvelle fois, le droit de suite est la "traduction" française de la notion anglaise d'obligation *propter rem*.

51. La position de la Cour est en tous points conforme à la volonté des rédacteurs de la Convention de Bruxelles de 1952 qui avaient expliqué plus avant le sens de l'article 9 lors des travaux préparatoires:

*"Le but de cet article est d'affirmer avec la plus grande netteté que la Convention ne crée aucun droit nouveau, ou, en d'autres termes, n'organise aucun droit à une action qui n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le tribunal saisi du litige."*⁴⁸

Selon les auteurs de la Convention, l'article 9 doit permettre la saisie du navire dans les cas où la loi anglaise, si elle est applicable, confère une action au créancier sans pour autant autoriser ce dernier à saisir le navire:

" (...) la Convention élargit le droit de saisie sous l'empire de la loi anglaise dans un certain nombre de cas qui, actuellement, donnent ouverture à une action, mais sans le droit de saisir."

⁴⁸ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the International Convention for the Unification of certain Rules of Law with respect to Collision between Vessels 23 September 1910 and of the International Convention for the Unification of certain rules relating to the arrest of sea-going ships, 10 may 1952*, p. 451.

La référence à la seule loi anglaise est pour le moins surprenante car l'article 9 doit être appliqué uniformément à tous les systèmes juridiques auxquels il sera intégré. Dès lors, peut-être faut-il en déduire que les rédacteurs de la Convention, ont entendu permettre au titulaire d'une action en vertu de la loi interne (quelle qu'elle soit), de saisir le navire alors que cette loi ne lui octroie pas la possibilité de saisir. Néanmoins, cette précision ne saurait être d'une utilité quelconque en droit français puisqu'elle ne permet pas de résoudre ou même de pallier les difficultés nées de la contradiction entre les notions d'action *in rem* et d'action *in personam*.

En effet, seule une action *in rem* consacrée par le droit interne pourrait justifier le droit de saisir le navire en vertu de la Convention, nonobstant le silence de la loi interne sur ce point. A l'inverse, la Convention ne peut octroyer au titulaire d'une action *in personam* la possibilité de saisir le navire dès l'instant où il ne dispose pas de droit de suite à son encontre. Cette analyse est confirmée par les conventionnaires britanniques à l'occasion de leur réponse aux questions formulées par la délégation allemande:

" *La Convention ne crée aucun lien maritime nouveau*" ⁴⁹

L'expression "*lien maritime*" est la traduction (peut être trop fidèle) de l'anglais "*maritime lien*", formule anglaise dont la sémantique désigne et illustre parfaitement la créance maritime telle que définie par la Convention de 1952. La doctrine anglo-saxonne considère que l'expression "*maritime lien*" reçoit en France l'appellation "*créances privilégiées*"⁵⁰.

La vente judiciaire prononcée par une juridiction française opère donc purge des privilèges qui grevaient le navire et fait obstacle à toute saisie conservatoire pour des créances nées antérieurement au jugement d'adjudication. Née de l'application cumulative des dispositions de l'article 9 de la Convention de 1952 et de l'article 40-2 de la loi du 3 janvier 1967, cette solution devrait également régler le sort de la saisie conservatoire en France du navire battant

⁴⁹ Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the International Convention for the Unification of certain Rules of Law with respect to Collision between Vessels 23 September 1910 and of the International Convention for the Unification of certain rules relating to the arrest of sea-going ships, 10 may 1952*, p. 453.

⁵⁰ F. Berlingieri, *Arrest of Ships, a Commentary on the 1952 Arrest Convention*, éd. Lloyd's Press Ltd, London, 1992, p. 2

pavillon étranger ayant fait l'objet d'une vente par adjudication prononcée par une juridiction étrangère.

C. Le navire étranger adjudgé à l'étranger

52. L'article 40 ne distingue pas selon que le navire a été vendu en vertu d'un jugement français ou étranger. Dès lors, l'adjudication, quelle que soit son origine, devrait entraîner invariablement aux yeux du droit français l'extinction de tous privilèges attachés au navire. Cependant, chaque Etat organise souverainement la procédure d'adjudication qui sera applicable sur son sol, de sorte qu'une vente judiciaire prononcée à l'étranger aurait les mêmes effets –redoutables à l'égard des créanciers- qu'une autre prononcée en France sans pour autant présenter mêmes garanties en faveur des tiers. Dès lors, faut-il exiger que la procédure de vente à l'étranger suive une procédure comparable à celle qu'organise le droit français? L'analogie des procédures doit-elle se limiter aux règles de publicité de la vente intervenue? Peut-on au contraire compter sur la sagacité de chaque Etat et considérer que toute vente judiciaire, quel que soit le lieu où elle ait été prononcée, doit purger en tous lieux les privilèges et *maritime liens* grevant le navire?

53. Le président du Tribunal de Commerce de Rouen a tranché la question à l'occasion d'une ordonnance en date du 4 juin 1969 rendu à propos du navire "*Abdelmoumen*"⁵¹. Dans cette affaire, la société marocaine des pétroles MORY, titulaire d'une créance maritime sur le navire "*Abdelmoumen*" battant pavillon espagnol, pour des créances impayées de fourniture de soutes, obtint du Président du Tribunal de Commerce de ROUEN, l'autorisation de saisir à titre conservatoire le navire qui appartenait à la Compagnie royale marocaine de navigation.

La société espagnole de construction navale, créancier hypothécaire du navire "*Abdelmoumen*" devenue adjudicataire du navire en vertu d'un jugement prononcé par une juridiction espagnole, demanda la mainlevée de la saisie conservatoire du fait de la purge des privilèges résultant de la vente judiciaire du navire.

La saisissante fit alors valoir qu'une "*décision judiciaire*" espagnole ne saurait être susceptible d'exécution en France qu'une fois revêtue de l'*exequatur*. Le Président du Tribunal de commerce écarta cet argument en adoptant la motivation suivante:

⁵¹ . T. Com. Rouen, ord. 14, 15 janvier, 19 mai, 4, 6 et 11 juin 1969, navires "*Abdelmoumen*" et "*El Idrissi*", DMF 1970, p. 90 s.

"Il est certain (...) que les jugements rendus par les tribunaux étrangers et les actes reçus par les officiers publics étrangers ne sont susceptibles d'exécution en France et ne possèdent l'autorité de la chose jugée qu'à la condition d'avoir été déclarés exécutoires par un tribunal français:

Il est cependant incontestable qu'un jugement étranger est un fait juridique que l'on ne peut pas méconnaître et que la situation créée à la suite de ce jugement devenu définitif est une réalité qui doit être prise en considération;

Ce jugement *"possède une véritable force probante, celle là même que lui reconnaît la loi sous l'empire de laquelle il a été rendu, sans lui conférer pour autant l'autorité de la chose jugée;*

"Il faut donc considérer (...) que le société espagnole de construction navale apporte la preuve qu'elle est actuellement et depuis le 29 avril 1969 propriétaire du navire Abdelmoumen, l'acte d'adjudication étant en sa forme régulier et la décision judiciaire espagnole prise par le juge compétent, conformément à la loi espagnole, n'étant pas contraire à l'ordre public et n'aboutissant pas à un résultat inadmissible en France;

"le juge français devant lequel est invoquée une décision étrangère a non seulement le droit mais le devoir de contrôler la régularité de cette décision;

"il lui appartient de le faire d'office si la demande n'en est pas exprimée"

Dès lors, *"la demande (de saisie conservatoire) ne saurait prospérer puisqu'en application de l'article 40 de la loi du 3 janvier 1967, la vente d'un navire en justice éteint les privilèges".*

54. L'exclusion de la procédure d'*exequatur* au profit de la notion de *"fait juridique"* est selon nous parfaitement adaptée aux jugements d'adjudication étrangers. En effet, une décision d'*exequatur* n'a d'autre but que celui de rendre applicable et exécutoire en France un jugement rendu à l'étranger. Or, les jugements prononçant la vente d'un bien confèrent de plein droit à l'adjudicataire tous les attributs du droit de propriété dont son opposabilité *erga omnes*, que les tiers soient situés ou non sur le territoire relevant de la juridiction ayant rendu la décision

d'adjudication. L'obtention d'une décision d'*exequatur* en France d'une vente judiciaire serait ainsi à la fois impossible à obtenir et inutile.

55. Toutefois, le lecteur ne manquera pas d'être surpris par l'obligation que s'impose le président du Tribunal de Commerce de ROUEN de se livrer au "*contrôle*" de la décision d'adjudication étrangère. En tout état de cause, il ne saurait vérifier la régularité de la décision au regard de la loi étrangère ou encore de la loi française. Selon nous, l'office du juge devrait se limiter à la vérification de la conformité du jugement étranger à l'Ordre Public français et au contrôle du respect des droits des tiers. Dans cette situation, le magistrat consulaire exercerait alors la fonction dévolue au Président du Tribunal de Grande Instance chargé de rendre une décision reconnaissant en France un jugement étranger.

Cela étant, en cas de difficulté, on pourrait imaginer de soumettre l'opposabilité en France d'un jugement d'adjudication à l'obtention d'une décision constatant la reconnaissance en France de la décision étrangère.

56. Cette question a été évoquée par la Cour d'Appel d'Aix-en-provence dans trois arrêts rendus en date des 17 et 24 avril 2002 à propos de trois navires composant la flotte RENAISSANCE CRUISES⁵². La décision rendue à propos des navires "*Renai I*" et "*Renai II*" revêt à cet égard un intérêt tout particulier⁵³. Pour infirmer l'ordonnance ayant maintenu la saisie conservatoire pratiquée sur ces navires, la Cour a relevé:

"Attendu que l'article 40,2°, de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 compte au nombre des causes d'extinction des privilèges la vente du navire en justice;

" (...) les décisions organisent la vente judiciaire aux enchères publiques –public auction- de ceux-ci (les navires "Renai I" et "Renai II") sous les auspices d'un officier maritime Admiralty Marshal- qui y a procédé en déclarant adjudicataire la société appelante;

"qu'il s'agit ainsi d'une vente en justice au sens de l'article 40-2°, de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967;

⁵² Voir *supra* n° 9

⁵³ Voir annexes

"Attendu que si la société TotalFinaElf conteste la reconnaissance en France des décisions judiciaires ayant ordonné la vente des deux navires, la société Grand Seaway Limited justifie que la Convention concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale faite à Bruxelles le 27 septembre 1968 a été rendue applicable sur le territoire de Gibraltar à compter du 5 novembre 1998;

"Que ce débat est cependant stérile;

"Attendu en effet, que la vente aux enchères par voie de justice des navires litigieux est un fait juridique et non une décision au sens de l'article 25 de cette Convention;

"Que ce fait juridique, simple mesure d'exécution d'une décision judiciaire étrangère, n'est en rien soumise à une procédure de reconnaissance prévue à la section première du Titre III de celle-ci;

"Que toute partie qui y a intérêt peut tirer de la seule existence de cet événement consommé les conséquences qui s'y attachent au regard de la loi française, d'ailleurs conforme à un principe séculaire et universel"

Selon la Cour, l'adjudicataire n'a donc nul besoin d'obtenir une décision de reconnaissance en France⁵⁴, la vente judiciaire prononcée à l'étranger constituant à ses yeux un *"événement consommé"* produisant de plein droit tous ses effets en France.

57. L'examen des jugements émanant des juges du fond qui précèdent témoignent d'une certaine cohérence: La vente du navire par adjudication, quelle que soit son origine, purge les privilèges qui pouvaient jusqu'alors le grever et mettent fin au droit de suite dont disposaient les créanciers maritimes à l'encontre du navire, de sorte qu'ils ne peuvent être autorisés à saisir le navire à titre conservatoire afin de garantir leurs droits nés antérieurement au

⁵⁴ Tel est l'objet de la Convention de Bruxelles signée le 27 septembre 1968 sur la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale" qui dispose en son article 26 que "les décisions rendues dans un Etat contractant sont reconnues dans les autres Etats contractants, sans qu'il soit nécessaire de recourir à aucune autre procédure". Cette convention a été intégrée à l'ordre juridique de Gibraltar le 5 novembre 1998. Ce principe a ensuite été repris à l'article 33 du règlement (CE) n° 44/2001 du 22 décembre 2000 applicable en France depuis le 1^{er} mars 2002 qui précise dans ses annexes II et III qu'il s'applique aux jugements rendus par la *Supreme Court* de Gibraltar.

prononcé de l'adjudication. En droit français, l'action *in rem* consacrée par la Convention de Bruxelles de 1952 ne survit donc pas en principe à la vente judiciaire du navire. Il en va de même en droit anglais.

§ 2: Le droit positif anglais: l'extinction de l'action *in rem* à l'encontre du navire

58. Certains ont pu, pour tenter de faire obstacle au principe de la purge des privilèges consécutive à la vente en justice, faire valoir que la convention de 1952 a été bâtie sur la conception britannique d'action *in rem* et que le titulaire de cette action pourrait faire valoir ses droits à l'encontre du navire, nonobstant sa vente judiciaire. Cependant, la doctrine britannique considère que l'action *in rem* ne peut survivre à la vente judiciaire du navire:

*"A sale by order of competent jurisdiction in proceedings in rem operates to extinguish all liens attaching to res and to convey a valid title to the purchaser which is free of all incumbrances and good against the whole world".*⁵⁵

Ce qui peut se traduire ainsi:

"La vente par adjudication faite par une juridiction ayant compétence pour connaître des procédures in rem éteint tous les privilèges grevant la chose et confère un titre non contestable à l'adjudicataire, titre libre de toute sûreté et valable dans le monde entier."

La position du droit anglo-saxon en la matière ne souffre donc d'aucune équivoque: L'action *in rem* ne survit pas à la vente du navire en justice. Un auteur américain a comparé l'effet de la vente judiciaire du navire à son carénage durant lequel il est mis en cale sèche afin de débarrasser sa coque de toutes les dettes qui y sont attachées⁵⁶.

Le prix d'adjudication se substitue au navire et toutes les dettes qui pouvaient le grever sont reportées sur cette somme⁵⁷.

Selon Gorel Barnes J., dans les hypothèses où la procédure est engagée *in rem* et à l'encontre de la chose qui a fait l'objet d'une procédure de saisie puis de vente judiciaire, la Cour en charge de la procédure ayant, en vertu de la vente judiciaire, libéré le navire de toute dette et obligation à son encontre et conféré à son adjudicataire un titre de propriété judiciairement constaté, la Cour consigne le prix d'adjudication et l'affecte à toutes les créances qui étaient attachées au navire⁵⁸.

⁵⁵D.R. Thomas, *British Shipping Laws, Volume 14, maritime liens, Ed. Stevens & Sons, 1980, n° 527*

⁵⁶Robinson, *Handbook of admiralty Law in the United States*, p. 414

⁵⁷"*The resultant fund in the hands of the Court, being the proceeds of sale, thereafter represents the res and all liens which formerly attached to the res are transferred to the fund*", *op. cit.*

⁵⁸"*It is perfectly true that in some cases, where the proceedings are in rem against the property, and where the property has been arrested and sold by the Court, having the proceeds in hands and having, by virtue of the sale, freed the ship from all liens against it in the hands of the purchasers, who take it by virtue of the title confirmed by the court, the court retains those proceeds to answer all claims that may be made against the ship.*" cité par D.R. Thomas, *op. cit.*

La doctrine anglo-saxonne étend l'effet de la vente prononcée par un tribunal maritime anglais à celui rendu par un tribunal situé à l'étranger dès l'instant où cette Cour est compétente et si elle est saisie d'une action *in rem* ou d'une action d'une autre nature mais ayant une portée identique⁵⁹.

SECTION II: FONDEMENTS ET JUSTIFICATION DES SOLUTIONS DU DROIT POSITIF

Nous envisagerons successivement les fondements (§ 1) puis les justifications (§ 2) des solutions élaborées par le droit positif.

§ 1. Les fondements textuels du droit positif français

59. Le fondement historique de la purge des privilèges grevant le navire peut être trouvé dans l'Ordonnance de la Marine d'août 1681 inspirée par Colbert qui prévoyait:

*"tous navires et autres vaisseaux pourront être saisis et décrétés par autorité de justice, et seront tous privilèges et hypothèques purgés par le décret qui sera fait en la forme ci-après"*⁶⁰

Seul fondement textuel en vigueur du principe de la purge des privilèges et hypothèques du fait de la vente judiciaire, l'article 40-2 de la loi du 3 janvier 1967 ne fait que reprendre ce principe:

"Les privilèges sont éteints, indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations:

2. par la vente du navire en justice"

§ 2. Les justifications du droit positif

⁵⁹ *A sale by a foreign court is to the same effect as a sale by the English Admiralty Court provided the foreign court is possessed of jurisdiction and the proceedings are in rem or are to the same effect as an action in rem"; op. cit.*

⁶⁰ Livre I, Titre XIV, article I

60. La solution est à la fois logique et nécessaire en matière maritime: Elle est tout d'abord logique en ce que le prix versé par l'adjudicataire afin d'acquérir le navire vient se substituer audit navire en garantie du recouvrement des créances. Le maintien des garanties sur le navire conférerait aux créanciers des droits plus importants que ceux dont ils pouvaient se prévaloir avant l'intervention de la vente judiciaire puisque à l'assiette de leurs sûretés (le navire), viendrait s'ajouter le prix d'adjudication du navire. Cela est confirmé par la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 dispose en son article 3-3:

"Un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne sera donnée, plus d'une fois dans la juridiction d'un ou plusieurs des Etats contractants, pour la même créance et par le même demandeur; et , si un navire est saisi dans une desdites juridictions et une caution ou une garantie a été donnée, soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure de ce navire, ou de n'importe quel autre navire appartenant au même propriétaire, par le demandeur et pour la même créance maritime, sera levée et le navire sera libéré par le tribunal ou toute autre juridiction compétente dudit Etat, à moins que le demandeur ne prouve, à la satisfaction du tribunal ou de l'autorité judiciaire compétente, que la garantie subséquente n'ait été pratiquée ou qu'il n'y ait aucune raison valable pour la maintenir".

La solution est en outre nécessaire , tant elle est dictée par les impératifs de la sécurité juridique; en effet, quelle valeur pourrait-on accorder au droit de propriété acquis par l'adjudicataire d'un navire s'il n'avait pas la possibilité d'opposer *erga omnes* la purge des créances attachées au navire jusqu'au jour de la vente judiciaire dès que celui ci atteindrait le port d'un pays différent de celui dans lequel la vente judiciaire a eu lieu ?

Toute logique et nécessaire qu'elle soit, la solution engendre des incertitudes et doit recevoir certaines limites.

CHAPITRE II: LES INCERTITUDES A L'ORIGINE DE LA SOLUTION ET SES LIMITES

L'article 40-2 de la loi du 3 janvier 1967 pose le principe de la purge des privilèges du fait de la vente en justice mais reste muet quant à la question de savoir quelle procédure devra être respectée afin que la vente produise ses pleins effets (Section I). Par ailleurs, la jurisprudence semble réserver certains cas dans lesquels un vice inhérent à la vente judiciaire interdira la purge (§ 2).

SECTION I: LES INCERTITUDES PROCEDURALES

Des questions se posent tant quant à la procédure d'adjudication (§ 1) que quand aux formalités permettant de s'assurer de l'opposabilité aux tiers de la vente judiciaire (§ 2).

§ 1: La procédure d'adjudication

61. La procédure étrangère doit-elle être compatible avec la procédure française pour admettre la purge? ⁶¹ Nous avons précédemment observé qu'une décision émanant d'une juridiction du fond avait pu considérer que le juge auquel est soumis un litige relatif à la saisie conservatoire d'un navire vendu en justice en vertu d'un jugement étranger avait le devoir de contrôler celui-ci⁶². Cependant, la seule procédure à considérer est celle prévue par la loi du *for* ayant prononcé l'adjudication du navire. En effet, il serait irréaliste et dangereux de subordonner la validité en France de la vente judiciaire intervenue à l'étranger au respect, non des règles de procédures étrangères, mais de celles prescrites par le droit français. Cette question se pose également s'agissant des mesures de publicité de la vente du navire.

§ 2: L'opposabilité de la vente judiciaire

⁶¹ Sur les règles relatives à la procédure d'adjudication d'un navire en France sur saisie-exécution, voir les articles 31 à 58 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967.

⁶² Voir *supra* n° 53

62. En sus des règles de publicité de la vente en justice destinées à préserver les droits des créanciers du navire ou de son armateur, les dispositions françaises de droit maritime organisent un mécanisme de publicité de la propriété et de l'état des navires francisés. Le décret n° 68-845 du 24 septembre 1968 fixant les conditions de délivrance de l'acte de francisation ainsi que les modalités d'inscription des navires sur les fichiers et de délivrance des certificats d'inscription, dispose en son article 5-2:

"En cas de changements de domicile, mutations, subrogations, radiations, saisies ou autres modifications substantielles de l'inscription hypothécaire, un extrait des réquisitions ou procès-verbaux qui s'y rapportent doit (...) être adressé à la Direction des douanes".

Si le navire objet de l'adjudication est francisé, ces prescriptions permettront au receveur des douanes de faire mention du transfert judiciaire de la propriété du navire sur sa fiche matricule, document que tout intéressé peut librement consulter⁶³.

La publicité de la propriété et de l'état des navires est en outre organisée par les articles 88 à 98 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967. L'article 92-3 dispose que la fiche matricule du navire doit mentionner les actes et contrats visés à l'article 10 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 qui fait référence à tout acte constitutif, translatif ou extinctif de la propriété. L'inobservation de cette obligation est sanctionnée par l'inopposabilité aux tiers de l'acte qui devait être mentionné sur la fiche matricule. L'adjudicataire d'un navire francisé tenant son titre d'un jugement rendu à l'étranger devra se conformer aux règles précitées. Cela ne sera pas le cas s'agissant d'un navire battant pavillon étranger.

63. Les règles internes de publicité de la vente judiciaire ne sont pas satisfaisantes pour les créanciers situés hors du territoire français. Une autre source de difficultés réside dans la multitude des règles de publicité de la vente judiciaire du navire puisque chaque Etat les régissent souverainement. Dès lors, il serait judicieux d'instaurer des règles Conventionnelles relatives à la publicité de la vente aux enchères des navires afin d'unifier son régime à l'échelle internationale.

⁶³ article 95 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967.

La Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes signée à Bruxelles le 27 mai 1967, texte mort-né faute de ratifications en nombre suffisant, dont l'objectif était de remplacer la Convention du même nom signée à Bruxelles le 10 avril 1926, prévoyait à cet égard en son article 10 que l'opposabilité de la vente judiciaire et des effets qui y sont attachés est subordonnée à la notification par l'autorité compétente de l'Etat, au moins trente jours à l'avance, de la date et du lieu de la vente:

- à tous les bénéficiaires d'hypothèques et de *mortgages* inscrits
- à tous les bénéficiaires d'hypothèques et de *mortgages* inscrits constitués au porteur et aux titulaires de privilèges dont les créances ont été signifiées à l'autorité ayant prononcé la vente judiciaire
- au conservateur du registre d'immatriculation du navire.

64. L'abandon de la Convention de 1967 est sur ce point regrettable. L'Organisation Maritime Internationale a, au terme d'une conférence diplomatique sur la saisie conservatoire des navires, adopté à Genève le 1^{er} mars 1999, une nouvelle Convention internationale destinée à remplacer la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952. Cependant, le texte ne contient aucun article comparable à l'article 10 de la Convention de 1967 de sorte que la question de l'opposabilité aux tiers d'une vente judiciaire de navire à l'étranger demeurera sous l'empire de la nouvelle Convention.

65. Dans le silence de la Convention de Bruxelles, l'adjudicataire du navire soucieux d'opposer aux tiers son titre nouveau pourra invoquer les textes relatifs à la reconnaissance et à l'exécution des décisions judiciaires intervenues à l'étranger.

Tel est l'objet de la Convention de Bruxelles signée le 27 septembre 1968 sur la *reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale* qui dispose en son article 26 que *"les décisions rendues dans un Etat contractant sont reconnues dans les autres Etats contractants, sans qu'il soit nécessaire de recourir à aucune autre procédure"*. Ce principe a ensuite été repris à l'article 33 du règlement (CE) n° 44/2001 du 22 décembre 2000 applicable en France depuis le 1^{er} mars 2002 .

Cependant, il est possible que l'adjudicataire ait acquis le navire en vertu d'une décision de justice rendue dans un pays qui ne soit tenu ni par la Convention de 1968 ni par le règlement de

2000. Sans doute afin de pallier toute difficulté de cet ordre, la Cour d'appel d'Aix en Provence a estimé à l'occasion de la saisie conservatoire des navires "RENAI I" et "RENAI II" que les ventes aux enchères par voie de justice auxquelles s'était livrée la *Supreme Court* de GIBRALTAR ne s'analysait pas en une décision au sens de l'article 25 de la Convention de 1968⁶⁴ mais en un fait juridique caractérisé par une simple mesure d'exécution d'une décision judiciaire qui n'est dès lors pas soumis aux dispositions de la Convention relatives à la reconnaissance des décisions judiciaires étrangères.

La vente par adjudication d'un navire purge celui-ci des privilèges qui y étaient jusqu'alors attachés. Les juges du fond ne semblent prêter que peu d'importance aux règles de procédure préalables, concomitantes ou postérieures à la vente judiciaire. Toutefois, la purge n'est pas admise à n'importe quelle condition.

⁶⁴ Article 25: "*On entend par décision, au sens de la présente Convention, toute décision rendue par une juridiction d'un État contractant quelle que soit la dénomination qui lui est donnée, telle qu'arrêt, jugement, ordonnance ou mandat d'exécution, ainsi que la fixation par le greffier du montant des frais du procès.*"

SECTION II: LA LIMITATION DES EFFETS DE LA VENTE JUDICIAIRE DU NAVIRE

La jurisprudence semble soumettre la purge des privilèges résultant de la vente judiciaire du navire au respect de l'ordre public français (§ 1) ainsi qu'à celui des droits des créanciers (§ 2).

§ 1: La violation de l'ordre public par un jugement d'adjudication étranger

66. Selon le Tribunal de commerce de ROUEN⁶⁵, la conformité à l'ordre public français est la condition de la "*prise en considération*" de la "*situation de droit créée par [la] décision*" de vente judiciaire du navire:

"Il faut considérer dans le cas présent que la Société Espagnole de construction navale apporte la preuve qu'elle est actuellement et depuis le 29 avril 1969 propriétaire du navire Abdelmoumen, l'acte d'adjudication étant en sa forme régulier et la décision judiciaire prise par le juge compétent, conformément à la loi espagnole, n'étant pas contraire à l'ordre public et n'aboutissant pas à un résultat inadmissible en France".

La double condition imposée par l'ordonnance au jugement d'adjudication étranger tenant à la conformité à l'Ordre Public et à l'absence de "*résultat inadmissible en France*" est source de difficultés; l'imprécision de ces deux notions laissent en effet la part belle aux plaideurs qui entendraient contester le principe ou l'effet de la vente judiciaire intervenue à l'étranger. L'adjudicataire serait ainsi confronté à une situation d'insécurité juridique inadmissible dans la mesure où son titre ne serait plus garanti dès l'instant où le navire franchirait les frontières relevant de l'Etat d'adjudication. Une évolution jurisprudentielle était dès lors souhaitable.

§ 2: La fraude aux droits des créanciers

67. Dans ses arrêts relatifs aux navires "*RENAI I*" et "*RENAI II*", la cour d'appel d'Aix en Provence a institué une limite à la consécration et à la protection des effets de la vente en

⁶⁵ Voir *Supra* n° 53

justice puisqu'elle admet que le créancier pourrait échapper à l'application du principe de la purge des dettes, privilèges et hypothèques maritimes "*à condition de démontrer que la vente en justice des navires constituant son gage a été organisée frauduleusement dans le but, et avec effet, de la priver du privilège institué à son bénéfice*" ⁶⁶.

Contrairement à l'ordonnance de Rouen, l'arrêt ne se réfère pas à "*l'Ordre Public français*", notion aux contours imprécis donc incertains, mais a recours à la notion de fraude, dont les éléments constitutifs sont plus aisément identifiables, avant de réserver la possible application des conséquences de la fraude que nous rappelle l'adage "*fraus omnia corrumpit*".

⁶⁶ Voir Annexes

CONCLUSION:

68. Au terme de cette étude, l'analyse de la jurisprudence française relative au sort de la saisie conservatoire du navire vendu par adjudication à l'étranger permet d'affirmer que l'action *in rem* mise en œuvre par la Convention de Bruxelles de 1952, conférant au titulaire d'une créance maritime le droit de le saisir à titre conservatoire, se trouve éteinte dès l'instant où le navire a fait l'objet d'une vente judiciaire régulière et respectueuse des droits des créanciers. Cependant, de nombreuses incertitudes liées à l'incompatibilité entre l'action *in rem* consacrée par la Convention de Bruxelles et l'action *in personam* du droit interne demeurent. De même, la jurisprudence fait preuve de la plus discrétion s'agissant des règles procédurales relatives à la vente judiciaire à l'étranger. A cet égard, il eut été souhaitable qu'entre en vigueur la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes signée à Bruxelles le 27 mai 1967⁶⁷. En effet, ce texte aurait permis de clarifier et d'unifier les règles d'opposabilité de la purge des privilèges et hypothèques à la suite de la vente judiciaire du navire et aurait ainsi mis fin aux difficultés relatives à cette question auxquelles sont aujourd'hui confrontés les adjudicataires, les saisissants et les juridictions.

Des impératifs de sécurité juridique tant du point de vue des adjudicataires que de celui des tiers ou créanciers maritimes rendent, selon nous, souhaitable et nécessaire une nouvelle intervention de l'Organisation Maritime Internationale afin d'adopter un texte comparable à celui que prévoyait l'article 10 de feu la Convention de Bruxelles du 27 mai 1967 en matière de purge des privilèges.

La Convention Internationale sur la saisie conservatoire des navires signée à Genève le 1^{er} mars 1999, qui a vocation à remplacer la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952, ne contient aucune disposition relative à cette question. Elle doit cependant être saluée en ce qu'elle permet en son article 3-3, de prévenir toute difficulté qui pourrait naître de la coexistence des actions *in rem* et *in personam*:

⁶⁷ Voir *Supra* n° 63

"(...) la saisie conservatoire d'un navire qui n'est pas la propriété d'une personne prétendument obligée à raison de la créance [maritime] ne peut être autorisée que si, selon la loi de l'Etat où la saisie est demandée, un jugement rendu en vertu de cette créance peut être exécuté contre ce navire par une vente judiciaire ou forcée de ce navire".

Au jour où il entrera en vigueur en France, il ne fait aucun doute que ce texte sera déterminant du sort de la saisie conservatoire en France du navire vendu par adjudication à l'étranger. Pour l'heure, la Cour de cassation, saisie de certaines affaires relatives aux navires de l'ex-flotte "RENAISSANCE CRUISES", devra fonder ses arrêts sur les seules dispositions de droit positif. Gageons tout de même que, quelle que soit leur solution, ces arrêts feront jurisprudence eu égard à la complexité des questions soumises, à l'importance des intérêts en jeu et au nombre limité des décisions rendues par la Cour de cassation en la matière.

Marseille, septembre 2002

BIBLIOGRAPHIE

- Ouvrages français de droit maritime:

- . E. DU PONTAVICE: *Le statut des navires*, éd. Litec, 1976
- . Ph.-J. HESSE, J-P. BEURIER, P. CHAUMETTE, Y. TASSEL, A.-H. MESNARD, R. REZENTHEL: *Droits Maritimes*, Tome 1, *Mer, navire et Marins*, éd. Juris Service, 1995
- . P. PESTEL-DEBORD, Ph. GARO, *La saisie conservatoire des navires en droit français*, éd. Pratic Export, 1994
- . R. RODIERE, *Droit Maritime, Le Navire*, éd. Dalloz, 1980
- . R. RODIERE, E. DU PONTAVICE, *Droit Maritime*, éd. Dalloz, 12^e éd.
- . M. REMOND-GOUILLOUD: *Droit Maritime*, éd. Pedone, 1988

- Ouvrages étrangers de droit maritime:

- . F. Berlingieri, *Arrest of Ships, a Commentary on the 1952 Arrest Convention*, éd. Lloyd's Press Ltd, London, 1992
- . F. Berlingieri, *Arrest of Ships, a Commentary on the 1952 Arrest Convention*, éd. Lloyd's Press Ltd, London, 1996
- . D. R. Thomas, *British Shipping Laws, volume 14, Maritime Liens*, éd. Stevens & Sons, London, 1980

- Autres ouvrages:

- . Comité Maritime International, *The Travaux Préparatoires of the International Convention for the Unification of certain Rules of Law with respect to Collision between Vessels 23 September 1910 and of the International Convention for the Unification of certain rules relating to the arrest of sea-going ships, 10 may 1952*
- . International Bar Association, Committee on Maritime and Transport Law of the Section of Business Law, *Maritime Law, volume II, Enforced Sales of Vessels*, éd. Lennart Hagberg, The Netherlands, 1977

- Monographie:

. I. CORDIER, *La notion juridique d'armateur*, 1999, éd. P.U.F.

- Articles et études doctrinales:

. H. CADIET et G. BRAJEUX, *"La procédure de saisie conservatoire de navire entre droit commun et règles spéciales"*, DMF 1998, n° 587, p. 995 s.

. J.P. REMERY, *La saisie des navires dans la jurisprudence actuelle de la Cour de cassation*, in Rapport de la Cour de Cassation pour l'année 1995

. Y. TASSEL, *Saisie conservatoire du navire: art. 3(1), 3(4) et 9 de la Convention de 1952: Relecture, proposition et doutes*, DMF 1993, p. 718 s.

. A. VIALARD, *La saisie conservatoire du navire pour dettes de l'affréteur à temps*, DMF 1985, p. 579

. A. VIALARD, *Le projet de Convention sur la saisie conservatoire des navires*, DMF 1997, n° 572, p. 563

- Chroniques:

. P. BONASSIES, *Le droit positif français en 1992*, DMF 1993, n° 28, p. 78-79

. P. BONASSIES, *Le droit positif français en 1993*, DMF 1994, n° 26, p. 86-87

- Jurisprudence:

. Cass. Civ. 24 juin 1912, navire "*André-Théodore*", D. 1913, 19^e cahier, 1^{ere} partie, p. 457 s., note Ripert

. T. Com. Rouen, ord. 14, 15 janvier, 19 mai, 4, 6 et 11 juin 1969, navires "*Abdelmoumen*" et "*El Idrissi*", DMF 1970, p. 90 s.

. Aix-en-Provence, 2^e Ch. Civ., 18 mars 1983, navire "*Belstar*", DMF 1983, p. 608 s.

. Cass. Com. 21 juin 1983, navire "*Gavion*", DMF 1985, p. 438

- . Aix-en-Provence, 2^e Ch. Civ., 5 octobre 1984, navire "*Esteblick*", DMF 1984 , p. 657 s.
- . Cass. Com. 4 juin 1985, DMF 1985, p. 656 s.
- . Aix-en-Provence, 2^e Ch. Civ., 10 janvier 1986, navire "*Namrata*", DMF 1987, p. 499 s.
- . Paris; 5^e Ch., 7 novembre 1986, navire "*Namrata*", DMF 1987, p. 502 s.; DMF 1988, p. 87
- . Cass. Com. 26 mai 1987, Bull. Civ. IV, n^o 123
- . Aix-en-Provence, 10 juillet 1987, navire "*Trsat*", DMF 1988, p. 543 s.
- . Cass. Com. 12 janvier 1988, navire "*Nora*", Bull. Civ. IV, n^o 15, DMF 1992, Somm. Comm. P. 134
- . Rouen, 2^e Ch. Civ., 27 avril 1990, navire "*Eal-Saphir*", DMF 1992, p. 363 s.
- . Cass. Com. 9 mai 1990, navire "*Yamoussoukio*", D. 1990, Somm. Comm., p. 271, Obs. Rémond-Gouilloud
- . Cass. Com., 31 mars 1992, navire "*Eal Saphir*", DMF 1993, p. 321-322, obs. Y. TASSEL
- . Aix-en-Provence, 2^e ch. Civ., 1^{er} juillet 1993, navire "*Broomsgard-Star*", DMF 1993, p. 726 s., obs. Y. TASSEL
- . RENNES 2^e ch., 13 juillet 1993, *Juris-Data* n^o 044729
- . Cass. Com. 7 juin 1994, navire "*Heidberg*", Bull. Civ. IV, n^o 206
- . Aix-en-Provence, 2^e ch. Civ., 6 décembre 1995, navire "*Friday Star*", DMF 1996, n^o 572, p. 591 s., obs. Y. TASSEL
- . Cass. Com. 19 mars 1996, navire "*Alexander III*", DMF 1996, n^o 560, p. 503
- . Aix-en-Provence, 2^e Ch. Civ., 15 mai 1996, navire "*Taabo*", DMF 1997, n^o 572, p. 599 s., obs. Y. Tassel
- . Rouen, 3 juillet 1996, JCP G., 1997, n^o 37, IV, n^o 1798
- . Montpellier, 2^e Ch., 31 juillet 1996, navire "*Zaher V*", DMF 1997, p. 31 s., obs. A. Arnaud
- . Aix-en-Provence, 2^e Ch. Civ., 16 octobre 1996, navire "*Enarxis*", DMF 1997, n^o 572, p. 604 s.
- . Cass. Com. 12 novembre 1996, JCP G., 1997, n^o 1, IV, n^o 37
- . Aix-en-Provence, 2^e Ch. Civ., 14 novembre 1996, navire "*Zamoura*", DMF 1997, n^o 572, p. 606 s., note Y. Tassel
- . Cass. Com. 21 janvier 1997, navire "*Cast Husky*", DMF 1997, n^o 572, p. 612 s.

- . Paris, 8e ch. B, 2 octobre 1997, Dalloz 1997, 238
- . Cass. Com. 14 octobre 1997, navire "*Evangeline*", DMF 1998, p. 24; JCP G., 1997, n° 48, IV, n° 2329
- . Cass. Com., 3 mars 1998, JCP G., 1998, n° 13, actualité, p. 527.
- . Cass. Com., 30 octobre 2000, navire "*Sargasso*", Gaz. Pal. 3-5 mars 2002, p. 17, note S. DRAPIER
- . Aix-en-Provence, 2^e ch., 26 octobre 2001, navire "*Canmar Supreme*", DMF 2002, n° 622, p. 20 s, obs. J.P. REMERY

PLAN

| | |
|---|-------|
| Sommaire | p. 1 |
| Introduction | p. 2 |
| Titre Premier: la saisie conservatoire du navire: l'action <i>in rem</i> domine | p. 12 |
| Chapitre I: Saisie et titre conservatoire à l'encontre du navire: l'action <i>in rem</i> | p. 13 |
| Section I: Conditions relatives à la créance à garantir | p. 13 |
| § 1. L'exigence d'une simple allégation de créance maritime | p. 14 |
| § 2. Le caractère limitatif des créances maritimes | p. 15 |
| Section II: Conditions relatives au navire et à son propriétaire | p. 17 |
| § 1. Le navire auquel la créance se rapporte | p. 17 |
| § 2. Les autres navires appartenant au propriétaire du navire auquel la créance se rapporte | p. 18 |
| Section III: Règles de procédure relatives à la saisie conservatoire en France | p. 20 |

Chapitre II: Saisie et titre exécutoire à l'encontre du débiteur de la créance maritime: l'action *in personam* p. 24

Section I: Les formalités postérieures à la saisie conservatoire: l'introduction d'une action tendant à l'obtention d'un titre exécutoire p. 24

§ 1. L'introduction d'une procédure aux fins d'obtenir un titre exécutoire p. 25

§ 2. La dénonciation au tiers saisi de la procédure au fond p. 27

§ 3. La sanction de l'inobservation des formalités p. 27

Section II: Le sort de la saisie conservatoire face à l'impossibilité d'obtenir un titre exécutoire p. 27

§ 1. Le sort de la saisie conservatoire du navire affrété p. 28

A. La saisie conservatoire du navire affrété en garantie d'une créance maritime "chirographaire" p. 29

B. La saisie conservatoire du navire affrété en garantie d'une créance maritime privilégiée p. 31

§ 2. Le sort de la saisie conservatoire du navire cédé p. 35

A. La saisie conservatoire du navire cédé en garantie d'une créance maritime "chirographaire" p. 35

B. Le sort de la saisie conservatoire du navire cédé en garantie d'une créance privilégiée p. 37

| | |
|--|-------|
| Titre second: la vente judiciaire du navire: l'action <i>in rem</i> décline | p. 40 |
| Chapitre I: le sort de la saisie conservatoire du navire vendu en justice | p. 41 |
| Section I: les solutions de droit positif | p. 42 |
| § 1: Le droit positif français: la purge des privilèges grevant le navire | p. 42 |
| A. Le navire français adjudgé à l'étranger | p. 42 |
| B. Le navire adjudgé en France | p. 44 |
| C. Le navire étranger adjudgé à l'étranger | p. 49 |
| § 2: Le droit positif anglais: l'extinction de l'action <i>in rem</i> à l'encontre du navire | p. 54 |
| Section II: fondements et justification des solutions du droit positif | p. 55 |
| § 1. Les fondements textuels du droit positif français | p. 55 |
| § 2. Les justifications du droit positif | p. 56 |
| Chapitre II: les incertitudes à l'origine de la solution et ses limites | p. 58 |
| Section I: Les incertitudes d'ordre procédural | p. 58 |
| § 1: La procédure d'adjudication | p. 58 |
| § 2: L'opposabilité de la vente judiciaire | p. 59 |
| Section II: la limitation des effets de la vente judiciaire du navire | p. 62 |
| § 1: La violation de l'ordre public par un jugement d'adjudication étranger | p. 62 |

§ 2: La fraude aux droits des créanciers

p. 63

Conclusion

p. 64

Bibliographie

p. 66

Annexes

P. 74

ANNEXES