



**AVIS DE M. DE MONTEYNARD,
AVOCAT GÉNÉRAL**

**Arrêt n° 577 du 19 novembre 2025 (FS-B) – Chambre commerciale
financière et économique**

Pourvoi n° 24-11.520

Décision attaquée : 10 octobre 2023 de la cour d'appel de Pau

**La société Bur-Mar Shipping and Trade Co Ltd
C/
La société Monjasa A/S**

Quelques éléments de réflexion :

Tout le monde s'accorde pour admettre que la convention du 10 mai 1952 sur la saisie conservatoire des navires constitue *a minima* un compromis entre les partisans de la conception saisie *in rem* du navire avec ceux qui préconisent une saisie *in personam*. Au pire, elle serait incomplète.

La première conception, traditionnellement prêtée au **monde anglo-saxon**, tend à considérer que la saisie conservatoire est valable sur un navire pourvu que la créance qui la fonde soit une créance maritime, c'est-à-dire, une créance qui a eu son origine dans l'utilisation de ce navire, peu important d'une certaine manière que le propriétaire du navire ne soit pas le débiteur. Le navire, selon cette conception, constitue une sorte

de patrimoine d'affectation et de garantie au profit des créanciers de l'entreprise maritime. Mais pourvu que la créance soit effectivement une créance maritime, il sera en revanche interdit aux poursuivants d'appréhender d'autres biens de leur débiteur. **Le navire, tout le navire mais rien que le navire.**

Cette conception trouve son origine dans la notion de fortune de mer, " *clé de voûte de l'édifice du droit maritime* " pour reprendre l'expression de Martine Rémond-Gouilloux. Le navire est affecté aux risques de l'expédition maritime. Chacun, propriétaire, équipage, armateur, transporteur, chargeur peut y rencontrer la fortune, chacun prend aussi le risque de perdre sa mise - *ou sa vie* - et rien en dehors du navire ne saurait être utilement appréhendé par un créancier concerné par l'opération. Cette limitation traditionnelle de responsabilité a permis l'essor des grandes compagnies maritimes en opérant un principe pratique de limitation d'engagement à la mesure du risque maritime assumé. Le navire constitue en quelque sorte la garantie visible et unique de tout créancier maritime.

Cette conception heurte frontalement **le droit civiliste**, plus précisément le droit de gage général qui constitue le principe directeur de toute poursuite. S'il est permis à un créancier d'appréhender tout le patrimoine de son débiteur, défense lui est faite d'agir sur celui d'un tiers, sous la réserve d'un droit de suite mais là n'est pas le propos. Pourvu que la créance soit maritime et il pourra agir sur l'intégralité du patrimoine de son débiteur. Mais si le débiteur n'est pas propriétaire du navire, il lui sera interdit de s'en saisir même si la créance est née à l'occasion de l'entreprise maritime. **Le patrimoine, tout le patrimoine mais rien que le patrimoine du débiteur.**

Une conception limite l'appréhension au navire à l'occasion duquel la dette est née peu important que le débiteur n'en soit pas propriétaire et une autre permet l'appréhension de tout le patrimoine du débiteur mais interdit celle du navire si le débiteur n'en est pas propriétaire.

Les articles 3 à 3-4 de la convention de 1952 consacrent ce qui rapproche le plus les deux conceptions et décrivent ce qui les éloigne.

Il est permis, si le débiteur en est le propriétaire, de saisir non seulement le navire à l'occasion duquel la dette est née mais également tous les autres navires lui appartenant. Entorse est ainsi faite à la limitation de poursuite envisagée dans la conception anglo-saxonne. Mais il est permis, si le débiteur n'en est pas le propriétaire, d'appréhender le navire à l'occasion duquel la dette est née ainsi que tous les autres navires appartenant au débiteur. Il est interdit en revanche d'appréhender un autre navire du propriétaire. Entorse est faite à la poursuite *in personam*.

S'il n'existe aucune difficulté sérieuse à permettre à tout créancier maritime de saisir le navire appartenant à son débiteur, deux questions sont restées en suspens et donnent lieu à discussion : *quid* de la saisie d'un navire par un créancier du propriétaire dont la créance est née à l'occasion de son exploitation mais qui n'appartient plus à son débiteur lors de la saisie ? *quid* de la saisie d'un navire pour une dette exclusive de l'affréteur fondée sur une créance maritime tandis que l'exploitation aura cessé et que

le navire aura été restitué à son propriétaire et confié à un autre exploitant, redélivré pour parler comme les maritimistes ?

Sur ces deux points, la chambre commerciale Com 31 mars 1992 n°9017337 et Com, 13 décembre 1994, n°0214307, Bull n°277, tirant argument du seul article 3 de la Convention, avait expressément retenu la possibilité pour le créancier d'agir. L'idée repose sur la notion de créance maritime qui seule permet l'appréhension du navire indépendamment de toute autre règle. Ce faisant, la chambre s'était inscrite dans la tradition la plus pure de la notion de fortune de mer en consacrant une conception du droit maritime totalement exogène aux canons du droit continental.

Le 4 octobre 2005, n°0218201, Bull n°189, elle a radicalement reviré quant à la possibilité de saisir un navire vendu en considérant que le créancier maritime n'est pas en droit de saisir le navire qui aura été revendu et qui n'appartient pas au débiteur qui était propriétaire lors de la naissance de la créance. Qu'il s'agisse d'une créance concernant l'affréteur, qu'elle intéresse indifféremment le propriétaire et l'affréteur ou encore qu'elle ne vise que le seul propriétaire, il est devenu interdit d'appréhender le navire vendu.

☞ Ce faisant, **la chambre commerciale s'est résolument inscrite dans un rapprochement entre la saisie conservatoire d'un navire et le droit commun de toute poursuite en droit continental**. Soit le bien à appréhender appartient au débiteur et il n'y aura aucune difficulté pour s'en saisir, soit il n'appartient plus au débiteur et son appréhension ne pourra être envisagée que si, par ailleurs, le poursuivant aura bénéficié d'une sorte de droit de suite sur le bien, d'un droit réel lui permettant l'appréhension.

Le raisonnement de la chambre a reposé sur la prise en considération de l'article 9 de la Convention qui précise que "*rien dans la 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*" et affirme que la convention ne confère aucun droit de suite autre que celui offert par cette dernière loi ou par la convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritime si celle-ci est applicable.

☞ **Soyons précis**, la chambre a envisagé que la mise en œuvre de la convention de 1952 supposait sur ce point une combinaison nécessaire entre ses articles 3 (à 3-4) et 9 en considérant par ailleurs que "*la loi à appliquer par le tribunal saisi du litige*" à prendre en considération quant au fond du droit était la loi du *for*, la *lex fori*, la loi française interne, étant ici acquis, s'agissant d'une loi de procédure, que c'est la *lex fori* qui s'applique quant à la forme de la saisie.

Sur cette question, il y a techniquement trois possibilités : la phrase consacre une règle de conflit et renvoie soit à la loi admise par les parties lors de la naissance de la créance, soit à la loi interne du juge saisi. Dans le premier cas, il peut s'agir soit de la loi contractuelle liant le créancier à son débiteur affréteur et/ou fréteur propriétaire, soit la loi du pavillon du navire, dans le second, il s'agit exclusivement de la loi interne.

Aucune des solutions n'est en réalité satisfaisante : la loi du pavillon se heurte au caractère souvent artificiel de sa désignation et consacre sans vraie raison une préférence pour les règles choisies par le débiteur. La chambre commerciale s'est éloignée de la sacralisation du pavillon en opérant, ainsi que l'admet notre tradition juridique causaliste, une mise à l'écart des règles apparentes tirées du pavillon au profit de la réalité de la situation présentée. En d'autres termes, la chambre, à juste titre, ne s'attarde pas à laisser toute puissance aux pavillons de complaisance.

La loi du contrat constitue une règle difficile à mettre en œuvre et il n'est pas si évident que celle voulue par les parties, pour reprendre l'expression de la Convention de Rome, soit si claire à appréhender d'autant que la saisie conservatoire peut expressément tendre à l'appréhension d'un navire n'appartenant pas au débiteur, partant, à un tiers au contrat.

C'est en définitive la *lex fori* qui est considérée comme celle que devra appliquer le juge saisi au risque cependant de favoriser une sorte de *forum shopping* au gré des escales du navire.

C'est très précisément cette dernière règle qui aura été appliquée par la chambre en 2005.

☞ La position retenue par la **chambre commerciale** dans l'hypothèse d'un navire vendu à un tiers depuis l'opération à l'origine de la saisie, ie la naissance de la créance maritime **consacre en définitive une soumission des règles du droit maritime à celle du droit commun gouvernant les poursuites.**

Et une partie non négligeable de la doctrine en approuve l'idée.

Il peut donc sembler naturel de suggérer la même solution en cas de redélivrance et ce parce que lors de la saisie, aucune des parties concernées par le navire, propriétaire et nouvel exploitant, n'est tenu de la dette dont le recouvrement est recherché, ce qui, *mutatis mutandis*, justifie sans ambiguïté la décision de 2005.

Il n'est cependant pas inutile d'approfondir un peu la réflexion et ce parce que l'arrêt de 2005 ne fait pas l'unanimité, parce que la jurisprudence du fond est divisée et parce que les divergences d'appréciation sont le fruit d'une appréhension tout à fait légitime du droit maritime.

Quelques arguments en faveur d'un rejet :

La saisie conservatoire d'un navire n'est pas l'acte préparatoire à sa vente. Elle obéit à un dynamisme propre qui tend principalement à ce que pression soit faite sur le navire avant qu'il ne parte à la cloche de bois afin qu'une solution soit trouvée pour honorer des dettes nées de son exploitation. **Plus qu'une saisie, il s'agit d'une immobilisation forcée et temporaire de la source de revenus à l'occasion de**

laquelle la dette est née. Sa force réside justement dans cette immobilisation temporaire. La convention de 1952 en facilite l'exercice puisque la créance maritime qui en permet la mise en oeuvre suppose seulement l'allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une des causes énumérées dans la convention. Il n'est pas question ici d'apprécier si le droit à l'origine de cette immobilisation temporaire devra nécessairement permettre ultérieurement la vente du navire. **Il s'agit seulement de permettre que le navire, qui constitue peut-être la seule garantie offerte au créancier maritime, n'échappe pas impunément à son action.**

Si l'on dissocie la saisie conservatoire de la saisie exécution et si l'on considère la première comme une institution à part entière qui ne serait pas le préalable à une vente forcée, l'argumentation selon laquelle, ainsi que toute procédure d'exécution, la saisie ne peut, fût-ce à titre temporaire et préparatoire, ne porter que sur un bien du débiteur, perd de sa pertinence.

☛ **Et une lecture de la convention de 1952 n'interdit pas ce choix :** Ce n'est qu'en considération de la seule cause admise dans l'article 3 que doit s'apprécier la possibilité d'une saisie, c'est-à-dire seulement si le demandeur est en mesure d'alléguer une créance maritime au sens de l'article 1^{er}, les stipulations de l'article 9 ne tendant qu'à interdire toute saisie si la loi du juge saisi ne reconnaît pas comme créance maritime l'une de celle énumérée à l'article 1^{er}, ou, ainsi que le suggère M Cachard, ce texte n'ayant pour objet que d'interdire une vente forcée ultérieure du bien si le droit interne n'envisage pas cette possibilité au regard de la créance considérée.

Il s'agit en quelque sorte d'envisager la convention par elle-même indépendamment des règles habituelles qui font d'une mesure conservatoire un préalable à une mesure d'exécution et ce en appréciant seulement si le juge saisi serait en droit, au vu des règles internes, de ne pas reconnaître comme créance maritime l'un des droits énumérés à l'article 1^{er}. Pourvu que le créancier se prévale d'une créance maritime valable, c'est-à-dire de l'une des situations envisagées à l'article 1^{er} de la convention qui ne serait pas expressément proscrite en droit interne et ce sans égard à une possibilité ultérieure de vente forcée et la saisie conservatoire sera justifiée.

Selon cette conception, la convention tend à permettre le plus aisément possible l'immobilisation d'un navire dont l'exploitation aura fait naître une dette.

☛ **Elle a le mérite d'en favoriser l'efficacité**

Tout exploitant et tout propriétaire d'un navire se trouve à la merci d'une immobilisation de la source de revenus en raison d'une ardoise laissée à l'occasion d'une exploitation passée. Ainsi qu'un débiteur dans une délégation imparfaite ou qu'un cédant dans les conditions admises par le code civil, **chacun doit garantir les dettes antérieures et chacun aura intérêt à en purger le navire exploité.** Une telle conception tend à prévenir le risque de non-paiement en obligeant chacune des parties prenantes à l'entreprise maritime à veiller personnellement à leur acquittement.

Concrètement, un navire criblé de dettes prendra difficilement la mer parce que personne ne prendra le risque d'en assumer la charge !

Cette conception peut raisonnablement se reconnaître de la tradition maritime tirée de la notion de fortune de mer. Le navire ne saurait dans cette mesure rester indemne des dettes dont son exploitation a été l'occasion.

Et même dans la tradition civiliste, il est admis une singularité nécessaire du droit maritime :

Dotée d'un code civil que lui ont apporté les baïonnettes du petit caporal, **la Belgique** affirme cette singularité du droit maritime en relevant avec une pointe d'ironie et d'amertume qu'" **il ne faut pas vouloir trouver dans le code civil les raisons et les règles du droit maritime**. C'est un droit spécial, au moins aussi ancien que le code civil, qui a toujours été régi par des règles spéciales. Comme l'écrivait Louis Franck, rien n'a autant nui au droit maritime que l'influence du droit civil. **Il faut s'habituer à regarder le droit maritime comme un droit particulier ayant d'autres sources d'inspiration que la théorie civilistes** " (le droit maritime, 1910, n°1, p.8) in DMF, 1^{er} juillet 2010, n°716 colloque franco-belge la saisie conservatoire et exécutoire du navire).

De tradition civiliste, c'est le moins que l'on puisse dire, **la chambre, antérieurement à son revirement de 2005**, s'était résolument rangée en faveur d'une pure saisie *in rem*, rappelant ici **qu'il n'était pas insensé, même pour un juriste de droit continental, d'envisager le droit maritime comme une singularité heurtant frontalement des principes établis**. On relèvera, à ce propos, que le commerce maritime était, à l'origine, intégré dans le Code de commerce parce qu'il en constituait l'archétype et que le **droit commercial, dès l'origine, a admis l'existence de principes juridiques en opposition frontale avec le droit civil classique** (solidarité commerciale, régime de preuve) sans que qui que ce soit n'y trouve à redire.

Qu'il soit permis, ici, de faire un parallèle entre la solidarité commerciale et l'entreprise maritime. La solidarité, enseigne-t-on, est le fruit d'une tradition. Certes, mais cette tradition repose sur la nature même des activités commerciales : la règle commune est la loyauté et le maître-mot crédit. Il n'est pas question de se cacher derrière le temps qui passe pour échapper à ses dettes. Aucune partie prenante ne saurait légitimement, sauf à méconnaître cette loyauté inhérente à l'activité commerciale, attendre d'être attiré pour remplir les devoirs vis à vis d'un partenaire, personne ne saurait légitimement affirmer ignorer que d'autres ont pu être tenus et que les poursuites les concernant devraient être sans effet. Chacun se tient mutuellement et professionnellement dans une activité commune, comme chacun devait, lors des grandes foires médiévales, respecter cette loyauté commune. De la même manière, personne, dans l'entreprise maritime, ne peut ignorer que le navire risque d'être, *parce que c'est ainsi*, la seule garantie commune pour tout créancier maritime, personne n'est censé ignorer qu'il est très facile mais parfaitement déloyal de lever l'ancre à la cloche de bois pour partir commercer dans des contrées peu regardantes avec le droit.

☞ Donner ainsi force à la saisie conservatoire s'inscrit, à l'évidence, dans l'esprit intime de l'entreprise maritime et trouve son écho dans celui admis du droit commercial.

Et ces éléments militent, à l'évidence, pour un infléchissement de la jurisprudence de 2005.

Il me semble cependant opportun et justifié d'en achever la portée en interdisant la saisie conservatoire d'un navire redélivré pour une dette de l'affrèteur initial faute pour ce dernier de disposer d'un droit de suite ou de préférence ou de privilège sur le navire en cause.

Une cassation semble cependant opportune :

☞ Même à dissocier totalement l'appréhension de la saisie conservatoire d'une mesure d'exécution et même à considérer que cette mesure constitue principalement un **formidable moyen de pression**, il reste constant que **dans l'hypothèse de l'immobilisation d'un navire redélivré la pression va être exercée sur deux personnes étrangères à la dette.**

En admettre la possibilité requiert nécessairement une lecture extensive des stipulations de la convention en ce qu'elles ne précisent pas que le droit de poursuite cesserait avec le terme de l'affrètement. Une telle lecture suppose en définitive d'admettre la saisie d'un navire non affrété. Et elle impose, dans le même temps, une lecture très restrictive de l'article 9 qui expose expressément les limites au droit à saisie. **Admettre ainsi une appréhension large d'une norme pour contredire le droit de propriété heurte, par-delà la spécificité maritime, les principes reconnus selon lesquels les limitations du droit de propriété s'interprètent de manière stricte.**

Même en matière pénale, les saisies et confiscations d'avoirs criminels doivent respecter le droit de propriété de sorte celui qui aura pu justifier de la propriété légitime d'un bien ayant servi à une infraction sans en être le coupable est en droit d'en obtenir restitution.

Il arrive même aux juridictions anglo-saxonnes de cantonner la portée de la saisie in rem en rappelant que derrière le navire appréhendé c'est le débiteur qui est recherché. En ce sens, Mme Navarre-Laroche dans son ouvrage sur la saisie conservatoire des navires en droit français (édition Moreux 2001) cite une décision de la Chambre des Lords qui a " *amoindri la distinction entre les actions in personam et in rem, puisqu'elle a décidé que l'on ne pouvait saisir une fois sur le fondement d'une action in rem et une fois sur le fondement d'une action in personam en arguant du caractère dissimilaire des parties. En effet, même si l'action in rem tend à faire le lien entre la créance et le navire, alors que l'action in personam atteint directement le débiteur, dans tous les cas ce n'est finalement pas le navire qui*

est redevable mais bel et bien le débiteur " (House of Lords, June, 9, 10, 11, 12, october 16, 1997, navire Indian Grace, Lloyds Law reports 1998, vol 1, p3 in Navarre Laroche ibid).

Et on lit utilement sous la plume de Pierre Bonassies (DMF, n°788, 1^{er} février 2017) : "*nous souhaitons évoquer ...une décision récente du tribunal fédéral de New-York (district Sud), la plus importante juridiction américaine maritime du premier degré. Dans un jugement du 21 octobre 2016, le juge fédéral avait à se prononcer sur la demande de l'ING Bank, laquelle se prétendait cessionnaire d'OW Bunker, d'exercer une action in rem, procédure aux effets analogues à ceux d'une saisie conservatoire, en qualité de fournisseur de soutes, contre divers navires exploités par divers affréteurs, action fondée sur le privilège maritime (maritime lien) dont prétendait bénéficier le demandeur. Constatant qu'un maritime lien est un droit exceptionnel qui répond à des conditions strictes alors que, en la cause, la fourniture de soutes concernées se trouvait au centre de relations financières complexes, le juge rejette la demande "*. M Bonassies indique que la réserve exprimée par le tribunal de New-York à l'égard des maritime liens n'est pas une exception, le juge relevant, en se référant à un arrêt rendu en 1992 par la **cour fédérale de New-York que d'une manière générale, les maritime liens ne sont pas vus en faveur par le droit.**

En définitive, la saisie *in rem* n'est pas un totem sacré. Il convient nécessairement d'en conjuguer l'originalité avec quelques principes reconnus du droit qui ne heurtent pas, en définitive, la singularité du droit maritime. De la même manière, la prohibition des poursuites au-delà du patrimoine du débiteur n'est pas un horizon ultime et il s'agit d'en apprécier la portée dans le contexte particulier de la mer.

Il me semble, dans ces conditions, justifié de considérer que le créancier d'un affréteur ne peut être en droit d'opérer une saisie conservatoire sur le navire redélivré sauf à bénéficier d'un privilège maritime.

Avis de cassation .