



RAPPORT DE Mme GUILLOU, CONSEILLÈRE

**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**

1 - Rappel des faits et de la procédure

La société Bur-Mar Shipping and Trade Co Ltd (la société BMS) est propriétaire du navire « Burhan Dizman », battant pavillon de [Localité 3]. En avril 2023, elle l'a affrété à temps à la société de droit turc Arcoship Denizcilik Nakliyat Ve Ticaret AS (la société ADNVT selon une « fixture recap »¹ du 4 avril 2023.

Le 2 juin 2023, pour les besoins de l'exploitation du navire, la société ADNVT a procédé au soutage du navire (prise d'hydrocarbure de soute, ou «*bunkering*») et a fait délivrer

¹ (ou « Rider » conditions particulières stipulées dans un récapitulatif qui renvoient aux conditions générales qui figurent à un imprimé d'une charte-partie type désignée)

par la société Monjasa 199,9970 tonnes de carburant. Le 13 juin 2023, la société Monjasa A/S a émis une facture d'un montant de 157 347,88 dollars américains, qu'elle a adressée au capitaine du navire et/ou à son propriétaire et/ou à son affréteur et/ou à son opérateur et/ou à la société ADNVT
Cette facture n'a pas été acquittée.

Le 31 juillet 2023, le navire « Burhan Dizman » a été «redélivré» (restitué) à la société Bur-Mar Shipping and Trade Co Ltd. Le 2 août 2023, la société BMS a affrété le navire « Burhan Dizman » à la société AMS Amaropa Marketing and Sales . Le navire a fait escale au port de [Localité 1].

Par requête du 29 août 2023, la société Monjasa A/S a saisi le président du tribunal de commerce de Dax d'une demande d'autorisation de saisie conservatoire du navire, pour sûreté et garantie d'une créance provisoirement évaluée en principal, intérêts et frais à la somme de 180 000 dollars américains.

Par une ordonnance du 29 août 2023, le président du tribunal de commerce de Dax a fait droit à cette requête.

Par acte du 4 septembre 2023, la société BMS a fait assigner la société Monjasa devant le président du tribunal de commerce de Dax aux fins de rétractation de l'ordonnance de saisie.

Par une ordonnance du 12 septembre 2023, le président du tribunal de commerce de Dax a, au visa des articles 497 et 858 du code de procédure civile et des dispositions de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires signée à Bruxelles le 10 mai 1952 :

- dit que le navire « Burhan Dizman » pouvait être saisi au port de [Localité 1] selon l'ordonnance de M. le président du tribunal de commerce de Dax du 29 août 2023 ;
- jugé que le navire « Burhan Dizman » pouvait être saisi conformément aux dispositions de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952, sur le fondement de la créance maritime alléguée par la société Monjasa A/S à l'encontre du capitaine du navire « Burhan Dizman » et/ou de son propriétaire et/ou de son affréteur et/ou de son gérant et/ou de son opérateur et/ou de la société MTL Feeder SA et/ou de la société Arcoship Oenizcilik Nakliyat ve Ticeret AS ;
- jugé que selon les articles 3-1 et 3-4 de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952, la saisie d'un navire affrété pour une dette de l'affréteur, que l'affrètement ait pris fin ou non, est permise sans qu'il soit nécessaire de démontrer l'existence d'une créance privilégiée ;
- débouté la société BMS de sa demande de rétractation de l'ordonnance de saisie conservatoire du navire « Burhan Dizman » ;
- maintenu la saisie conservatoire pratiquée sur le « Burhan Dizman » ;
- confirmé l'ordonnance sur requête rendue par M. le président du tribunal de commerce de Dax le 29 août 2023 autorisant la saisie conservatoire du navire « Burhan Dizman » ;
- débouté la société BMS de sa demande de régler à la société Monjasa A/S la somme de 75 000 dollars américains à valoir sur son préjudice ou sa contrevaletur en euros au jour du règlement ;

- ordonné la mainlevée de la saisie à titre conservatoire du navire « Burhan Dizman » contre la mise en place d'une garantie bancaire ou d'un séquestre entre les mains de M. le bâtonnier du barreau de [Localité 4] à hauteur de 180 000 dollars américains en principal, intérêts et dommages-intérêts et frais, qui pourra être actionné sur présentation d'une décision judiciaire ou arbitrale exécutoire ou d'un accord amiable reconnaissant l'existence d'une créance de la société Monjasa A/S à l'encontre de la société BMS ;
- ordonné que cette garantie ou séquestre sera restitué en tout ou partie en cas de décision judiciaire ou arbitrale exécutoire ou d'accord amiable ordonnant la restitution des fonds à la société BMS ou prononçant sa mise hors de cause dans le litige opposant le société Monjasa A/S à la société Arcoship Denizcilik Nakliyat Ve Ticaret.

Après une ordonnance a été rendue le 14 septembre 2023 déclarant rectifier une simple erreur matérielle, sur appel de la société BMS, **par un arrêt du 10 octobre 2023, la cour d'appel de Pau** a annulé l'ordonnance rectificative du 14 septembre 2023 et, statuant à nouveau, a :

- infirmé partiellement l'ordonnance de référé du 12 septembre 2023 ;
- ordonné la mainlevée de la saisie à titre conservatoire du navire « Burhan Dizman » contre la mise en place d'une garantie bancaire ou d'un séquestre entre les mains de M. le bâtonnier du barreau de [Localité 4] à hauteur de 180 000 dollars américains qui pourront être actionnés sur présentation d'une décision judiciaire ou arbitrale 6 exécutoire ou d'un accord amiable reconnaissant l'existence d'une créance de la société Monjasa A/S à l'encontre du capitaine du navire « Burhan Dizman » et/ou de son propriétaire, la société BurMar Shipping et/ou de son gérant, et/ou de son opérateur et/ou de la société Arcoship Denizcilik Nakliyat Ve Ticaret AS ;
- confirmé l'ordonnance de référé du 12 septembre 2023 pour le surplus en toutes ses autres dispositions.
- Enfin, ajoutant au jugement, la cour d'appel a rejeté la demande de dommages-intérêts pour saisie abusive présentée par la société Bur-Mar Shipping à hauteur de la somme de dollars américains à valoir sur son préjudice ou sa contre-valeur en euros au jour du règlement.

La société Bur-Mar Shipping and Trade Co Ltd a formé un pourvoi contre cette décision.

2 - Analyse succincte des moyens

Le pourvoi développe un moyen unique en une branche unique.

La société BMS reproche à l'arrêt de dire que le navire « Burhan Dizman » pouvait être saisi au port de [Localité 1] selon l'ordonnance de M. le président du tribunal de commerce de Dax du 29 août 2023, de juger qu'il pouvait être saisi conformément aux dispositions de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952, sur le fondement de la créance maritime alléguée par la société Monjasa A/S à l'encontre du capitaine du navire « Burhan Dizman » et/ou de son propriétaire et/ou de son affréteur et/ou de son gérant et/ou de son opérateur et/ou de la société MTL Feeder SA et/ou de la société Arcoship Oenizcilik Nakliyat ve Ticeret AS, de juger que selon les articles 3-1 et 3-4 de

la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952, la saisie d'un navire affrété pour une dette de l'affréteur, que l'affrètement ait pris fin ou non, est permise sans qu'il soit nécessaire de démontrer l'existence d'une créance privilégiée, et, en conséquence, de rejeter sa demande de rétractation de l'ordonnance de saisie conservatoire du navire « Burhan Dizman », de maintenir la saisie conservatoire pratiquée sur le « Burhan Dizman » et de confirmer l'ordonnance sur requête rendue par M. le président du tribunal de commerce de Dax le 29 août 2023 autorisant la saisie conservatoire du navire « Burhan Dizman » et, en conséquence, d'ordonner la mainlevée de la saisie à titre conservatoire du navire « Burhan Dizman » contre la mise en place d'une garantie bancaire ou d'un séquestre entre les mains de M. le bâtonnier du barreau de [Localité 4] à hauteur de 180 000 dollars américains qui pourront être actionnés sur présentation d'une décision judiciaire ou arbitrale exécutoire ou d'un accord amiable reconnaissant l'existence d'une créance de la société Monjasa A/S à l'encontre du capitaine du navire « Burhan Dizman » et/ou de son propriétaire, la société Bur-Mar Shipping et/ou de son gérant, et/ou de son opérateur et/ou de la société Arcoship Denizcilik Nakliyat Ve Ticaret AS ;

BU suivant l'article 3.4 de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, **lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur**, en observant les dispositions de la présente Convention, **mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime** ;

Suivant l'article 9 de la même Convention, 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 ;

Suivant le même texte, la présente Convention ne confère aux demandeurs **aucun droit de suite**, autre que celui accordé par cette dernière loi ou par la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes si celle-ci est applicable. Il résulte de ces dispositions que, **lorsque l'affrètement a pris fin et que le navire a été redélivré, seul le créancier titulaire d'une créance maritime privilégiée, selon la loi du for, et donc la loi française, peut faire pratiquer une saisie conservatoire du navire n'appartenant pas à son débiteur**, seule une telle créance conférant un droit de suite ; qu'en décidant du contraire, **la cour d'appel a violé les dispositions susvisées de la Convention de Bruxelles.**

3 - Identification du ou des points de droit faisant difficulté à juger

Le pourvoi pose la question de la combinaison des articles 3 et 9 de la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire.

Le créancier d'un affréteur peut-il saisir le navire qui n'appartient pas à son débiteur une fois l'affrètement achevé et le navire redélivré au fréteur, si la créance n'est pas assortie d'un privilège maritime ?

Cette question est controversée et a donné lieu à de nombreux arrêts de cour d'appel aux solutions diverses et à de nombreux commentaires doctrinaux.

4 - Discussion citant les références de jurisprudence et de doctrine

La loi française permet la saisie des navires pour tout créancier «justifiant d'une créance fondée dans son principe» (article L 5114-22 du code des transports).

Cette loi s'applique au créancier français souhaitant saisir en France un navire français. Mais en droit international, c'est la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 qui est exclusivement applicable. Elle s'applique dans tout Etat contractant, à tout navire battant pavillon d'un Etat contractant à condition que la saisie comporte un élément d'extranéité (1re Civ., 20 décembre 2023, pourvoi n° 22-23.068), notamment à la saisie en France d'un navire battant pavillon d'un Etat membre. La question de savoir si elle s'applique aussi aux navires battant pavillon d'un Etat non contractant est discutée mais elle n'est pas ici contestée.

La procédure de saisie elle-même relève en revanche de la loi du for.

La Convention de Bruxelles de 1952 a été ratifiée par la majorité des Etats «maritimes».

Une autre convention a été adoptée le 19 mars 1999 sous l'égide de l'OMI, la Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires, mais elle n'a encore été signée que par 6 pays, ratifiée par 7 pays, dont la France ne fait pas partie.

Ces deux conventions ne permettent pas la saisie pour toute créance, mais seulement pour les «créances maritimes».

Le droit français, qui a une conception personnaliste du droit de créance pose pour principe que le créancier ne peut saisir que les biens appartenant à son débiteur (*article 2284 du code civil: «Quiconque s'est obligé personnellement, est tenu de remplir son engagement sur tous ses biens mobiliers et immobiliers, présents et à venir»* et article L 521-1 du code de procédures civiles d'exécution: *«La saisie conservatoire peut porter sur tous les biens mobiliers, corporels ou incorporels, appartenant au débiteur»*).

En revanche, la Convention de Bruxelles de 1952, d'influence anglo-saxonne, a consacré une autre conception, faisant du navire le véritable débiteur et permettant de ce fait de saisir un navire dès lors qu'il existe une créance maritime relative à ce navire.

Le navire étant seul gage du créancier, la Convention de 1952 a prévu une saisie aisée du navire.

Elle permet une saisie très large et notamment tant quant à la preuve à rapporter de la créance alléguée que quant aux mains entre lesquelles le navire peut être saisi.

Ainsi, à la différence du droit interne français (article L. 5114-22 du code des transports) qui exige une créance **«fondée en son principe»**, la Convention de 1952 permet la saisie du navire **sur la simple allégation de l'existence d'une créance maritime** figurant sur la liste de l'article 1.

La définition de ces créances maritimes alléguées a fait l'objet d'une étude par M. Remery, doyen honoraire de la chambre commerciale qui en a souligné l'originalité²

► **Les articles intéressant le litige:**

Article 1

Dans la présente Convention, les expressions suivantes sont employées, avec les significations indiquées ci-dessous:

1. «Créance Maritime» signifie allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une des causes suivantes:

(...)k. 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;

Article 3 (...)

1. Sans préjudice des dispositions du § 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 alors même que le navire saisi est prêt à faire voile, mais aucun navire ne pourra être saisi pour une créance prévue aux alinéas o, p ou q de l'article premier à l'exception du navire même que concerne la réclamation.

(...)

4. Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le Demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente Convention, mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.

Article 9

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.

La présente Convention ne confère aux Demandeurs aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi ou par la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes si celle-ci est applicable.

L'article 3, §1 de cette Convention permet aux créanciers titulaires d'une créance maritime de saisir le navire auquel la créance maritime se rapporte ou même tout autre navire appartenant à la personne propriétaire de ce navire au moment où la créance est née.

²JP Remery, RJDA, mars 2024 chronique La créance maritime alléguée, une notion doublement originale.

L'article 3 §4 permet au créancier, lorsque l'affréteur est seul débiteur d'une créance maritime relative au navire qu'il affrète, de saisir ce navire ou un autre appartenant à l'affréteur.

Comme le souligne M. Piette³ «il importe de souligner que la saisie conservatoire est dirigée contre l'exploitant du navire, et non contre son propriétaire. En immobilisant le navire, elle ne gêne guère en principe le frèteur, qui continuera à percevoir son fret. En revanche, elle gêne considérablement l'affréteur qui ne pourra plus utiliser le navire, mais continuera de payer le fret et les coûts d'exploitation. Au vu de cette idée, il est relativement cohérent qu'une saisie conservatoire pour dettes de l'affréteur puisse porter sur un navire affrété.» Ainsi la saisie n'affecte que le débiteur lui-même.

Mais tel n'est pas toujours le cas. «la solution est plus délicate en ce qui concerne la saisie conservatoire qui interviendrait après la redélivrance du navire au frèteur. En effet la saisie ne gêne alors plus tellement le débiteur, ex-affréteur, qui, par hypothèse, n'exploite plus la navire. Elle gêne en revanche le propriétaire du navire (et porte une atteinte substantielle à son droit de propriété) voire le nouvel affréteur, si le navire a été réaffrété.»⁴ «L'idée est donc simple, au moins en apparence», selon M. Piette, «Il faut limiter autant que faire se peut les possibilités de saisie conservatoire après redélivrance du navire».

Comme le résume M. Brajeux⁵:

« (...)Au-delà de la saisie conservatoire du navire pour une dette de son propriétaire, qui reste conforme à nos principes juridiques, la Convention envisage la possibilité pour le créancier de l'affréteur de saisir le navire affrété lorsque sa créance trouve sa cause dans l'exploitation de celui-ci, **et ce même en l'absence de créance privilégiée**. Cette solution bouscule l'ordre juridique français mais pas l'équité, l'affréteur débiteur étant le seul impacté par l'immobilisation du navire qu'il exploite.

Le véritable problème, juridique et pratique, se développe **lorsque le créancier de l'affréteur décide de saisir le navire postérieurement à la période d'affrètement**. Dans cette hypothèse, la saisie n'a aucune incidence sur les opérations commerciales de l'ancien affréteur débiteur, qui n'est plus l'exploitant du navire. C'est alors le propriétaire, voire l'affréteur lui ayant succédé, qui voit son navire immobilisé et se trouve obligé d'émettre une lettre de garantie pour le libérer. Cela revient à « frapper le frèteur propriétaire du navire d'une véritable expropriation privée ».

C'est cette question qui est au coeur du litige: un créancier peut-il saisir un navire pour une dette d'un affréteur qui n'est plus en sa possession, puisqu'il l'a restitué («redélivré»). Peut-il saisir le navire entre les mains du nouvel affréteur?

³Gaël Piette, DMF n° 803, 1^{er} juin 2018 et Droit maritime, Edition Pedone 2023, n° 467.

⁴Même article.

⁵ Guillaume Brajeux: Saisie conservatoire du navire affrété et redélivré, sans créance privilégiée, DMF n° 801, 1^{er} avril 2018

► Les faits de l'espèce:

La société BMS, frèteur a affrété le navire à la société ADNVT pour une durée de 120 jours.

L'affréteur à temps a donc assuré la gestion commerciale du navire, mais non la gestion nautique. il ne s'agissait pas d'un affrètement coque nue et la durée du contrat était d'ailleurs assez bref (4 mois). Rien ne permet dans cette affaire de penser que la gestion nautique aurait été transmise, ce qui peut être parfois (rarement) le cas dans un contrat d'affrètement à temps (voir Droit maritime 3^{ème} édition, Bonassies et Scapel n° 275 et suivants). C'est donc l'affréteur qui a procédé au «soutage» du navire, mais

Il n'est pas contesté en l'espèce que la créance est bien une créance maritime au sens de l'article 1 de la Convention de 1952 puisqu'elle a pour cause la fourniture de produit ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien (article 1^{er} 1.k).

En effet le carburant a été livré en juin 2023 pour les besoins de l'exploitation du navire par la société ADNVT, qui l'avait affrété mais le 31 juillet 2023, le navire « Burhan Dizman » a été «redelivré» à la société Bur-Mar Shipping and Trade Co Ltd puis à nouveau affrété à la société AMS Amaropa Marketing and Sales AG.

C'est au cours de cet affrètement que le navire qui avait fait escale au port de [Localité 1] a été saisi.

La saisie conservatoire aurait donc pu être faite entre les mains du débiteur de cette dette de carburant, la société ADNVT. Pouvait-elle l'être après restitution du navire au frèteur et nouvel affrètement au profit d'une société tierce?

► L'arrêt

C'est ce qu'a décidé l'arrêt qui nous est soumis

Selon la cour d'appel de Pau « il résulte clairement des dispositions de l'article 3.1 que le 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.

L'article 3. 4 prévoit que dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente convention, mais nul autre navire appartenant aux propriétaires ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenu d'une créance maritime. »

L' article 9 pose des limites à ce type de saisie, à savoir qu'en cas de changement de propriétaire, le navire ne pourra pas être saisi et aucun privilège n'existe au

bénéfice du créancier saisissant lui permettant d'être préféré en cas de vente judiciaire du navire.

Le droit de suite prévu par l'article 9 qui permet au créancier, malgré la vente du navire, de saisir ce navire entre les mains du nouvel acquéreur ne s'applique pas en cas de saisie du navire délivré après un nouvel affrètement puisque le navire n'a pas changé de propriétaire mais seulement d'affréteur et qu'il est toujours la propriété de la société Bur-Mar-Shipping.»

Ce faisant elle précise que l'argumentation de la société BMS doit être rejetée, argumentation qu'elle a résumé ainsi: *«La société BMS s'appuie sur l'article 9 de la convention qui dispose:« rien dans cette convention ne doit être considéré comme créant un droit ou une action qui, en dehors des stipulations de cette convention, n'existerait pas d'après la loi appliquée 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 pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes si celui-ci est applicable.»

Elle considère que cet article doit s'interpréter à la lumière de l'article 3.4 qui prévoit que : « dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente Convention, mais nul autre navire appartenant aux propriétaires ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime. L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenu d'une créance maritime. »

Selon le MD le moyen est nouveau et partant, irrecevable. Il fait valoir que devant la cour d'appel la société BMS mentionnait la redélivraison du navire et soutenait qu'elle était établie sans en tirer d'autres conséquences juridiques, que notamment cette société ne faisait pas de distinction entre la dette de l'affréteur et celle de l'ancien affréteur.

Il peut être constaté dans les conclusions des parties devant la cour d'appel que si le moyen tiré de ce que l'affrètement avait pris fin n'était pas très explicite dans les conclusions de la société BMS, en revanche, dans ses conclusions d'appel, la société Monjasa a développé une réponse à ce moyen qu'il a qualifié d'implicite (conclusions page 9). La société Bur-Mar Shipping sous entend cependant qu'un navire ne peut pas être saisi pour garantir une créance contre son affréteur lorsque l'affrètement a pris fin. La société Bur-Mar Shipping soutient en effet implicitement que l'article 3.4 de la Convention interdirait la saisie du navire une fois celui-ci restitué à l'issue de la période d'affrètement». Elle cite pour ce faire les conclusions de la société BMS: *«La société Bur-Mar Shipping affirme que l'affrètement de son navire a pris fin le 31 juillet 2023. De plus, selon la jurisprudence qu'elle cite, « la Convention de 1952 ne permet pas de pratiquer une saisie conservatoire sur un navire n'appartenant pas au débiteur de*

l'obligation après redélivraison sur la seule allégation d'une créance maritime relative au navire (...) » (nous soulignons).»

La société Monjasa l'a donc estimé suffisamment explicite pour y répondre.

En outre, s'il était considéré comme nouveau, le moyen serait tiré de l'arrêt car celui-ci, (qui lit de la même manière les conclusions de la société BMS rappelle ce moyen:

Au contraire la société BUR-MAR SHIPPING cite plusieurs arrêts de cours d'appel décidant que la convention ne permet pas de pratiquer une saisie conservatoire sur un navire n'appartenant pas au débiteur de l'obligation. La saisie pour une dette de l'affréteur afférent aux navires affrétés est liée non pas au navire lui-même mais au débiteur. Ainsi la saisie conservatoire d'un navire pour une dette de l'affréteur après sa redélivraison ne peut être autorisée que si le saisissant se prévaut d'une créance privilégiée, au sens de la loi applicable, en l'occurrence la loi française.»

Et décide:

«il résulte clairement des dispositions de l'article 3.1 que le 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.

L'article 3. 4 prévoit que dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente convention, mais nul autre navire appartenant aux propriétaires ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

L'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenu d'une créance maritime.

L' Article 9 pose des limites à ce type de saisie, à savoir qu'en cas de changement de propriétaire, le navire ne pourra pas être saisi et aucun privilège n'existe au bénéfice du créancier saisissant lui permettant d'être préféré en cas de vente judiciaire du navire.

Le droit de suite prévu par l'article 9 qui permet au créancier, malgré la vente du navire, de saisir ce navire entre les mains du nouvel acquéreur **ne s'applique pas en cas de saisie du navire délivré après un nouvel affrètement** puisque le navire n'a pas changé de propriétaire mais seulement d'affréteur et qu'il est toujours la propriété de la société BUR-MAR SHIPPING. »

Le moyen est donc recevable.

► **La jurisprudence et la doctrine:**

L'objectif de la saisie conservatoire: Selon MM Bonassies et Scapel (Droit maritime, 3^{ème} édition, n°589), la saisie conservatoire du navire, très largement ouverte aux créanciers de l'armateur, peut avoir pour but d'arriver à la vente judiciaire du navire et à l'attribution du prix de vente au créancier saisissant. Mais le plus souvent, elle n'intervient pas dans un tel but. Ainsi que le relève la Cour de cassation dans un arrêt du 4 mars 2014 (Com., 4 mars 2014, pourvoi n° 13-10.092, Bull. 2014, IV, n° 42), «elle

n'est pas une mesure d'exécution forcée»⁶. Elle est un simple moyen de pression exercé par le créancier pour obtenir le paiement des sommes qui lui sont dues. L'immobilisation qui résulte de la saisie cause en effet un préjudice très grave à l'armateur, lequel est privé des bénéfices d'exploitation du navire alors que ses coûts continuent de courir à hauteur de plusieurs dizaines de milliers d'euros par jour. Pour pallier cette situation et reprendre la libre disposition de son navire, l'armateur sera donc très vite conduit à verser les sommes réclamées ou tout au moins à en consigner le montant, soit personnellement, soit, le plus souvent grâce à l'intervention de son P&I club⁷. (...) Par ailleurs, au moins pour ce qui est des saisies conservatoires internationales soumises à la Convention de 1952, la saisie conservatoire du navire peut intervenir à l'encontre d'un navire n'appartenant pas au débiteur, manifestant, là encore, que les droits des créanciers maritimes s'exercent plus sur le navire que sur le débiteur.»

Ainsi la Cour de cassation permettait en effet la saisie d'un navire, même après sa cession, entre les mains du nouveau propriétaire, considérant en quelque sorte que c'était le « navire » qui était débiteur de la créance, peu important qu'il ait été cédé après la naissance de la créance.

Com., 31 mars 1992, pourvoi n° 90-17.337, Bulletin 1992 IV N° 137

Par application 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 maritime peut saisir le navire auquel sa créance se rapporte, même si le propriétaire l'a vendu depuis la naissance de la créance.

De même le fait que le contrat d'affrètement ait pris fin n'interdisait a priori pas la saisie.

Com., 13 décembre 1994, pourvoi n° 92-14.307, Bulletin 1994 IV N° 377

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, même si le contrat d'affrètement a pris fin.

Mais la Cour de cassation est revenue sur cette jurisprudence, très critiquée, par un arrêt du 4 octobre 2005, rendu à propos d'un créancier de l'armateur propriétaire du navire *Renaissance one* au titre de prestation d'amarrage et de démarrage. Le navire, qui avait fait l'objet d'une vente judiciaire et avait été renommé «R One», a été saisi en vertu de cette créance maritime.

Par cette décision, la chambre commerciale a très clairement décidé que par application des articles 3 et 9 de la convention de Bruxelles du 10 mai 1952, la saisie conservatoire d'un navire **n'appartenant plus au débiteur** ne peut être autorisée **que si le saisissant se prévaut d'une créance privilégiée au sens de la loi du for.**

Com., 4 octobre 2005, pourvoi n° 02-18.201, Bull. 2005, IV, n° 189 (*Navire Renaissance One*)

⁶la notification préalable du titre exécutoire n'est exigée que pour la saisie-exécution d'un navire, non pour sa saisie conservatoire, laquelle n'est pas une mesure d'exécution forcée.

⁷Un P&I club est une association d'assureurs maritimes à but non lucratif. C'est un groupe d'armateurs qui couvrent mutuellement leurs risques de responsabilité civile

Comme le soulignent à propos de cet arrêt MM. Bonnassies et Scapel, (Droit maritime, 3^{ème} édition, n° 608)

«l'article 3 de la convention paraît autoriser une telle saisie, puisqu'il énonce que le demandeur peut saisir, outre le navire auquel la créance se rapporte, tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où la créance est née, propriétaire du navire auquel la créance se rapporte. Ce qui importe ce n'est donc pas la propriété au moment de la saisie, mais sa propriété au moment où est née la créance. Mais l'article 3 de la convention fait précéder l'article 3 de la règle qu'il édicte de l'observation «sans préjudice des dispositions du § 4 et de l'article 10 (en réalité 9) (...) Or l'article 9 nous dit 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» ajoutant que la convention en confère aucun droit de suite que celui accordé par la loi du tribunal saisi ou la Convention de 1936 sur les privilèges. Il faut conclure de l'analyse de ces textes que la saisie conservatoire d'un navire vendu par un débiteur demeure possible, mais seulement si le créancier bénéficie d'un privilège sur le navire, car autrement, il y aurait création d'un droit à une action nouvelle, ce que précisément interdit l'article 9"

La solution, comme le souligne M. Piette⁸, « paraît présenter certains avantages. D'abord, les privilèges maritimes sont relativement peu nombreux, ce qui limite raisonnablement les risques pour le propriétaire du navire. D'ailleurs, dans les trois décisions récentes précitées (HC Nadja Maria, Murou et Calisto), la créance cause de la saisie n'était pas privilégiée, et la mesure conservatoire fut donc refusée. Ensuite, les privilèges maritimes ont une durée de vie courte (un an, sauf pour les créances de fournitures, pour lesquelles il est de 6 mois, article L 5114-17 du code des transports⁹), ce qui limite, là aussi, les risques pour le propriétaire du navire. Enfin, il s'agit de la solution retenue par la Convention de Genève de 1999 (art. 3).

La situation de fait du navire *Renaissance One*, objet de cet arrêt du 4 octobre 2005 n'est pas exactement celle de notre espèce. Dans notre affaire, c'est l'affrèteur qui est le débiteur de la créance, et non l'armateur, et le navire n'a pas été cédé, mais simplement restitué (restitution (appelée encore « redélivrance » ou « délivraison »); la société BMS en restant propriétaire et l'ayant d'ailleurs redonné en affrètement.

Qu'en est-il donc lorsque l'armateur est toujours propriétaire du navire, mais qu'il l'a confié à un nouvel affrèteur ?.

Selon MM. Bonassies et Scapel (Droit maritime, 3^{ème} édition, n° 606), la réponse doit être affirmative

«Un dernier problème se pose, qui n'est pas résolu par les textes, et qui est de savoir si le navire affrété peut être saisi par un créancier de l'affrèteur après la fin de l'affrètement.

⁸Article précité et «Droit maritime», n° 467

⁹Les dispositions de la convention de Bruxelles de 1926 sur les privilèges maritimes, ratifiée par la France en 1935, ont été reprises en droit interne français.

Dans notre opinion, il faut répondre par l'affirmative. Ce qui fonde le droit à la saisie conservatoire, (...) c'est le fait que le créancier a un privilège sur le navire. Or ce privilège survit à la fin de l'affrètement, dans la seule limite du délai de péremption qui l'affecte, délai de six mois ou d'un an. Tant que ce délai n'est pas expiré, le créancier pourrait exercer sur le navire une saisie exécution. Il n'y a pas de raison pour lui refuser la mesure, beaucoup moins rigoureuse, de la saisie conservatoire.

Pour justifier l'extension de la solution aux hypothèses de réaffrètement, il est souvent fait appel au droit de suite attaché aux privilèges.

Mais celui-ci ne joue pas lorsque le navire n'est pas cédé mais seulement réaffrété.

Comment doit s'interpréter la combinaison des articles 3 et 9 de la Convention de 1952 ?

Pour bien comprendre la question, on peut se référer à un article du professeur Delebecque¹⁰ comparant les décisions de deux cours d'appel, celle de Rennes qui a rendu un arrêt le 25 septembre 2012 (*navire Pioneer Atlantic*) et celle de Saint Denis de la Réunion qui a rendu un arrêt le 9 août 2012 (*navire Komodo*).

- Pour la cour d'appel de Rennes, le fournisseur de soutes impayé par l'affréteur d'un navire peut saisir, sur le fondement de la Convention de 1952, le navire en cause, alors même que l'affrètement a cessé lors de la saisie.

- Au contraire, pour la cour d'appel de Saint-Denis de la Réunion, la Convention de 1952 ne permet pas au fournisseur de soutes impayé qui ne peut invoquer un privilège de pratiquer une saisie sur un navire n'appartenant pas au débiteur de l'obligation après la redélivraison.

Sur quoi s'appuient ces décisions?

«Ainsi que l'observe en effet le Professeur Berlingieri, l'un des rédacteurs du texte de 1952 (*Arrest of ships*, 3ème éd., p. 100-101), le texte de la Convention a fait l'objet, en cours de rédaction, de diverses renumérotations. Et la référence à l'article 10 qui figure dans le texte final doit se lire comme une référence à l'article 9. Or l'article 9 pose un principe fondamental, à savoir que **rien dans cette présente Convention ne doit être considéré comme donnant 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 ».¹¹

Reprenant le commentaire de ces arrêts par M. Delebecque (article précité) on peut retenir que:

- selon la Cour d'appel de Rennes, « l'art. 3.4 de la Convention de 1952 permet la saisie d'un navire affrété avec remise de la gestion nautique pour sûreté d'une créance

¹⁰ P. Delebecque Saisie, affrètement à temps et navire redélivré, DMF n° 746, 1^{er} avril 2013

¹¹Le Droit Maritime Français, N° 666, 1er janvier 2006

sur l'affréteur tout en posant comme limite à cette mesure son application exclusive au navire concerné par la fourniture ; il n'importe dans cette hypothèse que l'affrètement ait cessé lors de la saisie ; en effet, le droit de suite exclu à l'art. 9 concerne uniquement l'aliénation du navire et la faculté de saisir entre les mains de l'acquéreur, alors qu'en l'espèce la société K/S D. (le fréteur) était propriétaire du navire lors du remplissage des soutes et l'était toujours lors de la saisie ».

- pour la Cour d'appel de Saint-Denis, « la Convention de 1952 ne permet pas de pratiquer une saisie conservatoire sur un navire n'appartenant pas au débiteur de l'obligation après redélivraison sur la seule allégation d'une créance maritime relative audit navire, son article 9 prévoyant en son alinéa 1 qu'elle ne crée aucun droit à une action qui, en dehors de ces stipulations, n'existerait pas d'après la loi appliquée par le tribunal saisi du litige, et en son article 2, qu'elle ne confère aux demandeurs aucun droit de suite autre que celui accordé par ladite loi ou par la convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, si elle était applicable... une telle saisie ne peut être autorisée que si le saisissant peut justifier d'une créance privilégiée au sens de la loi applicable ».

Selon M. Delebecque:

«l'article 9 de la Convention de 1952 peut être compris comme laissant entendre que les privilèges reconnus par la loi applicable ou la Convention de 1926 sont pertinents pour fonder la saisie. C'est du reste la solution expressément reconnue par la nouvelle Convention de 1999 sur la saisie conservatoire des navires».

*(...) Certes ce qui, d'après la convention internationale, fonde une saisie de navire, c'est l'existence d'une créance maritime, d'une créance liée à l'exploitation du navire. Les armateurs ont besoin de crédit et le droit doit encadrer et soutenir cet impératif. **Pour autant, les prérogatives des créanciers ne doivent pas être étendues hors de leurs limites naturelles et ne doivent sans doute pas s'exercer lorsqu'elles sont de nature à causer un préjudice aux tiers. Le fréteur qui récupère son navire à l'issue d'un affrètement ne devrait donc pas supporter les effets d'une saisie en raison des dettes contractées précédemment par l'affréteur au cours de l'exploitation du navire, à moins, une fois encore, que la saisie ne puisse se fonder sur un privilège régulièrement constitué.***

La difficulté est là et tient plus précisément à la loi applicable, si l'on prend le soin de rappeler qu'un privilège ne peut être invoqué que s'il est reconnu par la loi de sa source et par la loi du for . C'est donc à cette recherche qu'il convient de se livrer. On précisera qu'en application du droit français, il n'y a pas de privilège sans texte, si bien qu'il paraît difficile de donner une quelconque valeur aux conditions générales des fournisseurs de soutes qui prévoient que l'acheteur garantit que le vendeur aura un privilège et pourra l'exercer « against the receiving vessel for the amount due for the products delivered ». Il serait également intéressant de se demander si l'on peut assimiler privilège et réserve de propriété et, dans l'affirmative, si l'on ne pourra pas conseiller aux rédacteurs des conditions générales de fournitures de soutes de systématiser, comme on peut le faire en droit continental, les réserves de propriété.»

M. Bonassies, commentant un autre arrêt de la cour d'appel de Saint-Denis-de la Réunion du 13 décembre 2016 sur cette question (*Navire Mouro*) No RG 16/00052¹²) cette fois non pas après la vente d'un navire mais **à propos, comme dans notre affaire, d'un navire affrété et redélivré**, (arrêt qui a jugé que «Il s'évince des dispositions des articles 3 et 9 de la convention de Bruxelles précitée que la saisie conservatoire d'un navire n'appartenant plus au débiteur ne peut être autorisée que si le saisissant se prévaut d'une créance privilégiée au sens de la loi du for»), explique:
La présente décision se révèle une contribution importante au problème né des dispositions, quelque peu confuses, de l'article 9 de la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire, combinées avec les dispositions de l'article 3, 4o du même texte.

Dans son article 3, alinéa 4, la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire stipule que, dans le cas d'un affrètement de navire « avec remise de la gestion nautique », ce qui, en droit français, est le cas de l'affrètement coque nue¹³, le créancier qui bénéficie contre l'affréteur d'une créance maritime (par exemple, aux termes de l'article 1o, k, une créance pour « fournitures », ce qui vise, au premier chef, la fourniture de soutes), peut saisir le navire affrété (ou tel autre appartenant à l'affréteur). Et la solution est élargie, par le second alinéa du même article 4, à « tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime », ce qui la rend applicable aux affrètements à temps. La règle, du point de vue du droit français, apporte une exception considérable au principe qui veut que le créancier ne puisse saisir que les biens appartenant à son débiteur (art. 2284 Code civil, ancien art. 2092). Elle trouve ses limites dans les dispositions de l'article 9 de la Convention. Aux termes de ce texte, « 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 ».

(...)

Raisons de principe. *Il faut bien voir que la saisie prévue par l'article 3-4 de la Convention de 1952, texte autorisant la saisie d'un navire affrété, non pour une dette du fréteur, mais pour une dette de l'affréteur, est, au moins du point de vue du droit français, un texte d'exception, contraire au principe qui veut que le créancier ne puisse saisir que les biens appartenant à son débiteur (art. 2284 Code civil, ancien art. 2092). Texte d'exception, il doit être interprété restrictivement. Exceptio est strictae interpretationis, disaient nos anciens.*

Si le droit de saisir reconnu au créancier d'un affréteur se justifie tant que dure l'affrètement, ce par la pression que la saisie exerce sur l'affréteur - le privant des ressources que lui procure l'affrètement - il ne se justifie plus une fois le navire redélivré, la saisie ne pesant plus alors que sur le propriétaire du navire (fréteur),

¹²Saisie conservatoire d'un navire affrété et redélivré refusée à un créancier « maritime » non privilégié, en application de l'article 9 de la Convention de 1952 Le Droit Maritime Français, N° 788, 1er février 2017

¹³L'affrètement coque-nue est le contrat par lequel le propriétaire d'un navire loue celui-ci «nu» sans équipage, pour une période normalement assez longue (trois ans, cinq ans, douze ans). Dans cette situation c'est l'affréteur, locataire, qui met sur le navire un équipage et un capitaine et qui en assure l'exploitation dans sa totalité. il devient l'armateur du navire.

parfaitement innocent des dettes de l'affrèteur. Comme l'observe justement notre collègue Philippe Delebecque « les prérogatives des créanciers ne doivent pas être étendues au-delà de leurs limites naturelles » .

Raisons de texte aussi. Car l'article 3-4 de la Convention de 1952 ne vise que les navires affrétés. **Or, après redélivraison, il n'y a plus de navire affrété, le fréteur ayant repris la totale maîtrise du navire concerné.** La demande du créancier de « l'affrèteur » de saisir le navire affrété n'a plus, dès lors, lieu d'être : elle « tombe dans le vide ».

Reste seulement à répondre à l'argument évoqué ci-dessus, avancé pour justifier la saisie d'un navire affrété, même une fois redélivré, par la Cour de Rennes (arrêt du 20 janvier 2012), comme par la Cour de Poitiers (arrêt du 31 mars 2015), à savoir que l'interprétation ici défendue « viderait l'article 3 de sa substance ». Mais l'argument n'a guère de pertinence. Car, même écarté en cas de redélivraison du navire affrété, l'article 3-4 conserve sa « substance ». S'il n'existait pas, il ne serait pas possible - en tout cas en droit français - au créancier d'un affrèteur de saisir le navire affrété, et ce même avant redélivraison - ce navire ne figurant pas parmi les biens de son débiteur, biens sur lesquels, seuls, il peut exercer son droit de gage.

C'est donc seulement s'il existe - en droit - une autre raison qui fonde le droit d'un créancier à saisir conservatoirement le navire affrété et redélivré - plus précisément si la créance invoquée est affectée d'un privilège maritime, - que la saisie conservatoire pourra être autorisée.

Telle n'est pas l'opinion de M. O. Cachard¹⁴ selon qui « ni l'analyse historique, ni l'analyse littérale ne permettent d'exclure qu'un créancier maritime non privilégié saisisse un navire pour une créance née dans le chef d'un affrèteur. » Et il constate « à regret sans doute, que la saisie conservatoire de droit international est pour l'heure autonome » et « n'attend pas dans l'antichambre de la vente »

Dans un article où il examine les solutions opposées rendues le 15 septembre 2015 par la cour d'appel de Pau (navire *HC Nadja Maria*) et le 31 mars 2015 par la cour d'appel de Poitiers (Navire *London 2012*¹⁵), il estime **que l'interprétation restrictive qui doit être faite du texte porte sur la saisie-vente mais ne fait pas obstacle à la saisie conservatoire du navire même pour la dette d'un tiers :**

- La créance née du chef d'un simple affrèteur fonde une saisie conservatoire (Art. 3§ 4 al 2) - Que ce soit dans sa version française et dans sa version anglaise qui font également foi, l'article 3§ 4 al. 2 de la Convention de Bruxelles de 1952 est parfaitement clair. « Il permet la saisie conservatoire d'un navire qui n'appartient pas au débiteur, chaque fois que la créance dont il répond est une créance maritime : peu importe que la créance soit née du chef d'un simple affrèteur du navire » (...). Il est même souligné que la créance peut naître dans le chef d'un affrèteur coque-nue, à

¹⁴La lettre ou l'esprit ? Controverses autour de l'article 9 de la convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires de mer *Le Droit Maritime Français*, N° 777, 1er février 2016

¹⁵Frappé d'un pourvoi ayant fait l'objet d'un désistement

temps, voire même au voyage (...). Dès lors, seule une restriction fermement fondée sur les méthodes d'interprétation du droit international, en particulier les articles 31 et 32 de la Convention de Vienne de 1969, peut faire échec à un droit de saisir aussi généreusement ouvert.»

Examinant la portée de la restriction de l'article 9 de la convention de Bruxelles, M. Cachard se réfère à son sens littéral (« 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 lex fori»), pour soutenir **que l'article 9 al. 1 exclut, c'est qu'il soit procédé à une saisie-vente dans la foulée de la saisie conservatoire:**

Pour cela il examine l'article 9 §1 pour en déduire que celui-ci **ne restreint pas le droit du fournisseur de suite de solliciter une saisie conservatoire.**

«Le texte anglais mentionne « a right of action, which apart from the provisions of this Convention, would not arise under the law applied by the Court which was seized of the case ». En droit français, à l'époque de la rédaction de la Convention, la notion de « droit d'action » est « incertaine et controversée »(...). Elle désigne aujourd'hui la prérogative individuelle de saisir le juge. Mais précisément, la prérogative individuelle qu'exerce le fournisseur de suite quand il saisit d'une demande conservatoire le juge d'un Etat partie à la Convention de 1952 est une prérogative explicitement fondée sur la Convention, notamment ses articles 1§ 1, 2 et 3§ 4 al 2 combinés.(...)»

Puis, l'article 9, alinéa 2 (« La présente Convention ne confère aux Demandeurs aucun droit de suite autre que celui accordé par cette dernière loi [la lex fori] ou par la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes si celle-ci est applicable »), dont il déduit que **la Convention de 1952 ne crée pas au profit du « créancier maritime » un privilège maritime qu'il ne tient ni de la Convention de 1926, ni de la lex fori et ne permet donc pas au créancier de poursuivre par une saisie vente, sans pour autant interdire la saisie conservatoire.**

Il s'appuie sur le fait que:

«l'expression française de « droit de suite » fait référence à l'un des effets de la sûreté réelle au profit du créancier : la prérogative « de saisir tout meuble sur lequel ils ont le privilège entre les mains de la personne à laquelle il a été prêté, loué, remis en dépôt par leur débiteur » il expose que « Là où le texte français procède par métonymie (désignant le privilège par l'un de ses éléments), le texte anglais est plus clair : « nor as creating any maritime lien that do not exist under law ». (...). Le créancier procédant à une saisie conservatoire ne pourra donc poursuivre par une saisie-vente. Mais peut-on aller au-delà et en inférer que l'absence de privilège interdit au créancier maritime de procéder à une saisie même conservatoire ? Faute de prohibition claire, il convient d'interpréter, en gardant à l'esprit que les travaux préparatoires n'ont qu'un rôle subsidiaire et qu'en l'espèce ils sont presque inutiles puisque, manifestement, le problème n'a pas été aperçu par les rédacteurs...»

Selon M. Cachard **l'objet de la Convention est de régir exclusivement la saisie conservatoire, à l'exclusion de la saisie-exécution ou de la saisie-vente.**

«Les praticiens soulignent que la figure de la saisie-exécution ou de la saisie-vente est rare. Cela explique sans doute qu'il n'y ait pas de convention internationale en la

matière et que la question soit réglée par le particularisme des droits nationaux. **L'absence de droit de suite dans le chef d'un créancier maritime non-privilegié ferait évidemment grief s'il entendait ensuite procéder à une saisie-vente ; tel n'est pas l'objet de la Convention de 1952. Rodière ne souligne-t-il pas « l'absence d'atteinte aux droits du propriétaire »** (Rodière, Traité de droit maritime, Le navire, Dalloz, 1980, § no 205)? Mais passant de l'objet au but de la Convention, ne peut-on pas soutenir que la saisie conservatoire est un instrument, sinon de mise en œuvre, au moins de préparation à la mise en œuvre de la sûreté ? Car alors, évidemment, il est choquant de permettre au créancier non-privilegié de se préparer ce qu'il ne pourra pas réaliser... Plus vraisemblablement, il faut admettre avec M. Vialard que la saisie conservatoire « est de plus en plus souvent exercée comme un formidable moyen de pression sur l'armateur débiteur puisqu'elle paralyse son outil d'exploitation » (A. Vialard, Droit maritime, § no 365). Ce seul effet de paralysie se suffit à lui-même, de sorte que l'armateur fera émettre une lettre de garantie pour libérer son navire.

Il invite aussi à tenir compte du contexte de la Convention (de 1952) et de son évolution. -

Constatant que ni l'analyse historique ni l'analyse littérale ne permettent d'exclure qu'un créancier maritime non-privilegié saisisse un navire pour une créance née dans le chef d'un affréteur, mais qu'il en découle des conséquences particulièrement inéquitables lorsque, comme dans l'affaire du *London 2012*, le navire avait été redélivré par le débiteur puis donné en affrètement à un autre cocontractant et qu'alors la saisie crée un **véritable préjudice au propriétaire, il propose de** prendre en compte le contexte de la Convention et la théorie de son interprétation évolutive. et de constater que désormais, l'article 3§ 3 de la Convention de 1999 subordonne aujourd'hui la saisie conservatoire du navire par un créancier de l'affréteur à ce qu'elle puisse se prolonger par une saisie-exécution, ce qui revient à exiger que le créancier soit privilégié...

Selon M. Brajeux¹⁶, « Pour résumer, les deux conceptions qui s'opposent sont : (i) pour les créanciers de l'affréteur ayant redélivré le navire, celle de l'absence de renvoi de la Convention à la loi du for par l'article 9 et donc d'une possibilité de saisie du navire sur simple allégation de créance maritime, (ii) pour les armateurs possédant ces navires, l'impossibilité d'une telle saisie sans privilège maritime du fait du renvoi de l'article 9 à la loi du for. »

Pour M. Piette¹⁷, la justification de la condition d'une créance privilégiée pour saisir un navire entre les mains d'un nouvel armateur non débiteur de la dette tient en trois raisons:

- la spécificité des privilèges maritimes et de la saisie de navire qui repose sur l'idée que le navire répond de ses dettes,
- la saisie exécution après la redélivrance est possible pour un créancier privilégié,
- la loi limite à certaines créances l'existence d'un privilège, seules les créances les plus importantes en bénéficient (article L 5114-8)¹⁸

¹⁶ Article précité à la DMF, n° 801 du 1^{er} avril 2018

¹⁷ Article précité à la DMF, n° 803 du 1^{er} juin 2018

¹⁸ Article L5114-8 Modifié par LOI n°2013-619 du 16 juillet 2013 - art. 22

Il en déduit qu'il est donc cohérent, «puisque'il faut limiter les possibilités de saisie conservatoire postérieurement à la redélivrance, de les limiter aux créances les plus importantes. Le fait qu'elles soient privilégiées est un bon indicateur.»

Selon M. Brajeux¹⁹:

l'arrêt R One du 4 octobre 2005 Com., 4 octobre 2005, pourvoi n° 02-18.201, Bull. 2005, IV, n° 189 (*Navire Renaissance One*) ayant refusé la possibilité de saisie d'un navire pour une dette de l'ancien propriétaire concerne encore un navire vendu et non pas affrété puis redélivré. Toutefois, dans la mesure où les motifs de l'arrêt visent les « articles 3 et 9 de la Convention de Bruxelles », sans distinguer entre les paragraphes de l'article 3, il est possible d'affirmer que la jurisprudence R One trouve également à s'appliquer à la saisie conservatoire d'un navire n'étant plus affrété par le débiteur.

C'est notamment ce qu'a retenu la Cour d'appel de Rouen dans une décision refusant la saisie du navire Calisto, dans laquelle la cour cite textuellement la jurisprudence R One (27) . Cette appréciation de la portée de la jurisprudence R One n'est cependant pas unanime, de sorte qu'il serait nécessaire, pour assurer une véritable sécurité juridique, que la Cour de cassation se prononce sur un contentieux spécifiquement relatif à la problématique qui nous intéresse.»

C'est cette clarification qui est attendue de la chambre commerciale.

Sont privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage :

1° Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix ;

2° Les droits de tonnage ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;

3° Les créances nées du contrat des gens de mer et de toutes personnes employées à bord ;

4° Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ;

5° Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ou pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports et des voies navigables, les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages ;

6° Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et s'il s'agit de sa créance ou de celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants. Il en est de même pour les créances que font naître contre l'armateur les actes du consignataire, lorsqu'il pourvoit aux besoins normaux du navire au lieu et place du capitaine.

¹⁹Article précitéDMF n° 801, 1^{er} avril 2018