



HAL
open science

La saisie de soutes

Catherine Dagonneau

► **To cite this version:**

| Catherine Dagonneau. La saisie de soutes. Droit. 2017. dumas-01622171

HAL Id: dumas-01622171

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01622171>

Submitted on 22 Jan 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

POLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

LA SAISIE DE SOUTES

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit maritime

par

Catherine DAGONNEAU

Sous la direction de M. le Professeur Cyril BLOCH

Année universitaire 2016-2017

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

POLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

LA SAISIE DE SOUTES

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit maritime

par

Catherine DAGONNEAU

Sous la direction de M. le Professeur Cyril BLOCH

Année universitaire 2016-2017

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier les personnes qui m'ont aidée dans la rédaction de ce mémoire. Mes remerciements vont à Monsieur C. Scapel et Monsieur Cyril Bloch, mes directeurs de mémoire et Monsieur B. Goemans, avocat au barreau d'Anvers pour m'avoir guidée dans la définition du sujet, Monsieur C. Thelcide, avocat et enseignant pour ses conseils et sa grande disponibilité. Enfin je remercie Monsieur C. Delher, enseignant à l'ENSM, Monsieur J. Vayda, avocat au barreau de New-York, Me Rozenn Lopin, avocate chez Clyde & Co à Paris pour avoir partagé leurs expériences.

SOMMAIRE

PARTIE 1. LA SAISIE DE SOUTES, UNE ALTERNATIVE A LA SAISIE DE NAVIRES	12
TITRE 1. LE REJET DES QUALIFICATIONS RENDANT LES SOUTES INDISSOCIABLES DU NAVIRE	13
<i>Chapitre 1. Le rejet des qualifications juridiques entraînant une absorption des soutes au navire</i>	13
Section 1. Les qualifications traditionnelles, insuffisantes pour qualifier les soutes.....	13
Section 2. Les caractéristiques propres aux soutes, antinomiques avec la qualification d'accessoire	20
<i>Chapitre 2. L'inopportunité de la qualification d' « accessoire » : l'application générale du régime de la saisie de navire.....</i>	23
Section 1. L'application problématique du régime de la saisie de navire du droit interne à la saisie de soutes	23
Section 2. L'application problématique du régime de la saisie de navire de la convention de 1952 à la saisie de soutes	29
TITRE 2. LES SOUTES, UN « ELEMENT » DU NAVIRE, SAISSABLES INDEPENDAMMENT DU NAVIRE	37
<i>Chapitre 1. Les soutes, un élément d'une universalité juridique avec le navire</i>	37
Section 1. Les soutes, élément d'une universalité	37
Section 2. Une position partagée par d'autres droits.....	47
<i>Chapitre 2. L'opportunité de la qualification d' « élément » du navire : l'application du régime du droit commun de la saisie.....</i>	48
Section 1. La saisie des soutes, biens du débiteur.....	48
Section 2. La nécessité d'une créance « paraissant fondée en son principe » et de « circonstances mettant en péril le recouvrement »	51
PARTIE 2. L'EFFICACITE DE LA SAISIE DE SOUTES.....	55
TITRE 1. EFFICACITE RELATIVE DE LA SAISIE DE SOUTES EN TANT QUE MOYEN DE PRESSION.....	56
<i>Chapitre 1. La saisie conservatoire de soutes, un moyen de pression formidable</i>	56
Section 1. Une mesure rapide à l'assiette juridique limitée emportant immobilisation du navire tout entier ..	56
Section 2. Le saisissant peu exposé au risque d'une action en responsabilité.....	62
<i>Chapitre 2. La saisie conservatoire de soutes, une mesure dont l'efficacité dépend du quantum de la créance.....</i>	68
Section 1. Une garantie généralement insuffisante pour désintéresser les créanciers	69
Section 2. Un inconvénient tempéré par la faculté de saisir plusieurs fois les mêmes soutes	72
TITRE 2. EFFICACITE DE LA SAISIE DE SOUTES EN TANT QUE MESURE D'EXECUTION.....	76
<i>Chapitre 1. L'effectivité très relative de la saisie-vente</i>	76
Section 1. La saisie-vente des soutes, une mesure à l'assiette diminuée	76
Section 2. L'absence d'incitation à initier une saisie-vente	79
<i>Chapitre 2. Saisie revendication : la force relative de la clause de réserve de propriété sur les soutes</i>	81
Section 1. La validité de principe de la clause de réserve de propriété sur soutes	81
Section 2. L'efficacité relative de la clause de réserve de propriété sur soutes	87

TABLE DES ABREVIATIONS ET SIGLES UTILISES

BTL	Bulletin des transports et de la logistique
<i>Bull. civ.</i>	Bulletin des arrêts de la Cour de cassation, chambres civiles (I,II,III) et commerciale (IV)
C. civ.	Code civil
C. com.	Code de commerce
C. douanes	Code des douanes
CPC	Code de procédure civile
CPCE	Code de procédure civile d'exécution
C. transp.	Code des transports
CA	Cour d'appel (formation judiciaire)
Cass. civ. 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	Première, Deuxième, Troisième chambre de la Cour de cassation
Cass. com.	Chambre commerciale de la Cour de cassation
Convention de 1926	Convention Internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes
Convention de 1952	Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer
D.	Recueil Dalloz
Décr.	Décret
DMF	Revue Droit Maritime Français
Dr. & patr.	Revue Droit et patrimoine

Ed.	Edition
J.-Cl.	Juris-classeur
JEX	Juge de l'exécution
<i>Juris-data</i>	Juris-data
LGDJ	Librairie générale de droit et de jurisprudence
Obs.	Observations
Ord.	Ordonnance
<i>Rép. Proc. civile.</i>	Répertoire Dalloz de droit civil
Rev.	Revue
RD Banc. Fin.	Revue de droit bancaire et financier
Rev. Scapel	Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports
RTD <i>civ.</i> ,	Revue trimestrielle de droit civil
RTD <i>com.</i>	Revue trimestrielle de droit commercial
TGI	Tribunal de Grande instance

INTRODUCTION

Aurait-on pu imaginer à l'époque des navires à voile qu'un jour le vent, cette force de propulsion insaisissable soit remplacée et que cette nouvelle force puisse faire l'objet d'une saisie ?

Définition des « soutes » et de la « saisie » - Le dictionnaire Larousse définit les soutes comme « *le compartiment fermé de l'entrepont et des cales d'un navire, servant à contenir du matériel, du combustible, des munitions ou des vivres* ». Par métonymie, on désigne également par « *soutes* » le seul combustible contenu dans le navire pour sa propulsion. On définit par ailleurs la saisie comme une « *voie d'exécution forcée par laquelle un créancier fait mettre sous main de justice les biens de son débiteur, en vue de les faire vendre aux enchères publiques et de se faire payer sur le prix. La saisie peut n'être que conservatoire* »¹. On distingue ainsi les saisies conservatoires qui tendent à mettre sous main de justice des biens aux fins de simplement protéger les droits des créanciers et les saisies effectuées en vertu d'un titre exécutoire, destinées à réaliser les droits du créancier.

Objet de l'étude - La « *saisie de soutes* » est une figure originale du droit maritime français. La matière est plus accoutumée à la saisie de navire et plus précisément à la saisie conservatoire de navire. Sa rareté tient sans doute au fait que les soutes ne soient souvent intellectuellement appréhendées qu'au travers du navire tout entier. La question est donc de savoir si les soutes peuvent être saisies indépendamment du navire et dans l'affirmative sous quel régime. Doit-on appliquer le régime de la saisie de navire ou celui de la saisie de droit commun ? La saisie de soutes présente-t-elle un intérêt pour les créanciers ? L'objet de notre étude est de revaloriser cette figure juridique et de démontrer son intérêt. Nous ne traiteront en revanche que très partiellement la saisie de soutes dans le cas d'une procédure collective.

Histoire des saisies de soutes - Demeurée inconnue des prétoires français jusqu'à récemment, la saisie de soutes est apparue au lendemain de la réforme des procédures civiles d'exécution de 1991-1992. Il s'agissait alors de saisies conservatoires de soutes. Cet instrument juridique a alors connu un grand essor. L'arrêt *Saint Pierre* y a ensuite mis un coup d'arrêt en jetant le trouble sur

¹ Lexique des termes juridiques Dalloz 13e édition 2001

l'indépendance des soutes vis-à-vis du navire. Malgré l'arrêt *Pom Thule* venu réaffirmer la possibilité de saisir conservatoirement les soutes indépendamment du navire, la saisie conservatoire de soutes semble être restée depuis dans l'ombre. Aujourd'hui, c'est la saisie-revendication de soutes, tendant à la réclamation de la possession de la chose vendue sous réserve de propriété, qui semble avoir le vent en poupe.

Aperçu du droit comparé - L'admission de la saisie de soutes comme instrument de recouvrement des créances n'est pas chose évidente même à l'étranger. Si la Grande-Bretagne et la Belgique l'ont admis, le droit américain par exemple, se montre très réticent à l'admettre.

Intérêt économique d'une saisie de soutes alors que le cours du pétrole est au plus bas - Qu'il s'agisse de fioul ou de gazole plus ou moins raffiné, la valeur économique des soutes dépend du cours du pétrole. Si le débat sur la possibilité de saisir les soutes présentait un « *intérêt évident* » en 1982 compte tenu de la valeur qu'elles pouvaient représenter², qu'en est-il aujourd'hui ? A l'heure où l'industrie du pétrole subit la « *pire crise en temps de paix* » (« *worst peacetime crisis* » selon le Boston Consulting Group³), la saisie de soutes est-elle toujours d'actualité ? Cela paraît certain. S'agissant de la saisie conservatoire de soutes, saisie qui a vocation à être la plus utilisée, celle-ci ne doit pas son efficacité à la valeur des soutes mais bien à ses effets sur l'exploitation du navire. En rendant les soutes indisponibles, l'armateur n'a plus la possibilité de les brûler. Le navire est bloqué au port et ne peut plus être exploité. L'exploitant qu'il soit propriétaire, affréteur ou sous-affréteur voit son activité gelée. La marchandise chargée ne peut être livrée, le navire qui a été promis à l'affrètement ne peut être délivré à l'affréteur. L'exploitant doit payer les frais de port alors qu'il ne perçoit plus aucune recette. Il est également exposé à l'action en responsabilité des éventuels chargeurs et affréteurs qui auraient perdu, du fait de la saisie conservatoire et du retard induit, une marchandise périssable ou plus généralement, un marché. S'agissant de saisie-vente de soutes ensuite, malgré un prix à la tonne relativement faible, l'assiette sur laquelle s'exerce le droit du créancier se mesure en milliers de tonnes. L'assiette est en outre d'autant plus grande si le navire a fait l'objet d'un plein avant que la saisie de soutes n'ait lieu. S'agissant de saisie-revendication de soutes enfin, l'hypothèse sera celle d'un fournisseur de soutes qui tente de faire jouer la clause de réserve de propriété contenue dans le

² M. Auchter « Le combustible de soute dans l'affrètement à temps » DMF 1982.415

³ Hydrocarbons « Not-so-Big-Oil », *The Economist* May 7th-13th 2016

contrat de fourniture. Outre le fait qu'elle permette la restitution des soutes restantes, la mesure a l'avantage de pouvoir être exercée même face à un débiteur en faillite. Qu'elle soit utilisée en tant que moyen de pression au travers de la saisie conservatoire ou comme moyen d'exécution, la saisie de soutes semble ainsi constituer un instrument séduisant pour les créanciers. Notons que le prix des soutes est affaire de conjoncture. La frénésie américaine pour l'huile de schiste, la levée de l'embargo sur l'Iran et l'incapacité des membres de l'OPEC à réguler le cours constituent aujourd'hui autant de facteurs favorisant la chute du prix du pétrole. Rien n'exclut toutefois que le cours évolue brusquement en sens inverse.

La prise de conscience quant au changement climatique, la fin des soutes ? - Si le prix du baril n'a pas pour effet – comme nous avons pu le voir - de nuire à l'effectivité des saisies de soute, la prise de conscience quant au changement climatique pourrait en revanche véritablement menacer cette figure juridique. L'accord de Paris en date du 12 décembre 2016 prévoit de contenir le réchauffement climatique « *bien en dessous de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels* ». Les énergies polluantes comme le pétrole sont ainsi stigmatisées. Cela a eu des répercussions importantes dans le monde des affaires. Effrayés par les risques financiers liés au changement climatique, les gestionnaires d'actifs américains ont exigé de ExxonMobil et Chevron qu'ils indiquent les risques induits par l'accord de Paris. La tendance n'est pas nouvelle : en 2015 déjà, les investisseurs institutionnels en Grande-Bretagne avaient forcé Royal Dutch Shell et BP à révéler comment des exigences strictes en matière de politique de changement climatique pourraient affecter leurs portefeuilles d'investissement⁴. De manière plus générale, les investisseurs tendent à limiter les fonds mis à disposition pour les nouvelles découvertes pétrolières⁵. Ce changement de paradigme pourrait à terme avoir pour effet de substituer les soutes par un mécanisme de propulsion plus difficile à saisir. En 1982, M. Auchter rapportait déjà que des études étaient entreprises afin de remplacer le combustible de soute par du charbon, des turbines à gaz, ou de la propulsion nucléaire. Aujourd'hui le remplacement du mode de propulsion n'est plus lié au cours du pétrole mais participe d'une lutte contre la pollution. En février 2017 ainsi, le Parlement européen, a voté pour une intégration du *shipping* dans le système

⁴ « Oil and climate change - Greens in pinstriped suits » *The Economist* May 21th – 27 th 2016

⁵ « Oil companies and climate change - noddin donkeys » *The Economist* Nov 14th-20th 2015

d'échange de droits d'émission à partir de 2021. Les améliorations demandées paraissent difficiles à appliquer au vu de l'état de l'industrie. Les armateurs peinent déjà à rembourser les prêts auxquels ils ont souscrit pour construire des navires qui pour la plupart, sont aujourd'hui à moitié vides⁶. En définitive, cette politique de changement climatique n'aurait-elle pas pour effet d'évincer les plus petits pour ne faire survivre que les plus gros et ainsi renforcer encore un peu plus le caractère oligopolistique du marché du *shipping* ? En attendant le remplacement des soutes par une énergie verte, on peut penser qu'à court et moyen terme, la saisie des soutes sera d'un intérêt croissant, les exigences en matière d'émissions ayant pour effet d'accroître le prix des soutes.

Intérêt juridique de la saisie conservatoire de soutes comme instrument de recouvrement pour les créanciers oubliés par les textes spéciaux - La saisie conservatoire de soute a fait son apparition dans les prétoires français en marge de la saisie de navires. La mesure visait à éviter l'écueil de la théorie du patrimoine. Cette théorie propre au droit français, circonscrit en effet le droit de gage des créanciers au patrimoine de leur débiteur. Or dans la mesure où l'affrètement est aujourd'hui le mode de transfert d'exploitation consacré du navire⁷, une telle restriction a paru extrêmement sévère pour les fournisseurs de navire. Dès lors que le navire faisait l'objet d'un affrètement en effet, le navire étant la propriété du fréteur, les créanciers de l'affréteur ne pouvaient le saisir. La jurisprudence avait tout de même admis que les créanciers pouvaient saisir le navire affrété à la condition de détenir un privilège maritime⁸ qui a pour effet d'octroyer un droit de suite aux créanciers. Or la liste instaurée par la convention de 1926 et reprise par l'article L. 5114-8 du code des transports exclut certains créanciers de ce bénéfice. Il en est notamment ainsi des fournisseurs du navire qui ont contracté directement avec l'affréteur et non avec le capitaine ou le consignataire du navire. Par ailleurs, la durée de validité du privilège maritime étant extrêmement courte (un an en principe, six mois pour les créances « *provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du*

⁶ Green-shipping Finance – Light at the end of the funnel The Economist March 11th-17th 2017

⁷ S. Guinchard et T. Moussa, *Droit et Pratique des voies d'exécution* Dalloz action 2013-2014 n° 624-103 p. 630

⁸ CA Pau, 6 déc. 1984 navire *Spartan* ; CA Douai, 31 janv. 1985 navire *Saudi Jamal* DMF 1989.79

port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage »⁹) les créanciers avaient vite fait d'être considérés comme négligents. Face à ces conditions drastiques, les praticiens ont eu l'idée de saisir non plus le navire dans son ensemble mais les soutes de ce dernier dans les conditions du droit commun. Le carburant contenu dans les entrailles du navire a en effet cela de particulier qu'il appartient à celui qui exploite effectivement le navire. Ainsi, si le navire est directement exploité par le propriétaire (chose rare), les soutes seront la propriété du propriétaire du navire et pourront être saisies conservatoirement par les créanciers du propriétaire. En revanche si le navire fait l'objet d'un affrètement, les soutes seront la propriété de l'affréteur en vertu des chartes parties. Les créanciers de l'affréteur pourront donc saisir conservatoirement les soutes de leur débiteur-affréteur.

Créanciers intéressés à une saisie conservatoire de soutes - La saisie conservatoire de soutes est susceptible d'intéresser un grand nombre de créanciers. Pour les créances ne présentant pas d'élément d'extranéité, la mesure pourrait être utilisée par les créanciers ayant contracté avec un affréteur, par hypothèse non propriétaire du navire. Pour les créances présentant un caractère d'extranéité, la mesure pourrait être utilisée par tous les créanciers exclus de la liste des « *créances maritimes* » de la convention de 1952 et partiellement reconnus par la nouvelle convention sur les saisies conservatoires de navire de 1999. La mesure pourrait également intéresser les créanciers qui, bien qu'ayant eu un privilège maritime, l'ont perdu du fait de l'écoulement du temps.

Intérêt juridique de la saisie-revendication (et de la saisie-vente) de soutes comme instrument de recouvrement pour les créanciers oubliés par les textes spéciaux - Au vu du contexte économique, c'est aujourd'hui la saisie-revendication des soutes et très accessoirement la saisie-vente de ces dernières qui séduit les créanciers des armateurs. La première a en effet le formidable avantage de pouvoir être exercée alors que le débiteur est en faillite. La saisie-revendication de soutes donne l'avantage aux créanciers réservataires et donc aux fournisseurs de soute, partiellement oubliés par la convention de 1926. La seconde, qui ne permet qu'un

⁹ L. 5114-17 C. transp.

recouvrement très partiel de la créance, ne sera utilisée qu'en désespoir de cause, lorsque la saisie conservatoire de soutes a été insuffisante pour contraindre le débiteur à payer sa dette.

Un instrument dénoncé par la doctrine - La saisie conservatoire de soutes a été très critiquée par la doctrine. En tant qu'élément faisant corps avec le navire, les soutes ne pouvaient, selon les auteurs, être saisies indépendamment du navire. L'exercice d'une telle action était également assimilé à une fraude, les créanciers ne faisant, selon la doctrine, que contourner les exigences du droit maritime¹⁰. On ne peut le nier. Qu'il s'agisse d'un créancier qui ne bénéficie pas d'un privilège maritime ou d'un créancier qui ne détient pas une « *créance maritime* » au sens de la convention de 1952, celui qui tente de recouvrer sa créance par le biais d'une saisie conservatoire de soutes ne le fait que parce que « *la saisie de tout le navire se heurte à une impossibilité juridique* »¹¹.

La saisie de soutes, un instrument indispensable pour la confiance des acteurs maritimes - Nous pensons toutefois que la saisie de soutes prend en compte la spécificité du monde maritime. L'établissement des sièges sociaux dans des paradis fiscaux ainsi que la rapidité avec laquelle un navire peut quitter un port ne doivent pas servir indûment les armateurs qui n'auraient pas honoré leurs dettes. La confiance des acteurs maritimes ne doit pas autrement dit, souffrir du caractère fugitif du navire. Permettre la saisie de soutes constitue un moyen d'assurer la confiance des fournisseurs de navire. En ne soumettant pas leur droit de gage à la qualité de propriétaire, de capitaine ou de consignataire du navire du contractant, le droit assure la fluidité des échanges. Le fournisseur ne sera pas forcé de demander une garantie bancaire ou un paiement comptant à son débiteur non propriétaire du navire. Dans un contexte économique difficile où même les plus gros sont susceptibles de s'effondrer, l'intérêt de la saisie de soutes prend une toute autre dimension avec l'utilisation de la saisie-revendication et de manière beaucoup plus accessoire, de la saisie-vente des soutes.

¹⁰ M. Ndendé « La problématique des saisies de soutes : la restauration de l'autorité du droit maritime » DMF 1998.823

¹¹ A. Vialard « La saisie conservatoire de navires affrétés » conférence prononcée devant l'Association Française du Droit maritime le 9 décembre 1993 publié dans DMF 1994.313

La saisie des soutes, un instrument de recouvrement injustement dénigré -

L'autonomie des soutes par rapport au navire rend les premières saisissables indépendamment du navire en tant qu'élément de celui-ci. L'unité économique et juridique que constitue l'ensemble navire/ soutes implique cependant de grandes similitudes entre la saisie de navire et la saisie de soutes. Contrairement à la saisie conservatoire de droit commun qui constitue une mesure « *fondamentalement patrimoniale et non point principalement mesure d'intimidation* »¹², la saisie conservatoire de soutes constitue en effet comme la saisie conservatoire de navire, plus un moyen de pression qu'un moyen d'exécution. La mesure tend davantage à forcer le débiteur au règlement de sa créance qu'à constituer un préalable à la saisie-vente des soutes. Les soutes reprennent leur autonomie lorsqu'il s'agit de saisie-revendication : en tant que « *biens corporels* », elles peuvent être grevées d'une clause de réserve de propriété et être revendiquées indépendamment du navire selon le régime de droit commun de la revendication sans que la qualité d'élément du tout n'ait d'influence.

Structure de l'étude - Notre étude s'articulera en deux temps.

La saisie de soutes, une alternative à la saisie de navire - Nous démontrerons dans un premier temps en quoi la saisie de soutes et plus particulièrement la saisie conservatoire de soutes constitue une alternative à la saisie de navire.

Les soutes, un élément détaché du navire - Cela suppose que les soutes puissent être appréhendées indépendamment du navire. Il est donc nécessaire que le cadre juridique dans lequel elles s'inscrivent ne commande pas leur assimilation au navire. Nous nous attacherons donc tout d'abord à confronter les soutes aux différents instruments juridiques traditionnels entraînant une absorption de celles-ci au navire. Or qu'il s'agisse de qualifications spéciales (*agrès et apparaux*; *meuble par destination*) ou de qualification générale (théorie de l'accessoire), aucune figure juridique ne paraît à même de saisir la relation toute particulière qu'entretiennent les soutes avec le navire. La conception contemporaine des *agrès et apparaux* restreint la qualification aux éléments nécessaires à la gestion commerciale du navire ce qui a

¹² S..Guinchard et T. Moussa, *Droit et Pratique des voies d'exécution* Dalloz action 2013-2014 n° 611.11 p. 610

pour effet de réaliser une dichotomie entre les soutes, contraire à l'unité économique qui les caractérise. La théorie du *meuble par destination* manque de fondement. L'*accessoire* enfin nie l'autonomie des soutes par rapport au navire et notamment la possibilité pour elles d'être soutées ou mises en gage indépendamment du navire. Plus généralement, cette notion qui est le support de la théorie de l'accession et de la cession concomitante du principal et de l'élément qui lui est nécessaire, est antinomique avec la différence de propriété entre soutes et navire, pourtant consubstantiel à l'affrètement (Chapitre 1). En définitive, les soutes ne peuvent être qualifiées d'*accessoire* sauf à user de la « *conception fonctionnelle* » tant décriée par G. Goubeaux. Cette conception vise à justifier la jonction que l'on jugerait opportune de deux éléments qui ne constitueraient pas logiquement une unité juridique. Qualifier les soutes d'*accessoire* au sens fonctionnel du terme implique donc que l'application du régime de la saisie de navire à celle des soutes soit opportune. Or l'insécurité juridique ainsi que l'exclusion de certains créanciers qui caractérisent ce régime ne paraissent pas justifier son extension. La saisie de soutes doit constituer un instrument de recouvrement de secours pour les créanciers qui ne détiennent pas une *créance maritime*, un privilège maritime ou l'ont perdu du fait de l'écoulement du temps (Chapitre 2). Les cadres juridiques traditionnels s'étant révélés insuffisants pour qualifier les soutes et pour commander leur assimilation au navire, une autre construction juridique devait être utilisée pour appréhender les soutes.

Les soutes, un élément d'une universalité juridique - En somme, les soutes peuvent être définies comme un élément du tout que constitue le navire. Après avoir été qualifiées de « *biens corporels* » soumises quant à leur saisie, au régime de droit commun des procédures civiles d'exécution, la cour de cassation a elle aussi pris position dans l'arrêt *Saint Pierre*. Selon elle, « *la saisie conservatoire des soutes d'un navire, lesquelles sont un élément de celui-ci, obéit aux mêmes règles de compétences que la saisie conservatoire du navire lui-même* ». La distinction ainsi effectuée entre « *saisie de soutes* » et « *saisie de navire* » revient à admettre l'autonomie des soutes par rapport au navire et ainsi, leur capacité d'émancipation permettant leur appréhension indépendamment du navire par le biais d'un soutage, d'un gage ou d'une saisie. La cour a tout de même reconnu qu'il convenait de reconnaître l'unité économique que constituait l'ensemble soutes/ navire en

concentrant la compétence pour autoriser la saisie de soutes et la saisie de navire sur le même juge. Le choix implicite de la figure juridique de l'*universalité juridique* pour appréhender l'ensemble soutes/ navire semble parfaitement s'adapter à la nature toute particulière des soutes qui tout en étant liées au navire, bénéficient tout de même d'une certaine autonomie (Chapitre 1). Dès lors que la nature d'élément de l'universalité est reconnue, c'est le droit commun des procédures civiles d'exécution qui s'applique. Les soutes ne peuvent donc être saisies (conservatoirement) que si le débiteur est aussi propriétaire des soutes. Or la qualité de propriétaire est parfois difficile à déterminer. Les choses se compliquent encore avec l'arrêt rendu par les juridictions anglaises *Res Cogitans* qui dénie à l'exploitant du navire la qualité de propriétaire pour l'attribuer exclusivement au fournisseur de soutes. En outre, les soutes ne peuvent faire l'objet d'une saisie conservatoire que si la créance qui la fonde paraît fondée en son principe et qu'il existe des circonstances mettant en péril son recouvrement (Chapitre 2).

L'efficacité de la saisie de soutes - Nous démontrerons dans un second temps dans quelle mesure la saisie de soutes est efficace comme moyen de pression d'une part (Titre 1) et à défaut, comme mesure d'exécution d'autre part (Titre 2).

L'efficacité de la saisie de soutes en tant que moyen de pression - La nature juridique des soutes fait de leur saisie conservatoire, un moyen de pression d'une efficacité redoutable, « l'acte sur un élément p(ouvant en effet) avoir des répercussions sur toute l'universalité »¹³. Elle prend le débiteur par surprise et a pour effet d'immobiliser le navire tout entier ce qui expose l'exploitant à des pertes de fret, à des frais portuaires mais aussi à l'action en responsabilité des ayant droit à la marchandise en attente de la livraison de leurs biens. Cette immobilisation forcée ruineuse pour l'exploitant l'obligera à débloquer une garantie d'un P&I Club pour libérer le navire. Certains ont pu reprocher à la saisie conservatoire de contourner les exigences de la convention de 1952. Il est vrai que la figure juridique tend à devenir un instrument de recouvrement des créances pour les créanciers qui ne détiennent pas

¹³ E. Meiller « L'universalité de fait » RTD civ. 2012 p. 651

une *créance maritime* au sens de la convention de 1952, qui n'ont pas de privilège ou qui l'ont perdu. Cette utilisation semble toutefois justifiée au regard de l'insuffisance des textes actuels. La convention de 1952 exclut en effet certains créanciers du bénéfice d'une saisie conservatoire alors qu'ils participent effectivement à l'exploitation commerciale du navire. Or certains créanciers ainsi exclus ont été pris en compte par la nouvelle convention de 1999. Le fait que la France n'ait pas ratifié ce nouveau texte n'empêche pas une évolution pratique dans ce sens. La saisie conservatoire de soutes paraît d'autant plus efficace qu'elle est peu exposée au risque d'une action en responsabilité contre le saisissant, celle-ci étant subordonnée à la caractérisation d'un abus (Chapitre 1).

En définitive, l'intérêt de la saisie conservatoire dépend du montant de la garantie que le créancier peut espérer en substitution de la saisie. Si la jurisprudence a considéré récemment que la « *mesure propre à sauvegarder les intérêts des parties* » était une garantie égale à la valeur des soutes, il semble que la solution aurait pu être différente si celui qui fournissait la garantie était non pas le fréteur mais le débiteur de la créance. En tout état de cause, le créancier pourrait obtenir le recouvrement complet de sa créance en procédant à des saisies successives sur les soutes du même navire, le droit commun ne prohibant pas la saisie multiple (Chapitre 2).

L'efficacité de la saisie de soutes en tant que mesure d'exécution - Deux mesures d'exécution sont envisageables : la saisie-vente et la saisie appréhension, résultat de la saisie revendication. L'efficacité de la saisie-vente est très atténuée par la limitation de son assiette, la valeur des soutes étant en général hors de proportion avec la valeur de la créance et les coûts induits par une telle procédure diminuant sensiblement la mesure du recouvrement. Bien plus : l'absence de droit de suite ainsi que de privilège de premier saisissant restreint considérablement l'intérêt de procéder à une telle mesure d'exécution (Chapitre 1). La saisie appréhension, souvent mise en œuvre à l'issue d'une saisie revendication s'avère en revanche plus efficace. Réservée aux fournisseurs de soute, l'action est en général exercée sur le fondement d'une clause de réserve de propriété grevant les soutes. L'efficacité de l'action est subordonnée à la fongibilité des soutes saisies avec les soutes vendues, au caractère écrit de la clause et à son acceptation par le débiteur. L'influence de la *Common Law* dans le monde maritime nous oblige à prendre en compte la position du droit anglais. Or les juges britanniques ont considéré que le contrat de fourniture de soutes avec clause de réserve de propriété doublée d'une autorisation de saisir les soutes était

antinomique avec la notion de « *contrat de vente* » tel que défini par le *Sale of Goods Act* de 1979 et a considéré qu'il s'agissait d'un contrat *sui generis*. Cette solution instaure une véritable insécurité juridique¹⁴ dans la mesure où le propriétaire du navire exploitant lui-même le navire ou l'affréteur (si le navire est affrété) ne peut plus être considéré comme propriétaire des soutes. Une généralisation des clauses de réserve de propriété dans les contrats de fourniture de soute soumis au droit anglais aurait donc pour effet d'empêcher le créancier de l'affréteur de réaliser leurs droits sur les soutes du navire affrété. Les soutes deviendraient donc le seul gage des fournisseurs (Chapitre 2).

¹⁴ M. Burns « Supreme Court in OW Bunker confirms : bunker supply contract not a contract of sale »
Shipping & Trade law June 2016

Partie 1. La saisie de soutes, une alternative à la saisie de navires

Malgré l'attrait de la qualification d'accessoire, ses caractéristiques ainsi que son régime ne s'avèrent pas adaptés pour appréhender les soutes (Titre 1). Celle d'un composant d'une universalité paraît plus exacte (Titre 2).

Titre 1. Le rejet des qualifications rendant les soutes indissociables du navire

La recherche de la qualification juridique des soutes passe par la confrontation de ces dernières avec les différentes constructions juridiques existantes.

Les constructions maritimistes anciennes montrant leur limite, la qualification d'« accessoire » est apparue dans un premier temps séduisante pour désigner les soutes (Chapitre 1). Toutefois l'application inopportune du régime de la saisie de navire aux saisies de soutes nous conduit pour notre part, à rejeter cette qualification (Chapitre 2).

Chapitre 1. Le rejet des qualifications juridiques entraînant une absorption des soutes au navire

Mises à bord, les soutes semblent s'intégrer au navire pour ne former qu'un.

Les qualifications maritimistes traditionnelles (Section 1) ou la théorie de l'accessoire (Section 2) permettraient à priori d'expliquer cette assimilation.

Section 1. Les qualifications traditionnelles, insuffisantes pour qualifier les soutes

Après avoir été qualifiées « agrès et apparaux » ou de meuble par destination (§1), la doctrine a cru voir plus récemment dans les soutes un « accessoire » du navire (§2).

§ 1. Les qualifications spéciales, insuffisantes pour qualifier les soutes

La théorie des *agrès et apparaux* née de la définition du navire, a fait l'objet de plusieurs conceptions (A). Les désaccords quant au contenu de la notion nous amènent toutefois à nous détourner de celle-ci pour nous pencher sur une théorie pour le moins originale (B).

A. Les soutes, indissociables du navire selon la conception extensive des « agrès et appareils »

La définition de navire - Rodière définit le navire comme « *un engin flottant, destiné à la navigation. Sa qualité dépend donc de sa destination, et sa destination impose sa structure. Il doit prendre une certaine forme, susceptible de résister aux périls de la mer et de permettre son utilisation* »¹⁵. L'engin flottant doit donc, pour être qualifié de navire, être agrémenté de divers objets mobiliers le rendant navigable. Ce sont ces objets qui sont qualifiés d'« agrès et appareils ».

L'intérêt de la qualification d'agrès et d'appareils – Qualifié d'*agrès et appareils*, l'élément attaché au navire a pour caractéristique d'être indissociable du navire. Il ne peut être vendu¹⁶, hypothéqué¹⁷ ou saisi sans le navire lui-même¹⁸.

Les « agrès et appareils » - Faute de définition légale, la doctrine s'est attachée à préciser quels étaient les éléments constitutifs d'agrès et appareils. Deux conceptions se sont affrontées, la première prenant en compte les seuls éléments nécessaires à la navigabilité nautique et la seconde prenant en compte non seulement ceux-là mais aussi les éléments nécessaires à la navigabilité commerciale.

Conception extensive – Selon la première conception, portée par le doyen Ripert et aujourd'hui minoritaire, constituent des *agrès et appareils* « *tout ce qui sert à l'équipement ou à l'armement du navire* »¹⁹.

Conception restrictive – La seconde conception, portée par Julien Bonnecase et majoritaire de nos jours²⁰, consiste à ne qualifier d'*agrès et appareils* que les éléments nécessaires à la gestion nautique du navire.

¹⁵ R. Rodière, *Droit maritime*, Dalloz, Précis, 2e éd., 1969 n° 31

¹⁶ art. 1615 C. civ. : l'obligation de délivrer la chose comprend ses accessoires (souligné par nous) et tout ce qui est destiné à son usage perpétuel

¹⁷ article 244 alinéa 1 C. douanes : « L'hypothèque consentie sur un bâtiment de mer ou sur une part indivise du bâtiment s'étend, sauf convention contraire, au corps du bâtiment et à tous les accessoires, machines, agrès et appareils »

¹⁸ G. Cornu, *Vocabulaire juridique*

¹⁹ G. Ripert *Traité général théorique et pratique de droit commercial* Tome premier Droit maritime, A. Rousseau, 1913, n° 259

Les soutes, agrès et appareils ? – Au regard de la première conception, les soutes constituent assurément des *agrès et appareils* dans la mesure où elles sont notamment nécessaires au déplacement du navire et donc à son exploitation. Au regard de la seconde en revanche, la qualification des soutes apparaît moins sûre. Les soutes sont-elles nécessaires à la gestion nautique et constituent-elles alors des *agrès et appareils* ou sont elles nécessaires à la gestion commerciale du navire ? Selon V. Dore²¹, il ne fait aucun doute que les soutes participent à la seule rentabilité du navire. Nous serions moins tranchés sur ce point dans la mesure où les soutes d'un navire peuvent recevoir plusieurs affectations. Les soutes mises à la disposition du navire pour éclairer le bord entre deux affrètements ou celles consommées alors que le navire est « *offhire* » participent-elles réellement à la rentabilité commerciale du navire ? Ces dernières ne sont elles pas plutôt nécessaires à la seule navigabilité du navire ? Un texte portant sur la distinction entre gestion nautique et gestion commerciale pourrait nous éclairer. Selon l'article 21 du décret du 31 décembre 1966 (aujourd'hui article R. 5423-13 du code des transports), les soutes font partie de la gestion commerciale du navire. Mais le texte n'a trait qu'à la répartition des frais entre fréteur et affréteur dans le cadre d'un affrètement à temps. Rien n'indique qu'il doive être interprété comme ayant une vocation plus générale et distinguant entre les éléments constitutifs d'*agrès et appareils* et ceux qui, bien qu'attachés au navire, ne le sont pas.

Subjectivité de la notion - Eu égard à ses diverses conceptions, la théorie des *agrès et appareils* a cet inconvénient d'être éminemment subjective voire même arbitraire²². Selon la vision plus ou moins extensive des auteurs en effet, les soutes peuvent ou non être qualifiées d'*agrès et appareils*. Si l'on s'en tient à la conception contemporaine, les soutes ne sauraient être - pour celles affectées à la rentabilité commerciale du navire tout du moins -, qualifiées d'*agrès et appareils*.

Insuffisance de la notion – L'adoption de la théorie des *agrès et appareils* dans sa version contemporaine comme cadre juridique des soutes nous amènerait donc à

²⁰ voir notamment O. Raison « La saisie conservatoire de soutes est-elle soumise à la convention de Bruxelles de 1952 ? » *DMF*, n° 176, 1er juill. 2010 actes du colloque franco belge AFDM ABDM

²¹ V. Dore *La saisie conservatoire des soutes du navire affrété* mémoire de DESS de Droit des activités maritimes – Université de Bretagne Occidentale - 1996

²² G. Ripert *Traité général théorique et pratique de droit commercial* Tome premier Droit maritime, A. Rousseau, 1913, n° 259

effectuer une dichotomie entre les soutes utiles à la navigabilité commerciale et celles utiles à la navigabilité nautique du navire. Or une telle distinction nie l'unité économique des soutes. Il nous revient donc de rechercher un autre cadre juridique plus adapté. La théorie du *meuble par destination* a été proposée par Ripert.

B. Les soutes, indissociables du navire selon la théorie du « meuble par destination »

La construction civiliste de l'immeuble par destination - Rappelons que selon l'article 524 alinéa 1 du code civil, « *les objets que le propriétaire d'un fonds y a placés pour le service et l'exploitation de ce fonds sont immeubles par destination* ». Prenant en compte l'industrialisation de l'économie française, la jurisprudence a interprété ces termes comme subordonnant la caractérisation d'un immeuble par destination à l'existence d'un lien d'affectation économique entre le meuble et le fonds. Autrement dit, pour que le meuble soit fictivement considéré par le droit comme un immeuble, il doit y avoir affectation du meuble au service ou à l'exploitation d'un fonds et que le meuble soit indispensable à l'immeuble.

Une théorie strictement maritime – L'immeuble par destination suppose un immeuble. Or bien que le navire se rapproche de l'immeuble par son immatriculation et par l'emprunt de certaines de ses règles aux immeubles, le navire reste un meuble. Il ne peut donc servir de support à la théorie de l'immeuble par destination. Les éléments attachés au navire ne peuvent donc se transformer en immeubles du fait de leur affectation à un navire, meuble. G. Ripert propose pour sa part de reconnaître la spécificité du droit maritime et avec elle, la figure du meuble par destination : « *en droit civil, on connaît les immeubles par destination, meubles affectés au service d'un immeuble mais il n'y a pas de meubles par destination affectés au service d'un autre meuble. En droit maritime, au contraire, on trouve des meubles qui sont affectés au navire* ». Autrement dit, Ripert n'entend pas qualifier les éléments attachés au navire d'immeubles par destination parce qu'ils sont affectés au service d'un pseudo immeuble mais consacrer, par une construction juridique nouvelle, l'affectation pratique de certains meubles à un autre meuble (le navire).

Les défauts de la nouvelle théorie – Si l'on comprend bien la construction juridique de Ripert, le *meuble par destination* épouse toutes les caractéristiques de l'immeuble par destination mis à part la nécessité d'un immeuble. Or la théorie de l'immeuble par destination suppose avant tout une unité de propriétaire. Et bien souvent (ce que

l'on aura l'occasion de voir plus tard), navire et soutes n'ont pas le même propriétaire.

Vers une construction juridique plus adaptée – La théorie des *agrès et apparaux* et celle du *meuble par destination* se révélant inefficaces pour caractériser ou non une indissociabilité de l'élément attaché au navire et donc celle des soutes au navire, la théorie de l'accessoire paraît constituer une alternative séduisante.

§ 2. La qualification générale d'accessoire, une qualification séduisante pour les soutes

Si les soutes semblent à première vue constituer un « *accessoire* » du navire (A), les termes employés par la jurisprudence nous obligent à nous montrer prudents (B).

A. Les soutes, élément mis au service du navire, « principal » ?

Théorie de l'accessoire - Selon G. Goubeaux²³, la règle de l'accessoire résulte de l'attraction exercée par un élément prépondérant (le principal) sur un autre (l'accessoire). Cette liaison de l'accessoire au principal peut résulter soit de l'affectation du premier au service du second soit de la production du premier par le second.

Les soutes, accessoires du navire ? - Les soutes constituent-elles un accessoire du navire ? Celles-ci ne constituent décidément pas un « *fruit* » du navire. Constituent-elles alors un élément affecté au navire au service de ce dernier ? Selon G. Goubeaux, « *l'accessoire vient s'ajouter au principal car tel est son but* ». S'agissant des soutes, celles-ci semblent bien répondre à cette définition dans la mesure où elles permettent au navire de se déplacer et par là, de réaliser son exploitation. Rappelons que « *l'accessoire n'est pas nécessaire à l'existence du principal ; il est nécessaire à son usage* ». Les soutes obéissent également à cette règle comme l'a constaté C. Thelcide : si le navire conserve sa qualification de « navire » malgré l'absence de soutes, les soutes sont certainement indispensables à la navigation maritime²⁴. M. Ndendé va dans le même sens en constatant que les soutes constituent effectivement

²³ G. Goubeaux La règle de l'accessoire en droit privé : étude sur la maxime « *accessorium sequitur principale* », thèse Nancy 1966 ; LGDJ ; p. 56

²⁴ C. Thelcide, *l'avitaillement du navire*, thèse Aix-en-Provence 2006 ; PUAM n°170 page 156

« des accessoires apportés au navire et qui, sans forcément s'intégrer matériellement à ce dernier au point de faire corps avec lui, servent parfaitement à sa navigabilité au point où le navire ne pourrait s'en passer »²⁵.

L'intérêt de la qualification – Reconnaître la nature d'accessoire aux soutes revient à les rendre indissociables du navire. Elles ne peuvent donc être saisies qu'avec le navire. Cette qualification met le créancier du fréteur dans une position de force comme a pu le constater G. Auchter²⁶ puisque selon l'article L. 5114-8 du code des transports applicable en droit interne et l'article 2 de la *convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes* de Bruxelles du 10 avril 1926 (ci-après convention de 1926), l'assiette de son privilège s'étend non seulement sur le navire mais aussi sur « ses accessoires » donc, si l'on considère que les soutes sont des accessoires, également sur les soutes.

La nécessaire prise de position de la cour de cassation - Au vu de l'enjeu, « l'avis de la Cour de cassation deven(ait) indispensable afin de déterminer si oui ou non les soutes doivent être considérées comme des meubles corporels saisissables »²⁷.

B. L'incertaine consécration de la théorie de l'accessoire par l'arrêt Saint Pierre

Prise de position de la cour de cassation - Une décision de la cour de cassation semblait avoir « tranché le nœud gordien sur le statut juridique des soutes »²⁸.

Les faits de l'arrêt Saint Pierre - Deux créanciers d'un agent maritime, un de ses sous-agents qui avait fait l'avance de frais d'escale et un armateur, avaient obtenu du président du tribunal de commerce de Rouen des autorisations de saisie en garantie de leurs créances. Ils avaient alors, conformément aux ordonnances rendues, procédé d'une part, à la saisie conservatoire du navire « *Saint Pierre* » affrété par leur débiteur et d'autre part, à celle de ses soutes et des frets à venir.

²⁵ M. Ndendé « La problématique des saisies de soutes : la restauration de l'autorité du droit maritime » DMF 1998.823

²⁶ G. Auchter « Le combustible de soute dans l'affrètement à temps » DMF 1982.415

²⁷ V. Dore *La saisie conservatoire des soutes du navire affrété* mémoire de DESS de Droit des activités maritimes – Université de Bretagne Occidentale - 1996

²⁸ M. Ndendé « La problématique des saisies de soutes : la restauration de l'autorité du droit maritime » DMF 1998.823

Le jugement en appel - Sur appel, les juges avaient infirmé les ordonnances portant sur la saisie des soutes et celle des créances de fret en retenant que la « *saisie de soutes, meubles corporels au sens de l'article 74 de la loi du 3 juillet 1991 (...)* relève du droit commun c'est à dire du droit interne de la saisie conservatoire mobilière et donc régie par les dispositions de la loi du 9 juillet 1991 et du décret d'application du 31 juillet 1992 » (CA Rouen, 2^e ch. 24 mai 1995, navire *Saint-Pierre* DMF 1996.717, obs. Y. Tassel). La Cour en avait déduit que les soutes « *ne peuvent être saisies en même temps que le navire lui même en tant qu'accessoire* ».

L'arrêt de cassation - Sur pourvoi en cassation, la cour suprême devait se prononcer pour la première fois sur la nature juridique des soutes. Par un arrêt en date du 18 janvier 1998 (Cass. com. 13 janv. 1998, navire *Saint Pierre* Bull. civ. IV n°16 DMF 1998.823, obs. M. Ndendé), la cour casse l'arrêt d'appel en considérant que « *la saisie conservatoire de soutes d'un navire, lesquelles sont un élément de celui-ci, obéit aux mêmes règles de compétence que la saisie conservatoire du navire lui même* ». L'arrêt de principe semble avoir à première vue conforté la théorie de l'accessoire et mis un terme à la pratique des saisies de soutes indépendamment du navire.

Satisfaction des tenants de la théorie de l'accessoire - En soumettant la saisie conservatoire aux mêmes règles que celles de la saisie de navires, la cour de cassation vient, selon M. Ndendé, consacrer la nature accessoriale des soutes.

Les termes ambigus de la cour - L'analyse souffre toutefois d'une lacune. La cour de cassation n'emploie pas le terme d' « *accessoire* » dans son arrêt. Elle définit les soutes comme un « *élément* » du navire. Le choix de ce vocabulaire est d'ailleurs reproché par M. Ndendé qui considère que « *c'est par pure maladresse* » que la cour s'est ainsi exprimée. L'auteur induit la nature juridique des soutes (nature selon lui d' « *accessoire* » par rapport au navire, principal) à partir de la position adoptée par la cour du point de vue du seul régime de compétence. Autrement dit, parce que la saisie conservatoire de soutes obéit aux mêmes règles de compétence que la saisie conservatoire du navire, les soutes seraient un accessoire du navire. Or pour quelle raison la cour de cassation aurait-elle restreint l'application du régime de la saisie conservatoire de navire aux soutes aux seules règles de compétence si ce n'est parce que les soutes ne constituent précisément pas un « *accessoire* » ?

La reconnaissance d'une autonomie - Les termes de l'arrêt ne paraissent pas consacrer une indissociabilité des soutes au navire. Au contraire : ils paraissent reconnaître l'autonomie des soutes par rapport au navire ce que nous verrons plus

loin (Titre 2). Mais avant cela, attachons nous à confronter la notion d'accessoire à celle des soutes.

Section 2. Les caractéristiques propres aux soutes, antinomiques avec la qualification d'accessoire

Les caractéristiques propres aux soutes éloignent ces dernières de la définition d'« *accessoire au sens strict* » (§1). Qualifier les soutes d'« *accessoire* » reviendrait en fait à retenir la « *conception fonctionnelle* » de l'accessoire, ce qui serait inopportun (§2).

§ 1. La forte autonomie des soutes, antinomique avec la notion conceptuelle de l'accessoire

L'« *accessoire au sens strict* » au sens de G. Goubeaux se caractérise pas le fait que « *pris isolément, ils ne sert à rien* » : « *l'accessoire coupé de son but n'est qu'un corps sans âme* »²⁹. S'agissant des soutes, la même règle paraît s'appliquer : les soutes ne servent qu'à permettre au navire, principal, de réaliser l'exploitation à laquelle l'homme s'attend.

Mais les soutes ont cela de particulier qu'elles peuvent être utilisées à d'autres fins que le déplacement du navire dans lequel elles sont initialement placées (A). De manière plus générale, la différence de propriété entre le navire et l'accessoire empêche de qualifier les soutes d'« *accessoire* » du navire (B).

A. L'appréhension distincte des soutes

Le soutage d'un navire - Si les soutes sont en principe mises à la disposition du navire pour assurer sa propre propulsion, il est également possible qu'elles soient transférées dans les cuves d'un autre navire par le biais d'une opération de soutage. Si ces arrangements sont prohibés par la convention MARPOL³⁰, (Annexe 2 –

²⁹ G. Goubeaux La règle de l'accessoire en droit privé : étude sur la maxime « *accessorium sequitur principale* », thèse Nancy 1966 ; LGDJ

³⁰ convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires

prohibition de communication entre les parties machines et les parties cargaison), ils démontrent bien que les soutes disposent d'une certaine autonomie par rapport au navire.

Le gage sur assiette flottante – Dans la mesure où l'assiette d'un gage peut être fongible (art. 2333 C. civil), le créancier de l'exploitant du navire peut demander à bénéficier d'un gage sur les soutes du navire. Cette garantie ne nuit pas à l'exploitation commerciale du navire puisque le débiteur a la possibilité de brûler les soutes sous réserve que la convention le prévoit et à charge pour le débiteur de les remplacer par la même quantité de choses équivalentes (art. 2342 C. civil).

L'affrètement, antinomique avec la qualification d'accessoire - Outre le soutage et le gage sur assiette flottante, la différence de propriété qui résulte de l'affrètement, « *mode de transfert d'exploitation consacré du navire* »³¹ éloigne d'autant les soutes de la qualification d'*accessoire*.

B. La différence de propriétaire entre soutes et navire

L'affréteur, propriétaire des soutes – Les soutes font partie de la gestion commerciale du navire (art. R. 5423-13 C. transp.). Elles sont donc à la charge de l'affréteur. De la même manière les chartes parties obligent l'affréteur à fournir le navire en soutes pendant toute la durée du voyage (ex : *Baltim 2001* clause 4 « *The Charterers shall provide and pay for all fuel oil* » - les affréteurs ont l'obligation de fournir et payer les soutes). De manière plus générale, « *même si la charte partie à temps ne le précise pas expressément, il ne fait pas de doute que l'achat de combustible de soute incombe à l'affréteur* »³². En achetant les soutes, l'affréteur en devient propriétaire.

Différence de propriétaire antinomique avec la notion d'accessoire – Dès lors que le navire fait l'objet d'un affrètement (mode d'exploitation le plus fréquent), le propriétaire du navire n'est plus propriétaire des soutes. Or cette distinction semble profondément antinomique avec la notion d'accessoire. Cette dernière est en effet le support de la théorie de l'accession ; elle est également employée pour justifier le transfert de propriété de certains éléments avec le principal, objet de la vente.

³¹ S. Guinchard et T. Moussa, *Droit et Pratique des voies d'exécution* Dalloz action 2013-2014 n° 624-103 p. 630

³² G. Auchter « Le combustible de soute dans l'affrètement à temps » DMF 1982.408

Toutefois M. Ndendé considère au contraire que l' « *unité juridique reste possible à l'instar de l'association d'intérêt* » propre à l'expédition maritime. Nous estimons pour notre part que si cette « *unité juridique* » existe bien, la notion d'accessoire est insuffisante pour la caractériser. La notion d'universalité serait plus adaptée pour caractériser le lien tout particulier qui relie les soutes au navire.

Pas d' « accessoire au sens strict » - Aucun lien d' « *accessoire au sens strict* » n'étant caractérisé entre les soutes et le navire, il convient de s'interroger sur l'existence d'un lien d' « *accessoire fonctionnel* ».

§ 2. Les soutes, un accessoire du navire au sens fonctionnel

L'application exacte de la théorie de l'accessoire passe par une « conception stricte » de l'accessoire (A) ce qui ne serait pas le cas d'une qualification d'accessoire pour les soutes (B).

A. L'accessoire, instrument éventuel d'une politique juridique

La théorie de l'accessoire, un instrument de politique juridique – Goubeaux avait mis en garde ses contemporains contre une conception fonctionnelle de l'accessoire qui servirait à justifier par une maxime latine intemporelle des solutions critiquables. Si « *le recours à la maxime *accessorium sequitur principale* permet dans bien des cas de se tirer d'embarras* »³³ et de résoudre un conflit que la spécificité de deux éléments a fait naître, son application n'est justifiée que lorsque l'élément que l'on veut rattacher à un autre n'a d'utilité que s'il est relié à ce dernier. L'utilisation de la théorie de l'accessoire n'est plus légitime lorsqu'elle est mise en avant à posteriori, pour justifier la jonction arbitraire de deux éléments qui ne constituerait pas logiquement une unité juridique.

³³ G. Goubeaux La règle de l'accessoire en droit privé : étude sur la maxime « *accessorium sequitur principale* », thèse Nancy 1966 ; LGDJ ; page 12

B. Les soutes, accessoire du navire, une politique juridique inopportune

L'utilisation de la qualification d'« accessoire » pour mettre fin aux saisies de soutes - Qualifier les soutes d'accessoire revient-il à user de la conception fonctionnelle de l'accessoire ? Autrement dit, qualifier les soutes d' « accessoire » procède-t-il de la justification à posteriori d'une solution que l'on jugerait opportune ? Dans son commentaire de l'arrêt *Saint Pierre*, M. Ndendé s'est clairement prononcé en défaveur des saisies de soute qui procédaient selon lui du « *contournement des exigences de la convention de 1952* ». Et malgré les termes ambigus de la cour que l'auteur lui-même reconnaît, ce dernier y voit une condamnation sans équivoque des saisies de soute. La reconnaissance d'un accessoire ne procède-t-elle pas ici du souhait de mettre fin aux saisies de soute ? Nous le pensons.

Le régime de la saisie de navire, une solution inopportune - Ce souhait est-il légitime ? Nous verrons par le biais de l'étude des travers de la saisie conservatoire de navire que son application aux saisies de soutes n'est pas justifiée.

Chapitre 2. L'inopportunité de la qualification d' « accessoire » : l'application générale du régime de la saisie de navire

Faire des soutes un « accessoire » du navire revient à lui appliquer le régime de la saisie de navire or ce dernier est loin d'assurer la sécurité juridique des acteurs maritimes et ce d'autant en droit interne (Section 1) qu'en droit international (Section 2).

Section 1. L'application problématique du régime de la saisie de navire du droit interne à la saisie de soutes

La conception personnaliste de l'obligation adoptée par le droit français interne (§1) écarte certains créanciers de la possibilité d'une saisie de navire donc des soutes, si l'on considère que ces dernières constituent un accessoire du navire (§2).

§ 1. Le navire, objet de la saisie dans la théorie personaliste de l'obligation

La théorie personaliste de l'obligation adoptée par le droit français s'attache à la personne du débiteur (A) ce qui restreint le bénéfice de la saisie conservatoire du navire aux seuls créanciers du débiteur propriétaire (B).

A. La théorie personaliste de l'obligation

Le patrimoine du débiteur, gage du créancier – Les articles 2284 et 2285 du code civil consacrent une conception personaliste du droit de créance en énonçant que « *quiconque s'est obligé personnellement, est tenu de remplir son engagement sur tous ses biens mobiliers et immobiliers, présents et à venir* » et que « *les biens du débiteur sont le gage commun de ses créanciers* ». Ainsi, en vertu du droit de gage général des créanciers, le débiteur (et seulement le débiteur) répond des conséquences de son activité juridique sur l'ensemble de ses biens. Les textes de procédures civiles d'exécution vont dans le même sens. Ainsi selon l'article L. 112-1 du code de procédure civile d'exécution³⁴, ci-après CPCE, « *les saisies peuvent porter sur tous les biens appartenant au débiteur* ».

Le bénéfice du gage du débiteur, restreint à certains créanciers – La conception personaliste du droit de créance induit une discrimination entre les créanciers contractant avec un propriétaire et ceux contractant avec un simple affréteur.

B. Le navire, gage des seuls créanciers de débiteurs-propriétaires

Le navire, élément de gage des seuls créanciers du propriétaire - En droit français, un créancier ne peut saisir un navire que s'il est la propriété de son débiteur. Le fait que la créance se rattache à un certain navire importe peu en revanche : le créancier peut saisir un navire X alors même que sa créance serait afférente à l'exploitation du navire Y dans la mesure où X et Y font partie d'une flotte de navires appartenant au même débiteur. La nature de la créance – terrestre ou maritime – est également sans incidence (grande différence avec le régime de la

³⁴ ancien article 13 de la loi n° 91-650 du 9 juillet 1991 portant réforme des procédures civiles d'exécution

convention de 1952) à condition qu'elle paraisse « *fondée en son principe* » (art. L. 5114-22 C. transp.).

Les créanciers malheureux du débiteur non propriétaire – La conception personnaliste du droit de créance défavorise de nombreux créanciers qui peuvent se retrouver sans aucune assiette pour exercer leur gage.

§ 2. Le créancier à l'épreuve de la théorie personnaliste de l'obligation

Deux types de créanciers semblent condamnés dans le cadre de la théorie personnaliste de l'obligation: les créanciers de l'affréteur (A) et les créanciers dont le débiteur a vendu le navire (B).

A. Le sort du créancier de l'affréteur

La protection accordée au fréteur – En contractant avec le fréteur, le créancier bénéficie d'un gage qui s'étend sur l'ensemble des biens de celui-ci et notamment sur le navire dont il est propriétaire et donc sur les soutes de ce dernier, si l'on considère que les soutes sont un accessoire du navire. En contractant avec un affréteur en revanche, la consistance du gage du créancier paraît beaucoup plus incertaine. Le risque commercial étant moins important lorsque l'on contracte avec un fréteur, nous serions tentés de recommander aux fournisseurs de navire de ne contracter qu'avec des propriétaires, au moins lorsqu'aucun élément d'extranéité n'existe et que le droit français est seul applicable.

L'affréteur, cocontractant quasi-exclusif – Les fournisseurs ont-ils cette liberté de choisir leur cocontractant ? Rien n'est moins sûr : selon un arrêt en date du 21 février 1995 navire *Mas Venture* (DMF 1995.713, note L. Jambon) et un autre en date du 31 mars 1995 navire *Kyzikos* (DMF 1996.29, note Y. Tassel), face à un navire affrété à temps, le cocontractant doit, pour pouvoir déterminer la personne de son débiteur, procéder à la qualification des actes qu'il accomplit selon la dichotomie instituée par les articles R. 5423-12 et R. 5423-13 du code des transports. Soit il s'agit d'un acte de gestion nautique et ce sera le fréteur qui sera débiteur, soit il s'agit d'un acte de gestion commerciale (ce qui sera le cas d'une créance de fourniture de soutes) et ce sera alors l'affréteur qui le sera. Ainsi le fournisseur aura le plus souvent un affréteur pour débiteur. Le propriétaire du navire ne sera débiteur que dans de rares cas : lorsqu'il est aussi exploitant du navire, lorsque la créance est née entre deux

affrètements (cas d'un remplissage de soutes avant délivrance du navire au nouvel affréteur), enfin lorsque le navire est affrété pour une durée de plus d'un an. Dans ce dernier cas en effet, en vertu de la combinaison des articles 10 alinéa 2 de la loi du 3 janvier 1967 (aujourd'hui art. L. 5423-2 C. transp.) et 93 du décret du 27 octobre 1967 (aujourd'hui art. R. 5114-4 C. transp.), si le propriétaire du navire n'a pas publié le contrat d'affrètement, il restera personnellement responsable des fournitures de carburant commandées par le capitaine (Cass. com. 28 avril 1998, navire *Trident*, DMF 1998.680, obs. P. Bonassies). La personne du débiteur étant clarifiée, quelle est alors l'assiette du gage du créancier qui a fourni le navire ?

Un gage quasi-inexistant – En vertu de la théorie personnaliste de l'obligation, le créancier de l'affréteur ne peut saisir le navire que son débiteur exploite puisqu'il ne lui appartient pas. Une exception a toutefois été admise par la jurisprudence. C'est l'hypothèse d'un créancier qui bénéficierait d'une créance privilégiée au sens de l'article 31 de la loi du 3 janvier 1967 portant statut des navires³⁵ (CA Pau, 6 déc. 1984 navire *Spartan* ; CA Douai, 31 janv. 1985 navire *Saudi Jamal* DMF 1989.79).

La nécessité d'un privilège maritime - Le privilège maritime bénéficiant aux créances énumérées à l'article L. 5114-8 du code des transports est en effet doté d'un droit de suite (« *droit de suite* » certes d'une nature particulière comme le relève A. Vialard³⁶ puisqu'il n'y a pas de transfert de la propriété du navire³⁷) conduisant à l'exécution *in rem* indépendamment de l'identité du débiteur. Cette particularité du droit maritime peut se comprendre dans la mesure où en cette matière, « *il est certain que le navire est le seul gage des créanciers qui lui ont fourni des services ou des produits* »³⁸.

La saisie d'un navire redélivré - La jurisprudence a considéré que la solution était la même lorsque le navire avait été redélivré (CA Rouen 19 juin 1984 navire *Atlantic Mariner* DMF 1987.167 note R. Achard ; T. Com. Nantes, 3 sept 1991 navire

³⁵ aujourd'hui art. L. 5114-8 C. transp. Nous étudierons les créances privilégiées de manière plus approfondie dans le cadre du §2.

³⁶ A. Vialard « saisie conservatoire du navire pour dettes de l'affréteur à temps » DMF 1985.582

³⁷ ce qui s'explique sans doute par la spécificité du droit maritime. En cette matière mobilière, « le transfert de la détention du navire présente en effet une importance de fait autrement plus grande que le transfert de propriété, ce qui n'est pas le cas en matière immobilière. Ainsi il n'est pas sûr que l'article L. 5114-18 du code des transports ne vise que le transfert de propriété de navire » (DMF 1991.726 note Y. Tassel).

³⁸ obs. Y. Tassel sous Com. Nantes, 3 sept 1991 navire *Trident Beauty* DMF 1991.726

Trident Beauty DMF 1991.726 note Y. Tassel). Le créancier a donc la possibilité de saisir conservatoirement le navire même lorsque celui-ci n'est plus exploité par son débiteur. Le professeur Bonassies a approuvé cette solution dans la mesure où le privilège bénéficiant à la créance survit à l'affrètement dans la seule limite de la prescription. Tant que le privilège n'est pas éteint, le créancier pourra exercer la saisie-exécution sur le navire. Par conséquent, il ne serait pas concevable de lui refuser la mesure « *beaucoup moins rigoureuse de la saisie conservatoire* »³⁹. C'est donc la double peine pour le propriétaire : non seulement l'affréteur en faillite ne paye plus les loyers mais en plus son navire est saisi. Sa situation financière en est gravement obérée.

La nécessité d'un privilège valide - Pour être autorisé à saisir le navire, encore faut-il que le créancier dispose d'un privilège encore valide. Or celui-ci a une durée de vie très limitée. Il s'éteint automatiquement à l'expiration d'un délai d'un an pour les privilèges énoncés aux alinéas 1 à 5 de l'article L. 5114-8 du Code des transports et dans un délai de 6 mois pour les privilèges garantissant les créances visées à l'alinéa 6.

Insaisissabilité des soutes pour le créancier de l'affréteur - Si les soutes constituaient effectivement un « accessoire » du navire, le créancier qui aurait fourni un affréteur ne pourrait pas, sauf à détenir une créance privilégiée, les saisir puisque le navire (coque et machines) n'est pas la propriété de son débiteur et que les soutes ne peuvent être saisies indépendamment du navire. Le créancier dont le débiteur a vendu le navire, partage le sort malheureux du créancier de l'affréteur.

B. Le sort du créancier dont le débiteur a vendu le navire

Un gage fonction du moment de la saisie – Selon la conception française, le gage du créancier est constitué par les différents éléments appartenant à son débiteur. En conséquence, à compter du moment où le navire auquel le créancier a fourni un service ou un bien (créance de fourniture de soutes par exemple) est vendu, celui-ci sort du gage du créancier. Le créancier ne peut plus agir sur le navire.

³⁹ P. Bonassies et C. Scapel *Traité de droit maritime* LGDJ 2^e ed. 2010 n° 606 p 498

Un gage subordonné à l'existence d'un privilège – Une exception a été admise en présence d'un créancier bénéficiant d'une créance dotée d'un privilège maritime⁴⁰. Notons que l'existence du privilège maritime n'a pas pour effet de rendre le propriétaire-fréteur personnellement débiteur des dettes afférentes à la gestion commerciale⁴¹. L'action née du privilège maritime, lequel confère à son titulaire le droit d'agir sur le navire concerné, vient certes doubler l'action personnelle que le créancier a déjà sur l'affréteur mais ne donne pas naissance à une créance entre fréteur et créancier de l'affréteur. En l'absence de privilège, la saisie conservatoire d'un navire vendu est sanctionnée par des dommages et intérêts pour saisie abusive (CA Paris, 2 juill. 2008, navire *Petunia*, DMF 2009.160 obs. Sana-Chaillé de Néré).

Insaisissabilité des soutes dont le navire a été vendu – Le fournisseur de soutes qui aura rempli les cuves d'un navire juste avant sa revente⁴² et qui serait resté impayé par le débiteur propriétaire ne pourra saisir le navire (avec ses soutes) puisque le navire n'appartient plus à son débiteur.

L'extension inopportune du régime de la saisie de navires - L'application du régime de la saisie de navire de droit interne aux saisies de soutes prive le créancier de l'affréteur ainsi que celui dont le débiteur a vendu son navire de tout gage. Le caractère fugitif du navire et la facilité avec laquelle il peut faire l'objet d'un affrètement ou d'une vente constitue un risque commercial évident pour les créanciers ayant fourni le navire. Étendre le régime de la saisie de navire aux soutes ne ferait que dégrader la situation de ces créanciers pour lesquels la saisie de soutes doit pouvoir constituer une solution de secours. L'extension du régime de la saisie conservatoire de navire est encore moins justifiée en droit international dans la mesure où celui-ci ne procure aucune sécurité juridique.

⁴⁰ voir notamment S. Lootgieter « La saisie d'un navire affrété » DMF, n° 176, 1er juill. 2010 Actes du colloque franco belge AFDM ABDM

⁴¹ Cass. Com. 14 oct. 1997 navire *Georgios L.* DMF 1997.1094 note P. Bonassies

⁴² l'extinction du privilège pouvant résulter soit du transfert volontaire du navire (l'extinction intervenant alors deux mois après la publication de l'acte de transfert) selon l'article L. 5114-19 3° du Code des transports, soit de la vente en justice du navire par un juge français ou étranger selon le 2° du même article

Section 2. L'application problématique du régime de la saisie de navire de la convention de 1952 à la saisie de soutes

La conception *in rem* de l'obligation adoptée par la convention de 1952 écarte indument certains créanciers maritimes du bénéfice d'une saisie de navire (§1). Par ailleurs, la jurisprudence actuelle quant aux navires saisissables n'assure pas la sécurité juridique des acteurs maritimes (§2).

§ 1. Les créanciers maritimes exclus du bénéfice de la saisie conservatoire de navire

La conception *in rem* du droit de créance adoptée par les rédacteurs de la convention de 1952 s'attache au navire qui a bénéficié du service ou de la livraison (A). La liste des créances pouvant bénéficier d'une saisie exclut toutefois certains créanciers qui pourraient aujourd'hui aisément être qualifiés de « maritime » (B).

A. La conception *in rem* du droit de créance

Conception anglo-saxonne de l'obligation – La *convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer* en date du 10 mai 1952 (ci-après convention de 1952) d'inspiration anglo-saxonne, consacre une conception *in rem* du droit de créance. Le navire est considéré comme un patrimoine d'affectation sur lequel seuls les créanciers dont la créance a un lien avec l'activité maritime peuvent prétendre. La convention énumère à l'article 1§1 les « *créances maritimes* » susceptibles de faire l'objet d'une saisie conservatoire de navire.

B. L'exclusion de certains créanciers maritimes du bénéfice d'une saisie conservatoire

L'exclusion de certains créanciers maritimes – Malgré la richesse de la liste, certaines créances sont exclues du bénéfice d'une saisie conservatoire. Pour ne prendre qu'un exemple, si les créances de soutes destinées à la propulsion du navire peuvent effectivement prétendre à la qualification de « *créance maritime* » en tant que « *fourniture, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériels faites à un*

navire en vue de son exploitation ou de son entretien » (art. 1§1 lettre (k)), tel n'est pas le cas de celles destinées à être resoutées sur un autre navire. Ainsi dans l'arrêt *Pom Thule* (CA Rouen 2^e ch. civ. 3 nov. 1998, navire *Pom Thule* DMF 1999.123, obs. Y Tassel), le fournisseur de soutes s'était vu refuser le bénéfice de la saisie du navire de son acheteur au motif notamment, qu'une partie seulement des soutes livrées avait été consommée par le débiteur. Pareille distinction est-elle légitime ? Le fournisseur de soutes qui livre du carburant à un armateur a-t-il toujours conscience du fait qu'une partie des soutes ne sont pas destinées à la consommation directe ? Est-il en mesure de savoir quelle quantité de soutes est destinée à la revente ? Si les navires quelconques ne sont pas en mesure de resouter ailleurs sans avoir des installations techniques très particulières, les pétroliers sont parfaitement capables de revendre le carburant contenu dans leurs soutes. Bien que la convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires (convention MARPOL) interdise une communication entre la partie machine et la partie cargaison, rien n'empêche physiquement un pétrolier de le faire⁴³. Et le fournisseur de soutes n'en saura rien.

L'exclusion remise en question – Avec l'entrée en vigueur de la convention de Genève du 12 mars 1999 *sur la saisie conservatoire des navires*, destinée à remplacer la convention de 1952 mais non ratifiée par la France, de nombreuses créances exclues du bénéfice d'une saisie conservatoire de navire sous l'empire de la convention de 1952 accèdent au statut de « *créances maritimes* ». L'extension du régime de la saisie conservatoire de navire de 1952 désormais dépassé à la saisie de soutes ne semble donc pas justifié sans compter l'insécurité juridique qui en découle.

§ 2. L'insécurité juridique issue d'une interprétation hésitante de la convention de 1952

L'article 3 §4 de la convention⁴⁴ consacre la saisissabilité des navires affrétés coque-nue ou à temps⁴⁵ à la condition d'alléguer une « *créance maritime* » relative au

⁴³ réponse faite par Cyril Delher, Professeur à l'ENSM

⁴⁴ « dans le cas d'un affrètement du navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affrèteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le Demandeur peut ce navire »

⁴⁵ Après quelques hésitations quant au type d'affrètement permettant une saisie conservatoire, la doctrine (A. Vialard « La saisie conservatoire du navire pour dettes de l'affrèteur à temps » DMF 1985.587) et la jurisprudence ont finalement considéré que l'alinéa 2 de l'article 3 §4 (« *l'alinéa qui précède s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une*

navire saisi. Toutefois une divergence de jurisprudence est apparue dans le cadre d'une autorisation de saisie demandée sur un navire affrété au débiteur mais ayant fait l'objet d'une redélivraison depuis la naissance de la créance, certaines juridictions subordonnant la saisie conservatoire à l'existence d'un privilège maritime (A) et d'autres se contentant d'une simple « *allégation de créance* » au sens de l'article 1 §1 de la convention (B).

A. La saisie conservatoire subordonnée à l'existence d'un privilège

La primauté de l'article 9 de la convention - Selon certaines juridictions (voir notamment CA Aix-en-Provence, 28 févr. 1996, navire *Cordigliera*, DMF 1997.34 ; Saint-Denis de La Réunion 9 août 2012 navire *Komodo* DMF 2013.746 obs. P. Delebecque), les termes de l'art 3 §4 ne doivent pas faire oublier ceux de l'article 9 alinéa 1 selon lesquels « *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* » et surtout ceux de l'alinéa 2 : « *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* ». La saisie conservatoire d'un navire affrété n'est donc possible (art. 3 §4), que si la *lex fori* le permet (art. 9). Or en droit français, la saisie d'un bien n'appartenant pas au débiteur est impossible sauf s'il existe un privilège maritime octroyant un droit réel sur le navire.

L'existence d'un privilège - Toutes les « *créances maritimes* » énumérées à l'article 1 §1 de la convention de 1952 ne sont pas privilégiées au sens de l'article 2 de la convention de 1926, convention à laquelle la France est partie avec une trentaine d'autres Etats et qui constitue le droit commun en matière de privilèges et hypothèques maritimes en droit international. Selon cette dernière disposition en effet et si l'on s'intéresse aux seules fournitures de soutes, ne sont privilégiées sur « *le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires (souligné par nous) du navire et du fret acquis depuis le début du voyage : (...) 5. les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux,*

créance maritime ») permettait d'élargir la saisie conservatoire aux navires ayant fait l'objet d'un affrètement à temps ou au voyage.

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 si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants ». Notons que le bénéfice du privilège au créancier de l'affrètement est ainsi subordonné à la qualité d' « armateur » de l'affrètement, ce qui n'était pas chose évidente avant l'arrêt *Fatima* (Cass. com. 26 octobre 1999 DMF 2000 rapp. Rémy et n. I. Corbier). Les termes de la convention ont été repris en droit interne à l'article L. 5114-8 6° du code des transports. Cette dernière disposition étend toutefois le privilège aux 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* ». Si l'on considère que les soutes constituent un « accessoire » du navire, elles seront englobées dans le gage du créancier privilégié.

Vers une diminution du nombre des privilèges ? - Cette règle pourrait être amenée à être modifiée dans le cadre de la ratification de la convention internationale *sur les privilèges et hypothèques maritimes* en date du 6 mai 1993 destinée à remplacer la convention de 1926 et la convention de Bruxelles du 27 mai 1967 *pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes* (jamais entré en vigueur). La convention de 1993 supprime en effet le privilège décrit précédemment. Les fournisseurs de soute, créanciers d'affrètement, seront alors gravement exposés au risque commercial de leur cocontractant sauf à imposer un paiement comptant ou des garanties supplémentaires de paiement. L'affaiblissement des droits des fournisseurs locaux pourrait en définitive freiner le processus de ratification, ce d'autant plus que le droit français avait élargi l'étendue du privilège prévu par la convention de 1926 aux fournisseurs ayant contracté non pas avec le capitaine mais avec le consignataire de navire⁴⁶.

Un privilège efficace – Pour constituer un support à la saisie d'un navire en France, le privilège invoqué par le créancier reconnu par la loi du contrat, doit aussi exister en droit français (Cass. com. 20 mai 1997, navire *Nobility* DMF 1997.891, rapp. Rémy, obs. M. Rémond-Gouilloud). Or fréquemment les conditions générales des fournisseurs de soutes soumises au droit anglais incluent un privilège contractuel. Le fournisseur impayé tend donc à invoquer ce privilège pour saisir conservatoirement le navire de l'armateur-débiteur. Mais le droit français ne prévoyant que des privilèges légaux, le privilège contractuel ne peut constituer un support à la saisie conservatoire devant un juge français.

⁴⁶P. Bonassies « Le droit positif français en 1993 » DMF 1994.3

Saisie du navire *HC Nadja Maria* (CA Pau, 2ème Ch. Sec. 1 15 sept. 2015 navire *HC Nadja Maria* ; O. Cachard « La lettre ou l'esprit ? » DMF 2016.112) - Récemment encore la cour d'appel de Pau a eu l'occasion de se prononcer à ce sujet dans le cadre de la faillite retentissante d'OW Bunkers. Il s'agissait en l'espèce d'OW Bunkers, négociant en soutes (« fournisseur contractuel ») qui, pour alimenter le navire affrété *HC Nadja Maria*, avait passé commande auprès d'un fournisseur de carburants (« fournisseur réel »). Le groupe OW Bunkers ayant fait l'objet d'une procédure de faillite, le fournisseur réel tentait d'échapper au concours des créanciers en saisissant le bien du client final : le navire affrété ayant commandé les soutes. Après une première saisie réussie aux Etats-Unis (non partie à la convention de 1952) et donc l'émission d'une première garantie de l'affréteur, le fournisseur réel obtient l'autorisation de saisir une seconde fois le navire auprès du président du tribunal de commerce de Dax. La juridiction du fond rejette la demande de mainlevée. L'affréteur émet une nouvelle lettre de garantie pour libérer le navire et interjette appel. La cour d'appel réforme l'ordonnance et ordonne la mainlevée de la saisie en énonçant qu'« *il suit de l'articulation des articles 3 et 9 précités de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 que la saisie conservatoire d'un navire n'appartenant pas au débiteur ne peut être autorisée que si le saisissant se prévaut d'une créance privilégiée au sens de la loi applicable dans l'Etat dans lequel la saisie est pratiquée* ». Or en l'espèce, si la créance était bien maritime au sens de l'article 1 (k) s'agissant de fournitures de soutes alimentant le navire et lui permettant ainsi de naviguer, les carburants avaient été commandés à l'initiative de l'affréteur via son courtier et non pas par le capitaine. La créance n'était donc pas privilégiée au sens de la convention de 1926.

La saisie conservatoire, conçue comme un préalable à la saisie-exécution ? – Subordonner la saisie conservatoire de navire à l'existence d'un privilège revient à voir dans celle-ci les prémisses d'une procédure ayant pour objet la saisie-exécution du navire. Dans ce cadre, le créancier qui n'a pas de privilège – le créancier chirographaire - ne bénéficie pas d'un « *droit de suite* » lui permettant de réaliser une saisie-exécution dans les mains du propriétaire du navire. Il serait donc injuste que ce créancier qui ne peut aller jusqu'au bout de la procédure puisse la commencer. Dit autrement, si « *la saisie conservatoire est un instrument, sinon de mise en œuvre, au moins de préparation à la mise en œuvre de la sûreté (...) il est choquant de permettre au créancier non privilégié de se préparer ce qu'il le pourra réaliser* » (O. Cachard « La lettre ou l'esprit ? » DMF 2016.112).

La conception retenue par la nouvelle convention - La convention de 1999 consacre cette solution : « *la saisie d'un navire qui n'est pas la propriété d'une personne prétendument obligée à raison de la créance 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* » (art. 3§3). La saisie d'un navire en garantie d'une créance envers l'affrèteur ne sera possible pour des créances qui ne bénéficient pas d'un privilège maritime que dans les Etats de saisie connaissant la procédure *in rem*. Dans les autres Etats, le navire ne pourra être saisi à titre conservatoire que si une saisie-exécution est possible contre le navire.

B. La saisie conservatoire sans condition

La lecture indépendante des articles 3§4 et 9 de la convention - Selon d'autres juridictions, l'article 3 §4 n'a pas à être articulé avec l'article 9 de la convention. L'article 9 signifie simplement que « *la saisie du navire n'appartenant pas au débiteur ne peut se faire que sur le fondement d'une créance relative au navire (...) la condition nécessaire et suffisante pour saisir un navire affrété coque-nue est de pouvoir invoquer une créance relative au navire figurant dans la liste des créances permettant la saisie sur le fondement de la convention du 10 mai 1952* » (CA Montpellier, 1er dec. 2003, navire *Sargossa* DMF 2004.235 obs. L. Esnard et J.-P. Rémerly). « *Le droit de suite exclu à l'article 9 concerne uniquement l'aliénation du navire et la faculté de saisir entre les mains de l'acquéreur* » (CA Rennes 25 sept. 2012 navire *Pioneer Atlantic* n° 12-00623 et 12-00665 ; DMF 2013.746 obs. P. Delebecque). Il ne concerne pas le cas où l'affrètement pendant lequel la créance du fournisseur est née a donné lieu à la redélivraison du navire au moment où la saisie est demandée.

Saisie du navire London 2012 – Un navire affrété avait fait l'objet d'un sous-affrètement au voyage. Juste avant la redélivraison, le sous-affrèteur avait directement commandé des soutes sans que ce contrat ne soit conclu avec le capitaine. La créance n'avait donc pas vocation à être privilégiée. Le fournisseur impayé avait obtenu du tribunal de commerce de la Rochelle l'autorisation de saisir conservatoirement le navire. La cour d'appel confirme en énonçant que l'article 9 alinéa 2 de la convention « *ne peut être interprété comme créant une interdiction de saisie conservatoire à un créancier qui n'est pas privilégié sur un bateau dont l'affrètement n'est plus en cours* » (CA Poitiers, 31 mars 2015 navire *London*).

L'article 3§4 de la convention qui autorise la saisie du navire affrété doit être lu indépendamment de l'article 9.

La saisie conservatoire, moyen de pression autonome ? - En admettant que le créancier non privilégié puisse saisir conservatoirement un navire, la cour d'appel semble considérer que la saisie conservatoire constitue un instrument totalement autonome de la saisie-exécution : elle ne constitue qu'un moyen de pression. Or si on peut effectivement comprendre que la saisie conservatoire puisse être utilisée contre le débiteur indélicat pour le gêner dans son exploitation et le forcer à honorer sa créance, on est moins enclins à admettre qu'elle puisse être utilisée pour transférer le risque commercial du fournisseur de l'exploitant sur le propriétaire du navire.

Une solution pérenne ? – Plus récemment encore mais toujours dans le cadre de la faillite d'OW Bunkers, ING Bank NV qui avait, en échange de l'octroi de lignes de crédit à OW Bunkers, obtenu d'être subrogée dans les droits de ce dernier pour certaines de ses créances, a repris l'argumentation de la cour d'appel de Poitiers (CA Saint-Denis de La Réunion ch. civ. 13 dec 2016 n° 16/19 DMF 2017.127, obs. P. Bonassies). Dans le cadre d'une créance de soutes restée impayée par l'affrèteur du navire *Murou*, la banque a invoqué, outre une « *créance maritime* » incontestable au sens de l'article 1 (k) de la convention de 1952, le fait qu'il n'appartenait pas au juge de la rétractation de statuer sur le fond de la créance et d'en désigner le débiteur effectif, la seule allégation d'une « *créance maritime* » suffisant à fonder une saisie conservatoire de navire au visa de la convention de 1952 et enfin que le fait que la créance ne soit pas privilégiée n'avait aucune incidence. La Cour d'appel se penche sur chacun des arguments présentés par la requérante. S'agissant de la « *créance maritime* » tout d'abord, elle considère que si la fourniture de soutes alimentant le navire et lui permettant ainsi de naviguer constitue par nature une prestation constitutive d'une *créance maritime*, elle constate que cette dernière n'est caractérisée qu'entre l'affrèteur et le fournisseur réel de soutes. La banque, subrogée dans les droits du négociant en soutes, ne pouvait donc s'en prévaloir pour effectuer une saisie conservatoire de navire. S'agissant du caractère non privilégié de la créance, la cour reprend la position prise par la cour d'appel de Pau : « *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* ». Nous nous permettons de critiquer l'emploi de l'expression « *n'appartenant plus au débiteur* » dans une espèce où aucun transfert de propriété n'avait eu lieu. Il semble en réalité que le raisonnement de la cour d'appel se soit fondé sur le fait que la saisie

conservatoire avait été demandée après que la redélivraison ait eu lieu. Autrement dit la saisie conservatoire n'était plus justifiée à partir du moment où la mesure avait pour effet non plus de faire pression sur le débiteur, mais de préjudicier à un tiers : le propriétaire du navire. Cette solution rejoint la position de la doctrine majoritaire qui considère que la saisie conservatoire doit être mise en corrélation avec le temps d'exécution de la charte-partie⁴⁷.

Incertitude - La situation du créancier fournisseur de soutes est pour le moins difficile à déterminer. Si les arrêts *HC Nadja Maria* et *Murou* devaient faire jurisprudence, le fournisseur ne pourrait saisir le navire auquel la créance se rapporte que s'il bénéficie d'une créance privilégiée. Le négociant en soutes ne pourrait quant à lui jamais procéder à une saisie conservatoire puisque sa créance n'est pas maritime. Toutefois en l'absence de prise de position de la cour de cassation, rien ne dit que la position de la Cour d'appel de Poitiers ne devrait pas prévaloir.

Conclusion - Nous avons pu voir que les caractéristiques de l'« accessoire » étaient antinomiques avec la relative autonomie des soutes par rapport au navire. Qualifier les soutes d'*accessoire* du navire au motif que le régime de la saisie conservatoire de navire est plus évolué que celui de droit commun aurait pu se justifier, quitte à entériner une conception fonctionnelle de l'accessoire. Mais comme on a pu le voir, la saisie conservatoire de navire affrété développe une grande insécurité juridique autour des acteurs maritimes. Il ne paraît donc pas opportun de soumettre les soutes au régime juridique de la saisie conservatoire de navire. L'inadaptation de l'accessoire comme qualification et l'inopportunité de son régime juridique nous poussent à rechercher une figure juridique plus adaptée.

⁴⁷ A. Vialard « saisie conservatoire du navire pour dettes de l'affréteur à temps » DMF 1985.587

Titre 2. Les soutes, un « élément » du navire, saisissables indépendamment du navire

Les soutes constituent un élément d'une universalité avec le navire (Chapitre 1). L'indépendance ainsi reconnue aux soutes implique l'application du régime de droit commun de la saisie (Chapitre 2).

Chapitre 1. Les soutes, un élément d'une universalité juridique avec le navire

Les soutes doivent selon nous être considérées comme un « élément » d'une universalité (Section 1). Cette position est partagée par d'autres droits (Section 2).

Section 1. Les soutes, élément d'une universalité

Les soutes constituent un « élément du navire » qui peuvent être appréhendées indépendamment du navire (§1) ce qui induit l'existence d'une universalité de fait (§2).

§ 1. Les soutes, meubles corporels attachés au navire

La nature de « biens corporels » caractérisée par les juridictions du fond (A) semble avoir été définitivement entérinée par la cour de cassation (B).

A. Les soutes, « meubles corporels » selon les juridictions du fond

La question de la nature juridique des soutes posée aux juridictions du fond - Saisies pour la première fois à notre connaissance en 1986 (CA Rouen 25 avril 1986 navire *Askania* rapporté par Tassel dans « regards sur la jurisprudence » DMF 1993.307) sur la question de la nature juridique des soutes, les juridictions du fond se

sont prononcées clairement en faveur de la qualification de « meuble corporel », susceptible d'une saisie distincte du navire.

L'affaire Felice - Une société avait été autorisée à procéder à une saisie conservatoire des soutes du navire *Felice*, propriété d'un tiers. L'objet du litige avait trait aux formalités que le créancier doit accomplir sous peine de caducité de la mesure conservatoire (et notamment sur le fait que la mesure n'avait pas été dénoncée au tiers saisi). Notons simplement qu'en s'estimant compétent, le juge de l'exécution, bénéficiant d'une compétence de principe en matière de saisie conservatoire de droit commun et d'une compétence subsidiaire en matière de saisie de navire, a admis que les soutes constituaient des « biens corporels » détachés du navire qui étaient soumis quant à leur saisie, au droit commun des procédures civiles d'exécution (TGI Dax 27 oct. 1993 navire *Felice* DMF 1994.465 note J. J. Hulaud).

L'affaire Cléo D. – Un créancier avait obtenu l'autorisation de procéder à la saisie conservatoire des soutes du navire *Cléo D.* pour sûreté et conservation d'une créance alléguée de frais d'escale. Une autre société, se prétendant propriétaire et gestionnaire de soutes du navire, avait alors sollicité la mainlevée de cette saisie. La cour s'est prononcée de manière plus nette encore en énonçant que « *les articles 26 à 30 du décret du 27 oct 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer ne traitent en son chapitre VI section 1 et 2 que de la saisie conservatoire des navire* ». En conséquence, « *la saisie des soutes, meubles corporels au sens de l'article 74 de la loi du 3 juillet 1991, relève du droit commun, c'est à dire du droit interne de la saisie conservatoire mobilière et est régie par les dispositions de la loi du 9 juillet 1991 et le décret d'application du 31 juillet 1992* » (CA Rouen, 2e Ch. civ. 20 déc 1995, navire *Cléo-D* DMF 1997. 20 Note R. Achard).

Une prise de position nette des juridictions du fond - Les soutes constituent donc selon les juridictions du fond des biens indépendants du navire, saisissables de manière distincte. Une approbation de la part de la cour de cassation se faisant attendre dans la mesure où la doctrine refusait d'apporter son soutien à une pratique qui ne faisait selon elle, que « *contourner les exigences propres à la saisie conservatoire de navire* »⁴⁸.

⁴⁸ ⁴⁸ M. Ndendé « La problématique des saisies de soutes : la restauration de l'autorité du droit maritime » DMF 1998.823

B. Les soutes, « élément du navire » selon de la cour de cassation

La véritable portée de l'arrêt Saint Pierre – M. Ndendé a salué l'arrêt Saint Pierre comme consacrant la théorie de l'accessoire mais cette analyse n'est pas dénuée de critique. En énonçant que « *la saisie conservatoire des soutes (souligné par nous) d'un navire, lesquelles sont un élément de celui-ci, obéit aux mêmes règles de compétences que la saisie conservatoire du navire lui-même (souligné par nous) », la cour de cassation a nié le phénomène de quasi absorption qui serait effectivement intervenu si les soutes avaient été un « accessoire » du navire. Autrement dit, si les soutes avaient véritablement été un « accessoire » au navire, la « *saisie des soutes* » n'aurait pas pu avoir eu lieu puisque l'accessoire ne peut être saisi sans le principal. Il n'y aurait eu qu'une saisie de navire. La distinction effectivement faite entre « *saisie de soutes* » et « *saisie de navire* » par la cour de cassation invite le lecteur à reconnaître l'autonomie des soutes par rapport au navire et donc à refuser à ces dernières la qualification d' « accessoire ».*

Les soutes et le navire, constitutifs d'unité juridique - Le visa choisi par la cour de cassation pour casser l'arrêt d'appel se révèle instructif. Selon l'article 29 du décret n°67-967 du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires (abrogé par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 codifiant la partie législative du code des transports) cité au visa, « *la saisie conservatoire (d'un navire) est autorisée par ordonnance rendue sur requête par le président du tribunal de commerce ou, à défaut, par le juge d'instance* ». En revanche, selon l'article 211 du décret n° 92-755 du 31 juillet 1992 (aujourd'hui codifié en substance aux articles R. 511-2 CPCE⁴⁹ et L. 511-3 du même code⁵⁰) également cité au visa, « *le juge compétent pour autoriser une mesure conservatoire est le juge de l'exécution du lieu où demeure le débiteur. Toutefois, si la mesure tend à la conservation d'une créance relevant de la compétence d'une juridiction commerciale, elle peut (souligné par nous) être autorisée avant tout procès, par le président du tribunal de commerce de ce même lieu* ». L'emploi du verbe « pouvoir » induit le caractère facultatif de la compétence du président du tribunal de commerce. Il en résulte donc que l'autorisation peut également être accordée par le juge de l'exécution, même lorsqu'il s'agit d'une créance relevant de la compétence de la juridiction commerciale⁵¹. En décidant que « *la saisie*

⁴⁹ par décr. n° 2012-783 du 30 mai 2012

⁵⁰ par ord. n° 2011-1895 du 19 dec. 2011

⁵¹ JcL Encyclopédie des Huissiers fasc 10 n° 120 et S. Guinchard et T. Moussa, Dalloz action 2013-2014 *Droit et Pratique des voies d'exécution* n° 612.21 p 576

conservatoire des soutes d'un navire, lesquelles sont un élément de celui-ci, obéit aux mêmes règles de compétences que la saisie conservatoire du navire lui-même », la cour de cassation a voulu selon nous reconnaître l'unité juridique constituée par le navire et les soutes sans pour autant nier l'individualité de ces dernières. « *En conséquence, conformément à l'article 29 du décret du 27 octobre 1967 portant statut des navires, le président du tribunal de commerce est compétent pour l'autoriser* ». La cour condamne ainsi l'arrêt d'appel pour avoir jugé le président du tribunal de commerce du lieu où avait fait escale le navire litigieux incompétent pour la saisie conservatoire de soutes (dont elle reconnaît ainsi l'autonomie) et pour avoir retenu la compétence du juge de l'exécution du lieu où demeure le débiteur.

Un même régime pour une bonne administration de la justice - Face à une demande de saisie concomitante du navire et de ses soutes, il paraît ressortir d'une bonne administration de la justice de concentrer sur le même juge la compétence pour autoriser la saisie des deux éléments. C'est dans cet objectif que la cour de cassation a, selon nous, dans son arrêt *Saint Pierre*, élargi la compétence du président du tribunal de commerce, spécifique à la saisie de navire, à la saisie de soutes. Mais la cour ne s'est prononcée que sur la compétence d'attribution et non sur la compétence territoriale.

Le doute quant à la compétence territoriale – Le régime de droit commun des procédures civiles d'exécution comportait à l'époque une lacune. Sous l'empire de la loi du 9 juillet 1991 et du décret du 31 juillet 1992 qui avaient tenté de concentrer entre les mains du seul juge de l'exécution les litiges relatifs à l'exécution forcée⁵², deux dispositions se confrontaient en effet en matière de compétence territoriale. L'article 9 alinéa 2 du décret du 31 juill. 1992 (aujourd'hui codifié à l'article R. 121-2 alinéa 2 CPCE⁵³), relatif à la compétence disposait que « *à moins qu'il n'en soit disposé autrement, le juge de l'exécution territorialement compétent, au choix du demandeur, est celui du lieu où demeure le débiteur ou celui du lieu d'exécution de la mesure. Lorsqu'une demande a été portée devant l'un de ces juges, elle ne peut l'être devant l'autre. Si le débiteur demeure à l'étranger ou si le lieu où il demeure est inconnu, le juge compétent est celui du lieu d'exécution de la mesure* ». La locution « *à moins que* » amenait à priori le lecteur à voir une application de la maxime « *specialia generalibus derogant* ». Ainsi, si une disposition spéciale à la mesure conservatoire établissait une autre règle, cette dernière devait prévaloir au

⁵² A. Leborgne *Droit de l'exécution* Précis Dalloz 2014 2ème éd. n° 818 et 821

⁵³ par décr. n° 2012-783 du 30 mai 2012

détriment de la règle ci-dessus exposée. Or selon l'article 211 du même décret, en matière de saisie conservatoire, « *le juge compétent pour autoriser une mesure conservatoire est le juge de l'exécution du lieu où demeure le débiteur* ». Mais qu'en est-il lorsque le débiteur propriétaire de la chose objet de la saisie est domicilié à l'étranger ? Faire prévaloir l'article 211 sur l'article 9 revenait à donner compétence au tribunal du domicile du débiteur et à dénier la possibilité pour le créancier de saisir, aux termes de l'article 9, le juge du lieu d'exécution de la mesure. A. Vialard avait mis en lumière cette imperfection⁵⁴. L'auteur refusait de faire prévaloir la disposition générale au détriment de la disposition spéciale au motif que la seconde était une « *disposition d'ordre public* » dans le domaine spécial des mesures conservatoires. Cette analyse revenait à refuser au créancier d'un débiteur étranger la possibilité pour lui de saisir un navire en France par le biais d'un juge français. Pour obtenir autorisation de saisir le navire en France, le créancier devait s'adresser au juge étranger du lieu où demeurait le débiteur, en espérant que le droit applicable permette au juge d'émettre une autorisation de saisie à réaliser dans un autre Etat. La primauté de l'article 211 sur l'article 9 alinéa 2 aboutissait en somme à rendre les navires des débiteurs résidant à l'étranger insaisissables en France et donc à un déni de justice contraire à l'article 1 alinéa 2 de la loi du 9 juillet 1991 selon lequel « *tout créancier peut, dans les conditions prévues par la loi, pratiquer une mesure conservatoire pour assurer la sauvegarde de ses droits* »⁵⁵. Dans l'affaire du navire *Saint Pierre*, le débiteur était situé en France ; le risque de déni de justice n'existait donc pas. Mais le contentieux maritime présentant majoritairement un caractère international, les praticiens appelaient de leurs vœux une prise de position claire de la part de la jurisprudence.

La fin du déni de justice (1^{er} acte) – Par un arrêt en date du 5 janvier 1999 (Cass. com. 5 janv. 1999, n° 93-19.688 navire *Gure Maiden*, *Bull. civ.* IV, n°2 ; DMF 1999.130 rapp. Rémy, note Vialard), la cour de cassation a considéré que par application des dispositions contenues au sein des articles 4 et 5⁵⁶ de la convention de 1952, « *l'autorité judiciaire française a compétence internationale exclusive pour autoriser dans un port français la saisie conservatoire d'un navire ou en ordonner mainlevée même si le débiteur demeure à l'étranger* ». La doctrine a fermement

⁵⁴ A. Vialard « Les insaisissables : faut-il faire une croix sur la bannière étrangère ? » DMF 1993.28

⁵⁵ C. Thelcide « la saisie conservatoire des créances de l'armateur commentaire d'un arrêt rendu par la deuxième chambre civile de la cour de cassation le 29 novembre 2006 », *Revue Scapel* 2006 p. 189

⁵⁶ « 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 »

condamné cet arrêt tout en admettant son opportunité. Il est vrai que la Convention n'a pas pour objet de désigner les juridictions compétentes parmi les juridictions françaises ou de désigner l'autorité judiciaire française comme seule compétente en la matière. C'est à l'Etat contractant seul qu'il revient de poser les règles déterminant cette compétence spéciale. Or selon l'article 211 du décret, le droit interne ne reconnaît pour compétent que le juge étranger du domicile du débiteur dès lors qu'il réside à l'étranger. L'argumentation de la cour de cassation n'était donc pas suffisante pour asseoir la compétence du juge du lieu d'exécution de la mesure.

La fin du déni de justice (2ème acte) - Par un arrêt en date du 9 novembre 2006 (Cass. civ. 2^e, 9 nov. 2006, n° 04-19.138 Dr. & patr. 2007, mai 2006. N° 164), la cour de cassation met fin au déni de justice instauré par la réforme de 1991 par une démonstration cette fois plus convaincante. En l'espèce, il s'agissait d'un créancier qui avait obtenu d'un juge de l'exécution de Nice qu'il l'autorise à prendre des inscriptions d'hypothèque sur des immeubles situés en France appartenant à un débiteur domicilié à Monaco. Conformément à l'analyse présentée plus haut, le débiteur soutenait qu'en vertu de l'article 211 du décret du 31 juillet 1992, seul le tribunal de Monaco était compétent pour autoriser une saisie conservatoire sur ses biens, dans la mesure où il demeurait dans cette principauté. La cour d'appel avait rejeté l'argument en considérant que l'article 9 du décret, prévoyant une option de compétence lorsque le débiteur était domicilié à l'étranger, devait prévaloir sur l'article 211. Le débiteur avait formé un pourvoi en cassation. La deuxième chambre civile approuve les juges du fond d'avoir retenu que la règle édictée par l'article 211 n'était pas exclusive de l'application de l'article 9, alinéa 2 dont « *les dispositions d'ordre public donnent compétence au juge de l'exécution du lieu d'exécution de la mesure lorsque le débiteur demeure à l'étranger* ». Dès lors, le créancier d'un débiteur domicilié à l'étranger pouvait saisir le tribunal du lieu d'exécution de la mesure conservatoire. Cette solution apportée dans le cadre d'un litige de droit civil, était transposable à la saisie de navire puisque le décret du 27 octobre 1967 étant muet sur la question de la compétence territoriale, il fallait appliquer, à titre subsidiaire, les dispositions de droit commun des procédures civiles d'exécution⁵⁷.

⁵⁷ Notons que C. Thelcide considère pour sa part que l'article 9 alinéa 2 de la loi de 1991 ne s'applique pas au président du tribunal de commerce. Dans le silence de la cour de cass, il conseille donc aux créanciers des armateurs demeurant à l'étranger de s'adresser au juge de l'exécution du lieu d'exécution de la mesure.

Un régime spécifique de compétence pour le navire – Lors de la codification de la partie réglementaire du code des transports⁵⁸, il a été précisé que « *le juge territorialement compétent pour autoriser une mesure conservatoire est celui du lieu l'exécution de la mesure* » (art. R. 5114-16 C. transp.). La compétence du juge du lieu de domicile du débiteur a été expressément écartée (art. R. 5114-17 C. transp.). Plus besoin de passer par le truchement des textes de droit commun. Désormais, en vertu de l'arrêt *Saint Pierre* et des textes nouveaux, quel que soit le lieu de domicile du débiteur, le juge compétent pour autoriser une saisie conservatoire de soute est le président du tribunal de commerce du lieu d'exécution de la mesure.

L'arrêt *Pom Thule* – Après l'arrêt *Saint Pierre*, une nouvelle affaire a permis à la cour de Rouen de réaffirmer la possibilité de procéder à une saisie de soutes. Par une ordonnance rendue sur requête, un fournisseur de soutes a été autorisé à saisir le navire *Pom Thule* ainsi que les soutes dudit navire pour sûreté et conservation de sa créance. Deux requérants se prétendant pour l'un propriétaire du navire et pour l'autre affréteur, ont sollicité conjointement en référé devant le président du tribunal de commerce la rétractation de l'ordonnance. La juridiction a rejeté la demande. Les requérants ont alors interjeté appel. La Cour répond aux demandes des requérants en deux parties. Après avoir infirmé l'ordonnance portant autorisation de saisie du navire, elle se penche sur la saisie de soutes. Cette articulation réaffirme une fois de plus l'autonomie des soutes par rapport au navire. Puis coupant court à toute discussion, elle affirme par la suite que la saisie conservatoire des soutes du navire « *est régie par les dispositions de la loi du 9 juillet 1991 et celles du décret du 31 juillet 1992* » (CA Rouen 2^e ch. civ. 3 nov. 1998, navire *Pom Thule* DMF 1999.123, obs. Y Tassel).

Droit positif – L'arrêt *Saint Pierre* a donné lieu à des interprétations divergentes, les uns considérant qu'il en ressortait que les soutes constituaient un *accessoire* du navire donc qu'elles étaient insaisissables indépendamment du navire⁵⁹, les autres considérant que si la règle sur la compétence d'attribution propre à la saisie de navire s'étendait à la saisie de soutes, « *on ne sa(va)it pas si toutes les autres règles relatives à la saisie de navire (étaient) applicables à la saisie de soute* »⁶⁰. L'arrêt *Pom Thule* semble toutefois avoir donné raison aux seconds en affirmant nettement

⁵⁸ Décr. n° 2016-1893 du 28 décembre 2016 entré en vigueur le 30 décembre 2016.

⁵⁹ DMF 1998.823, obs. M. Ndendé

⁶⁰ O. Raison « La saisie conservatoire de soutes est-elle soumise à la convention de Bruxelles de 1952 ? » DMF, n° 176, 1er juill. 2010 actes du colloque franco-belge AFDM-ABDM

la qualification de *bien corporel* des soutes, leur autonomie par rapport au navire et l'application du régime de droit commun à ces dernières. La nature juridique des soutes étant désormais consacrée, il nous appartient maintenant de nous interroger sur le lien entre les soutes et le navire et plus précisément selon quel cadre juridique il convient de les appréhender.

§ 2. Les soutes, élément d'une universalité juridique

Nous avons eu l'occasion de le voir : les soutes se caractérisent par une autonomie certaine ; pour autant elles ne sauraient être complètement détachées du navire (A). Nous pensons que la qualification juridique d'universalité juridique est le plus à même de désigner la relation toute particulière qu'entretiennent les soutes avec le navire (B).

A. Entre autonomie et interdépendance, la recherche d'une qualification exacte

Quelle qualification ? - L'accessoire est l'élément qui, sans faire corps avec le principal, lui est indissolument lié dans la mesure où il ne tire son utilité que du service qu'il apporte au principal. Les soutes, nous avons eu l'occasion de le voir plus haut, permettent l'exploitation du navire. Nous pourrions donc nous contenter de conclure qu'elles sont « *au service du principal* » et donc qu'elles constituent un accessoire des soutes. Mais nous avons également pu voir qu'elles pouvaient aussi faire l'objet de transvasements d'un navire à un autre ou qu'elles pouvaient faire l'objet d'un gage, ce indépendamment du navire. Les soutes sont donc dotées d'une capacité d'émancipation qui les éloignent d'autant de la qualification d'accessoire. Pour autant, elles ne peuvent être coupées du navire pour lequel elles ont été initialement conçues. L'unité économique que constitue le navire et les soutes ne peut être niée. Quelle figure juridique serait à même de reconnaître cette spécificité des soutes ?

L'accessoire, une « solution d'attente » - Goubeaux l'admettait lui même : « *la théorie de l'accessoire constitue une solution d'attente (face à) une insuffisance qui devrait inciter à l'élaboration de solution nouvelles* ». Si la figure de l'accessoire est effectivement inadaptée pour consacrer l'unité économique que constitue les soutes et le navire, d'autres cadres juridiques peuvent être envisagés et particulièrement celui de l'universalité juridique.

B. L'universalité juridique, une qualification adaptée pour rendre compte de l'unité économique des soutes et du navire

La figure du « l'universalité juridique » – Les « *biens universalité* » ont été définis par R. Savatier comme « *des groupements cohérents de biens élémentaires (...) qui unifiés en fonction d'un but, acquièrent en lui, un caractère incorporel* »⁶¹. Cette figure juridique a ensuite pris le nom d'« *universalité de fait* » puis d'« *universalité juridique* ». En l'absence de définition légale, la doctrine et la jurisprudence tenté d'en déterminer les contours. Elle l'a d'abord défini par rapport à l'universalité de droit. L'universalité de fait se rapproche en effet de cette dernière par le fait qu'elle est conçue comme un ensemble distinct des éléments qui la composent. Elle s'en éloigne toutefois par son absence de passif corrélatif à l'actif. La jurisprudence a pour sa part, analysé l'universalité juridique comme un élément incorporel ce qui s'explique sans doute par le fait que l'unité formée n'est qu'intellectuelle⁶². Par la suite, R. Gary a tenté de dégager une définition positive. On peut désormais définir l'universalité juridique à partir de 4 critères cumulatifs. Il s'agit d'une pluralité de biens distincts et autonomes, ayant une valeur économique propre, unis par un même but et dont la pérennité est assurée par la subrogation ou la fongibilité de nouveaux éléments aux anciens.

Les soutes, élément d'une universalité juridique ? – Les soutes sont dotées d'une relative autonomie qui les distinguent du navire. La condition de pluralité d'éléments distincts et autonomes est donc remplie. Les soutes peuvent en outre être cédées ou faire l'objet d'un gage autonome. La condition d'une « *valeur économique propre* » est donc remplie. L'ensemble soutes/ navire constitue par ailleurs un groupement cohérent unifié en fonction du même but : l'exploitation du navire. La différence de propriété entre soutes et navire est parfaitement possible dans le cadre d'un *bien universalité* puisque les éléments de ce dernier sont unis par leur but commun. En effet, dans la mesure où propriétaire du navire et propriétaire des soutes (l'affrètement) sont engagés dans l'accomplissement du but commun, l'expédition maritime, la différence de propriété n'a aucune incidence. La condition d'une union pour l'accomplissement d'un même but est donc remplie. Enfin la pérennité de l'ensemble navire/ soutes est assuré par la fongibilité des nouvelles soutes aux anciennes. Les quatre conditions nécessaires pour caractériser une universalité de fait sont donc

⁶¹ R. Savatier « Essai d'une présentation nouvelle de biens incorporels » RTD 1958 p 331

⁶² E. Meiller « L'universalité de fait » RTD civ. 2012 p. 651

remplies. Les soutes constituent donc bien un élément de l'universalité de fait que forme le navire.

Le régime applicable aux soutes, élément d'une universalité - Le régime juridique d'un élément composant une universalité de fait est fondamentalement différent de celui de l'accessoire. L'élément peut être saisi isolément de l'universalité ce qui rend les soutes saisissables indépendamment du navire. Toutefois, « *l'acte sur l'universalité de fait fait ressentir son effet sur les éléments (...) inversement, l'acte sur un élément peut avoir des répercussions sur toute l'universalité* »⁶³. Effectivement, la saisie du navire entraîne l'impossibilité d'user des soutes. Inversement, la saisie des soutes entraîne comme nous le verrons par la suite, l'immobilisation du navire. Autrement dit si le régime applicable aux soutes (l'élément) est distinct de celui de l'universalité toute entière (application du régime de droit commun des saisies), le régime de l'élément ne peut être tout à fait différent. C'est la raison pour laquelle la cour de cassation a considéré dans l'arrêt *Saint Pierre* que le juge compétent pour la saisie de navire était aussi compétent pour la saisie de soutes. En outre, la substance de l'universalité doit être conservée par son détenteur⁶⁴. De la même manière, l'affréteur doit rendre le navire dans le même état que celui dans lequel il lui a été délivré. Il doit d'une part remplir les soutes du navire avec la même quantité de carburant que celle qui avait été mise à sa disposition par le fréteur au moment de la livraison. L'affréteur doit d'autre part remplir le navire avec des soutes adaptées au navire. A défaut, les machines pourraient en effet en souffrir et dégrader la valeur de l'ensemble de l'universalité.

Vers la consécration de l'universalité de fait ? – Malgré l'attrait de la théorie de l'universalité de fait, celle des *agrès et apparaux* et de l'accessoire ne font pas long feu. En vérité, il faut bien comprendre que que l'on parle d'*agrès et apparaux*, d'accessoire ou d'élément du navire, les trois constructions juridiques visent toutes à rendre compte de l'unité juridique qui les lie. Notre préférence pour celle de l'universalité de fait tient simplement au fait que cette dernière construction nous paraît le plus approcher de la nature spécifique des soutes. L'ordre juridique français n'a pas été le seul à s'interroger sur la saisissabilité des soutes et donc sur la nature juridique de ces dernières.

⁶³ E. Meiller « L'universalité de fait » RTD *civ.* 2012 p. 651

⁶⁴ E. Meiller « L'universalité de fait » RTD *civ.* 2012 p. 651

Section 2. Une position partagée par d'autres droits

Certains droits ont adopté la même solution que le droit français dans l'arrêt *Pom Thule*. Nous nous restreindrons à l'étude du droit anglais (§1) et du droit australien (§2).

§ 1. Les soutes indépendantes du navire en droit anglais

L'affaire Santa Anna – Dans une espèce soumise aux juges anglais, un créancier hypothécaire du fréteur avait obtenu l'autorisation de saisir un navire affrété à temps et en demandait la vente. Pour demander la distraction du carburant contenu dans le navire, l'affréteur invoquait son droit de propriété sur le combustible (Time charter-Parties, ownership of bunkers, J.B.L, March 1981, p 145 et s – (1980) 1 Lloyd's Rep., p. 180). Le navire ayant été affrété sous charte Shelltime 3, les juges ont considéré au vu des clauses 6 qui prévoit que la fourniture du combustible incombe à l'affréteur et 22 qui prévoit que l'affréteur doit payer le combustible se trouvant à bord lors de la livraison du navire, qu'il ressortait de ces stipulations que le combustible de soute était la propriété de l'affréteur et qu'un créancier du fréteur ne pouvait donc le saisir.

§ 2. Les soutes indépendantes du navire en droit australien

La saisissabilité de principe des soutes indépendamment du navire – Le droit australien admet la saisie de soutes indépendamment du navire. Il convient toutefois de noter que cette saisie n'est l'apanage que du sauveteur qui a un privilège maritime sur les soutes et du bénéficiaire d'une créance maritime générale ayant un lien direct avec les soutes. Le droit de pratiquer une saisie conservatoire sur les soutes ne s'étend donc pas à toutes les créances maritime dont l'affréteur à temps est débiteur (D. James « Arrest of Time Charterer's Bunkers in Australia » (1992) 22 International Banking Law 365). Cette position a été réitérée à l'occasion de la faillite d'OW Bunkers. Dans le cadre d'une saisie-vente de soutes, le produit de la vente du navire *MV Mawashi Al Gassem* d'une part et du contenu de ses soutes d'autre part avaient été placés sur deux comptes rémunérés différents. Les fonds issus de la vente du navire s'étant révélés insuffisants pour désintéresser un créancier hypothécaire, ce dernier avait réclamé, en plus des fonds liés au produit de la vente des soutes. La banque fondait sa prétention sur le fait que les soutes constituaient un

« *appendice du navire* » aux termes du contrat de prêt. La cour fédérale australienne a rejeté l'argument en considérant qu'il n'était pas nécessaire ni même habituel que les soutes soient considérées comme appartenant au propriétaire du navire (Australia Federal court (3 August 2007), OW Bunkers & Trading Company Ltd A/S v The Ship MV « Mawashi Al Gassem » (No 2) – ((2007) FCA 1139) DMF 2010.923).

Les soutes, élément d'une universalité, saisissables indépendamment du navire –
Au travers de la qualification d' « *élément du navire* », les soutes acquièrent une autonomie dont elles ne bénéficient pas sous la qualification d'accessoire. Elles sont ainsi extraites du seul gage des créanciers maritimes pour rejoindre celui des autres créanciers.

Chapitre 2. L'opportunité de la qualification d' « élément » du navire : l'application du régime du droit commun de la saisie

La reconnaissance de l'autonomie des soutes par rapport au navire induit l'application du régime de droit commun des saisies conservatoires.

La saisie conservatoire des soutes est ainsi admise à la condition que le créancier apporte la preuve que ces dernières sont la propriété de son débiteur (Section 1) et que la créance qu'il invoque présente certaines caractéristiques (Section 2).

Section 1. La saisie des soutes, biens du débiteur

L'autonomie des soutes par rapport au navire permet de donner un nouveau gage aux créanciers ayant contracté avec l'affréteur (§1). La détermination des bénéficiaires d'une saisie conservatoire de soutes n'est toutefois pas évidente (§2).

§ 1. Un instrument au service des créanciers de propriétaires

La saisie conservatoire est réservée aux créanciers de débiteurs propriétaires (A). La saisie conservatoire de soutes constitue donc le lot des seuls créanciers détenant une créance contre le propriétaire de soutes (B).

A. L'appréhension des seuls biens du débiteur

La saisie conservatoire des biens du débiteur - « *La saisie conservatoire peut porter sur tous les biens mobiliers corporels ou incorporels appartenant au débiteur* » (art. L. 521-1 CPCE).

B. Les soutes, gage des créanciers du propriétaire

Les créanciers des propriétaires de soutes – Quels sont les créanciers éventuellement bénéficiaires d'une saisie conservatoire de soutes ? Répondre à cette question revient à s'interroger sur l'identité des propriétaires de soutes. La réponse semble à priori évidente. Il s'agirait soit du propriétaire du navire, lorsqu'il exploite lui-même le navire soit de l'affréteur qui est propriétaire des soutes pendant tout l'affrètement. Les soutes semblent ainsi constituer un gage rassurant pour les créanciers. Qu'ils contractent avec un fréteur ou un affréteur, ils pourront toujours (sous réserve de remplir les conditions précisées plus loin) saisir les soutes. Nul besoin de s'assurer de bénéficier d'un privilège en s'efforçant de contracter avec le capitaine.

L'absence de concours avec les créanciers du fréteur - Les créanciers de l'affréteur ne subiront pas le concours des créanciers du fréteur. Ainsi dans l'arrêt *Pom Thule*⁶⁵, la cour d'appel de Rouen a refusé de faire droit à la demande d'un créancier qui demandait l'autorisation de saisir un navire d'une part et ses soutes d'autre part dans la mesure où il ne détenait pas une créance contre le propriétaire des soutes, l'affréteur. N'oublions pas toutefois que la qualité de propriétaire des soutes change tout au long de l'exécution de la charte-partie.

§ 2. Les difficultés de détermination quant aux débiteurs propriétaires

Si les soutes semblent constituer un gage séduisant pour les créanciers, le transfert de la qualité de propriétaire en cours de charte oblige à une étude approfondie des contrats d'affrètement et de leur date de conclusion pour déterminer les créanciers éligibles à une saisie conservatoire de soutes (A). Dans certains cas, il arrive que la détermination du propriétaire soit quasiment impossible (B).

⁶⁵ CA Rouen 2^e ch. civ. 3 nov. 1998, navire *Pom Thule* DMF 1999.123, obs. Y Tassel

A. Le transfert de la qualité de propriétaire au cours de l'affrètement

Fréteur et affréteur, tour à tour propriétaire des soutes – « *The Charterers at port of delivery and the Owners at port of re-delivery shall take over and pay for all fuel oil remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective port* » (clause 5 de la Baltimé 2001). Autrement dit, l'affréteur au moment de la livraison et le propriétaire (du navire) à la redélivraison devra reprendre et payer le fuel restant dans les soutes du navire au prix coûtant dans le port en question. L'affréteur n'est donc propriétaire qu'entre le moment où il prend livraison du navire en payant les soutes et celui où il redélivre le navire au fréteur. Le fréteur est quant à lui propriétaire des soutes entre la redélivraison de son navire consécutivement à un premier affrètement et la nouvelle livraison de celui-ci du fait de l'exécution d'un second affrètement.

B. L'incertitude quant à l'identité du propriétaire

Mélange de soutes – Ces transferts de propriété successifs rendent parfois difficile la détermination du véritable propriétaire. Qu'en est-il en effet lorsque l'affréteur après avoir pris le navire à la livraison avec une certaine quantité de carburant non payée par le fréteur fait ensuite un nouveau plein et arrive au port de redélivraison (hypothèse d'un *trip charter*) avec des soutes mélangées et sans avoir payé le fournisseur de soutes ? Quel est le créancier en droit de saisir les soutes ? Celui du propriétaire du navire ou celui de l'affréteur ? Doivent-ils entrer en concours ?

L'affréteur, véritable propriétaire ? – L'arrêt *Res Cogitans* de la Cour suprême du Royaume-Uni (*The Res Cogitans*, PST Energy 7 Shipping LLC v. OW Bunkers Malta Ltd. (2015) EWCA Civ. 1058) a plongé la matière dans le doute. M. Burns⁶⁶ l'avait relevé : le fait de voir dans le contrat de fourniture de soute un contrat *sui generis* qui n'a pas pour objet de transférer la propriété des soutes dénie au propriétaire du navire (s'il exploite lui même le navire) ou à l'affréteur la qualité de propriétaire des soutes. Dès lors, les créanciers de l'affréteur ou du fréteur ne pourront plus saisir les soutes acquises par le biais d'un contrat de fourniture de soutes soumis au droit anglais. Seul le fournisseur réel de soutes, bénéficiaire de la

⁶⁶ M. Burns « Supreme Court in OW Bunker confirms : bunker supply contract not a contract of sale » Shipping & Trade law June 2016

clause de réserve de propriété pourrait se faire payer sur les soutes et ce, par le biais d'une action en revendication. Nous aurons l'occasion de l'étudier plus tard.

Les autres conditions à la saisie de soutes - Outre la condition de la saisie des soutes, propriété du débiteur, le droit commun des procédures civiles d'exécution conditionne la saisie conservatoire de soutes à la nécessité d'une créance paraissant fondée en son principe et à des circonstances mettant en péril le recouvrement.

Section 2. La nécessité d'une créance « paraissant fondée en son principe » et de « circonstances mettant en péril le recouvrement »

Selon l'article L. 511-1 CPCE, la saisie conservatoire est subordonnée à ce que le créancier prouve l'existence d'« *une créance paraissant fondée en son principe* » (§1) ainsi que de « *circonstances susceptibles d'en menacer le recouvrement* » (§2). Ces deux conditions sont soumises à l'appréciation souveraine des juges.

§ 1. Une créance paraissant fondée en son principe

Le régime de droit commun se montre plus exigeant que celui de la saisie de navire (A). L'exigence est toutefois largement atténuée par l'admission d'une simple apparence de créance (B).

A. Une exigence plus forte qu'en droit maritime

La nécessaire preuve d'une apparence de créance - Contrairement à la saisie de navire qui n'exige qu'une « *allégation de créance* », le droit commun des procédures civiles d'exécution est plus exigeant. Il subordonne la saisie de navire à la preuve d'une apparence de créance.

B. Une exigence très atténuée

La primauté de l'apparence sur la certitude - L'exigence d'une créance paraissant fondée en son principe exclut celle d'un principe certain de créance. « *L'apparence*

doit prévaloir sur la certitude »⁶⁷. L'exigence n'est donc – tout en étant plus forte qu'en matière de saisie de navire - pas très lourde. Toute personne justifiant d'une apparence de créance peut solliciter du juge l'autorisation de pratiquer une mesure conservatoire (Cass. civ. 2^e, 8 juin 2000, n° 98-19.529). La créance n'a ni à être exigible ni à être liquide.

Caractère sérieux de la créance – La saisie conservatoire ne doit toutefois pas frapper impunément le tiers. Le créancier doit prouver le sérieux de sa créance. Le juge rejettera ainsi la demande de saisie conservatoire si la créance s'avère hypothétique.

Un double critère pour parer à l'abus - Pour parer à tout abus, le législateur a subordonné la saisie conservatoire de biens corporels à une autre condition.

§ 2. Des circonstances mettant en péril le recouvrement

Le régime de droit commun se montre ici aussi plus exigeant que celui de la saisie de navire (A). Cette condition est toutefois plus sévèrement appréciée que la précédente (B).

A. Une exigence spécifique au droit commun

La preuve d'une menace – La saisie de navire n'est subordonnée qu'à l'« *allégation d'une créance maritime* ». La situation financière du débiteur n'est pas un critère d'appréciation pour le juge qui instruit une demande de saisie conservatoire. La démonstration de « *circonstances mettant en péril le recouvrement de la créance* » est donc une condition spécifique au droit commun.

B. Une exigence stricte

L'existence d'une menace – Le créancier doit justifier d'une crainte légitime de ne pas être payé. Il doit démontrer une insolvabilité avérée ou à craindre. Des pertes importantes, le fait que le compte du débiteur indique un solde négatif, la passivité

⁶⁷ *Rép. Proc. civile* Saisies et mesures conservatoires – S. Piedelièvre – F. Guerchoun Sept. 2012

du débiteur face aux mises en demeure de son créancier constituent autant d'indices de « *circonstances mettant en péril le recouvrement de la créance* ».

Une exigence vérifiée par la jurisprudence – Les tribunaux procèdent à une application stricte des conditions de la saisie conservatoire : en l'absence de preuve de circonstances susceptibles de menacer le recouvrement de la créance, l'autorisation de saisie des soutes est refusée. Dans l'affaire du navire *Cléo D*⁶⁸ ainsi, les juges avaient reproché au créancier de s'être contenté d'un impayé d'un montant certes important (363 653,81 F) pour justifier sa demande. Il aurait sans doute fallu démontrer, outre le fait que le défendeur était débiteur, que celui-ci était aussi dans une situation financière difficile.

L'insuffisance de la distance géographique – La distance séparant le créancier et le débiteur a été considérée comme insuffisante pour fonder une demande de saisie conservatoire. Ainsi, la seule circonstance qu'une société ait son siège social en Espagne ne constitue pas une circonstance mettant en péril le recouvrement de la créance (CA Pau, 18 mars 2002, RD Banc. Fin. 2002, n° 197, obs. Delleci). Ce refus de prendre en compte le risque inhérent à une créance internationale peut se révéler extrêmement sévère pour le créancier. D'une part le débiteur resté passif devant les mises en demeure successives est hors d'atteinte (sauf à engager des procédures par défaut et de reconnaissance devant les juridictions étrangères). D'autre part, les soutes contenues dans le navire qui fait justement escale sur le sol du pays du créancier se retrouvent hors de portée du créancier sauf pour ce dernier à prouver les difficultés financières de son débiteur. Or la preuve de ces difficultés financières se révélera d'autant plus difficile que le créancier est généralement ignorant des procédures de conciliation précédant la faillite de son débiteur à l'étranger.

L'appréciation des conditions - Les deux conditions (apparence de créance et circonstances mettant en péril le recouvrement de la créance) doivent être réunies au jour de la présentation de la requête (CA Rennes, 4 mars 2010 n° 09/00690). Une fois les conditions réunies, le juge détermine par ordonnance le montant pour lequel la saisie conservatoire est autorisée et sur quels biens (art. R 511-4 CPCE). S'agissant de la saisie de soutes, le juge déterminera le montant en fonction des indices présentés par le créancier (facture, mise en demeure,...).

Conclusion – En tant que composant d'une universalité de fait, les soutes constituent un gage distinct du navire, saisissable par les créanciers indépendamment du navire.

⁶⁸ CA Rouen, 2e Ch. civ. 20 déc 1995, navire *Cléo-D* DMF 1997.20 Note R. Achard

L'application du régime de droit commun des saisies conservatoires aux soutes induit une détermination plus facile du gage pour les créanciers bien que l'affrètement complexifie parfois la chose. Elle induit également le respect de conditions supplémentaires par rapport à la saisie de navire.

Partie 2. L'efficacité de la saisie de soutes

Malgré sa soumission au régime des procédures civiles d'exécution de droit commun, la saisie conservatoire de soutes a une finalité bien différente d'une saisie de droit commun : elle ne vise pas en principe à être un préalable à une saisie-vente. Elle vise essentiellement à pousser le créancier *in bonis* à honorer sa dette (Titre 1). Lorsque le débiteur se retrouve en difficultés financières en revanche, la saisie de soutes change de nature pour retrouver sa finalité de droit commun (Titre 2).

Titre 1. Efficacité relative de la saisie de soutes en tant que moyen de pression

Face à un débiteur *in bonis*, la saisie conservatoire de soutes ne vise qu'à contraindre le cocontractant à payer sa dette. Son efficacité résulte de la pression exercée sur le débiteur (Chapitre 1). Toutefois le montant de la garantie accordée pour obtenir mainlevée de la saisie atténue quelque peu l'attrait de cette mesure conservatoire (Chapitre 2).

Chapitre 1. La saisie conservatoire de soutes, un moyen de pression formidable

En immobilisant tout le navire (Section 1) tout en se maintenant à l'abri d'une action en responsabilité pour abus de saisie (Section 2), la saisie de soutes constitue pour le créancier un instrument efficace contraignant l'exploitant du navire à payer la créance qu'il invoque.

Section 1. Une mesure rapide à l'assiette juridique limitée emportant immobilisation du navire tout entier

L'effet de surprise (§1) conjugué à l'extension de ses effets au navire tout entier (§2) font de la saisie de soutes un instrument de contrainte d'une redoutable efficacité pour le créancier.

§ 1. Une mesure efficace par son effet de surprise

L'efficacité de la saisie conservatoire tient à son effet de surprise ce qui implique le non respect du contradictoire (A). Toutefois, l'entorse ainsi faite au principe n'est que temporaire (B).

A. La procédure sur requête fondée sur le non respect du contradictoire

Une procédure unilatérale – De manière à préserver efficacement les intérêts du créancier, les textes disposent que la demande de saisie conservatoire prend la forme d'une requête (art. R. 511-11 CPCE). Ainsi, le juge devra se contenter des seuls moyens exposés par le demandeur pour lui accorder ou non la saisie conservatoire. Le saisi n'est pas invité à s'exprimer. Il n'a même pas conscience qu'une mesure conservatoire a été demandée sur ses biens.

Des effets rapides - Une fois la décision prise, l'ordonnance est exécutoire sur minute (art. 495 CPC).

B. Le contradictoire restauré après l'exécution de la mesure conservatoire

La sauvegarde des droits de l'exploitant – La clandestinité dans laquelle naît la mesure conservatoire ne doit pas se prolonger lors de son exécution. L'inverse reviendrait en effet à refuser au débiteur son droit à la défense. Ainsi, copie de la requête et de l'ordonnance sont communiquées au débiteur lors de l'exécution de la saisie conservatoire (art. 495 alinéa 3 CPC) afin qu'il puisse apprécier l'opportunité d'un recours. A défaut, l'ordonnance pourrait être rétractée.

L'effet de surprise et gel de l'exploitation - La saisie conservatoire de droit commun doit son efficacité à son effet de surprise mais la saisie conservatoire des soutes se révèle encore plus brutale dans la mesure où « *l'acte sur l'élément peut avoir des répercussions sur toute l'universalité*⁶⁹ ».

§ 2. Une mesure efficace par ses effets désastreux pour l'exploitant du navire

La saisie conservatoire des soutes entraîne l'immobilisation du navire tout entier (A). Cette extension de fait de l'assiette de la saisie a pu être condamnée par certains (B).

⁶⁹ E. Meiller « L'universalité de fait » RTD civ. 2012 p. 651

A. L'immobilisation du navire par la saisie conservatoire de soutes

Indisponibilité des soutes – La saisie conservatoire de biens meubles corporels a pour effet de rendre ces derniers indisponibles (art. L. 521-1 CPCE) et inutilisables lorsqu'ils sont consommables (art. R. 221-19 CPCE, applicable à la saisie conservatoire de biens corporels par renvoi de l'article R. 522-4 du même code). La saisie conservatoire de soutes rend donc ces dernières inutilisables.

Immobilisation du navire – L'objectif poursuivi par le créancier usant de la saisie conservatoire de soutes n'est pas la réalisation du bien (qui ne présente que peu d'intérêt eu égard à la valeur des soutes, ce que nous verrons plus tard) mais bien la réaction que cette procédure va susciter chez le débiteur ou de manière plus générale, chez l'exploitant du navire. Cet objectif se distingue ainsi largement de celui des saisies conservatoires des autres biens corporels qui consiste pour ces dernières, à préparer la saisie-vente du bien. La finalité recherchée par le saisissant de soutes se rapproche en réalité fortement de celle du saisissant de navire. En rendant les soutes indisponibles, le créancier empêche l'exploitant de les brûler et ainsi, d'utiliser son navire. Le navire est immobilisé. Si A. Vialard⁷⁰ a pu croire que cette immobilisation n'était pas inéluctable, les solutions qu'il proposait se sont avérées impossibles à mettre en pratique. La mise à l'écart des soutes saisies dans un réservoir à part, à l'abri de l'usage du débiteur, l'autorisation d'utiliser les soutes sous la condition de reconstituer le stock saisi ou le pompage des soutes hors du navire pour les entreposer à quai constituent en effet autant d'opérations coûteuses surtout si la garde des soutes saisies est confiée à un séquestre⁷¹.

Des effets identiques à la saisie de navire - La saisie conservatoire peut induire des pertes de fret pour un fréteur. Elle peut également entraîner la dépréciation de la marchandise à bord du navire et ainsi exposer l'exploitant à une action en responsabilité des chargeurs. Celui qui souffre de cette immobilisation, qu'il soit le débiteur de la créance ou non, sera donc fortement enclin à payer ou au moins, à délivrer une lettre de garantie d'un P&I Club, sans même discuter - tout au moins dans l'immédiat -, du principe et du montant de la créance ainsi réclamée. Par son

⁷⁰ A. Vialard « La saisie conservatoire de navires affrétés » conférence prononcée devant l'Association Française du Droit maritime le 9 décembre 1993 publié dans DMF 1994.313

⁷¹ J.F. Peters « La saisie conservatoire de soutes est-elle soumise à la convention de Bruxelles de 1952 ? » DMF, n° 176, 1er juill. 2010 actes du colloque franco belge AFDM ABDM

effet comminatoire, la saisie conservatoire de soutes parvient ainsi aux mêmes effets que la saisie conservatoire de navire.

B. L'immobilisation du tout par l'élément, une mesure contestable ?

Des effets controversés – M. Ndendé dénonce la saisie de soutes, comme étant un moyen de contournement des exigences de la convention de 1952. L'auteur reproche aux créanciers qui ne détiendraient pas une « *créance maritime* » au sens de la convention de 1952 de profiter de cet instrument. Nous en convenons. Mais peut-on le leur reprocher ?

Un instrument justifié par l'insuffisance des textes - La liste établie par la convention de 1952 est trop restrictive : elle ne tient pas compte de tous les acteurs du monde maritime. Sont ainsi notamment exclues les primes d'assurance afférentes au navire qui, même si la convention leur a refusé le qualificatif, semblent bien « maritimes ». Pour quelle raison ces créanciers exclus du bénéfice de la convention de 1952 ne pourraient-ils pas user d'autres instruments pour recouvrer leurs créances ?

Vers une évolution dans le sens de la nouvelle convention ? - Cette impossibilité est d'autant plus injustifiée que la convention de Genève du 12 mars 1999 ayant vocation à remplacer la convention de 1952, a pris en compte certaines des créances exclues par la convention de 1952. La nouvelle convention intègre ainsi pour n'en citer que quelques-unes, les « *primes d'assurance en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou par l'affrètement en dévolution ou pour leur compte* » (art. 1 alinéa q); les « *frais d'agence ou commissions de courtage ou autres en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou par l'affrètement en dévolution ou pour leur compte* » (art. 1 alinéa r) et les créances relatives à « *tout litige découlant d'un contrat de vente du navire* » (art. 1 alinéa v). Le fait que la France n'ait pas ratifié cette convention n'empêche pas une évolution pratique dans le même sens.

Une prise en compte des autres créanciers démunis - De la même manière, est-il juste qu'un fournisseur de soutes qui a livré un pétrolier qui pratique du soutage à ses moments perdus ne puisse recouvrer sa créance sous prétexte qu'il n'avait pas conscience que le navire qu'il livrait n'allait pas consommer lui-même les soutes⁷² ?

⁷² CA Rouen 2^e ch. civ. 3 nov. 1998, navire *Pom Thule* DMF 1999.123, obs. Y Tassel

Nous ne le pensons pas. Si la saisie de soutes « *fonctionne bien comme une solution de remplacement à l'impossibilité de saisir le navire* », elle ne semble pas contestable du point de vue de l'équité. La saisie de soutes est d'autant moins contestable qu'elle n'est permise que dans la mesure où elle est temporaire et où elle s'expose à des sanctions.

Durée de validité limitée de la mesure – Contrairement à la saisie de navire (au moins pour celles soumises à la convention de 1952⁷³), la saisie conservatoire de soutes est soumise à des formalités sous peine de caducité.

La réalisation de la mesure conservatoire enfermée dans un délai - Conçue pour n'être que provisoire, l'ordonnance portant autorisation de la saisie conservatoire n'a qu'une durée de validité de trois mois (art. R. 511-6 CPCE). Le créancier doit donc dans ce délai, réaliser la mesure conservatoire en signifiant un procès-verbal de saisie au débiteur ou au tiers entre les mains duquel la saisie est pratiquée (le fréteur par exemple dans le cas d'un débiteur-affréteur et d'un navire redélivré mais dont le propriétaire, en difficulté financière, n'a pas payé les soutes). A défaut, l'autorisation deviendra caduque. Cette première cause de caducité ne devrait pas être courante dans la mesure où la réalisation de la saisie conservatoire des soutes est la condition même pour faire pression sur l'exploitant du navire et pour l'encourager à offrir une garantie au plus vite.

La nécessaire introduction d'une action au fond dans un délai - Par ailleurs, le créancier doit introduire une action au fond contre le débiteur (et non contre l'armateur si ceux-ci sont distincts)⁷⁴. Dans le délai d'un mois à compter de l'exécution de la mesure conservatoire, ce, sous peine de caducité encore. Cette seconde cause de caducité a vocation à être plus fréquente dans la mesure où le créancier qui saisit les soutes souhaite seulement faire pression sur le débiteur. Il ne souhaite pas aller jusqu'au bout de la procédure de droit commun et faire vendre les soutes. Le créancier aura donc tendance à réaliser sa saisie conservatoire puis, une fois le navire bloqué, à attendre que l'exploitant du navire, asphyxié par les coûts et

⁷³ La jurisprudence a déduit des articles 7 3. et 7 4. de la convention de 1952 qu'il n'existait pas de délai pour agir au fond sauf si juge en décidait un et même dans ce dernier cas, la mainlevée n'est pas automatique (Cass. com. 17 sept. 2002 navire *Regent Spirit*, DMF 2002.275, obs. J.-P. Rémy). S'agissant en revanche d'une saisie conservatoire de navire soumise au droit français, les juges ont considéré que le droit commun des procédures civiles d'exécution s'appliquait (Cass. com. 14 oct. 1997, navire *Marine Evangeline*, DMF 1998.24, rapport J.-P. Rémy).

⁷⁴ CA Montpellier, 1er dec. 2003, navire *Sargossa* DMF 2004.235 obs. L. Esnard et J.-P. Rémy

les pertes qu'impliquent l'immobilisation du navire, paye la créance. Le créancier pourrait donc oublier d'agir au fond.

Le recours en rétractation de l'exploitant - Privé du contradictoire, le débiteur supposé ainsi que les parties y ayant intérêt peuvent répliquer à la saisie en formant un recours en rétractation devant le juge ayant autorisé la saisie statuant en référé (art. R 512-2 CPCE). L'adversaire, nouveau venu à l'instance est « *traité avec bienveillance* »⁷⁵ : la saisine du juge n'est subordonnée qu'à l'existence d'un intérêt. Il suffit au demandeur de démontrer que l'ordonnance rendue lui fait grief. Ainsi, la cour d'appel de Douai a eu l'occasion de considérer que dans le cadre d'une chaîne d'affrètements, l'affréteur avait qualité à agir pour demander mainlevée d'une saisie conservatoire opérée sur les soutes du navire pour sûreté et garantie d'une créance contre le sous-affréteur à temps dans la mesure où la saisie lui préjudiciait également. En effet, « *quoiqu'(il) ne soit pas redevable des sommes dont les saisies conservatoires ont pour objet de garantir le recouvrement* », « *cet état de chose perturbe nécessairement l'exploitation commerciale (du demandeur) qui, en sa qualité d'affréteur doit pouvoir utiliser le navire à toutes fins conformes à sa destination normale* » ; le demandeur étant « *ainsi exposé à voir sa responsabilité recherchée en cas de retard dans la restitution du navire ou dans la livraison des marchandises, de même que pour les pertes ou dommages qui surviendraient aux marchandises, dont la nature est spécialement périssable* », celui-ci est recevable à agir (CA Douai, 8e ch. 3e sect. 18 avr. 2014 DMF 2014.726, obs. Ph. Delebecque). Lors de l'examen contradictoire devant le juge de la rétractation, le juge vérifie à la lumière des précisions apportées par le saisi, si les conditions posées par l'article L. 511-1 du code de procédure civile d'exécution sont remplies. Le juge apprécie le bien fondé de la saisie au jour où il statue et non au jour où la mesure a été initialement autorisée (cass. civ. 2^{ème} 28 juin 2006, n°04-18.598). Il vérifie également que le saisissant a bien respecté les formalités de la procédure sur requête. Le saisissant ne peut alors apporter des explications sur des irrégularités réhabilitaires commises pendant l'instance de l'ordonnance sur requête. C'est le prix à payer pour bénéficier d'une décision exécutoire sur minute sans procédure contradictoire. Or le référé rétractation est de plein droit exécutoire par provision, nonobstant appel (art. 589 CPC). Ainsi, si la rétractation pure et simple de l'ordonnance est ordonnée, l'exploitant du navire reprend immédiatement la disponibilité des soutes et donc le contrôle de son navire. Il peut quitter le port sans être inquiété et s'éloigner vers des *fors* plus hospitaliers.

⁷⁵ Rep. Proc. civile « ordonnance sur requête » S. Pierre-Maurice mars 2011

L'action en responsabilité contre le saisissant - Outre la mainlevée de la saisie conservatoire, l'intéressé pourrait également engager la responsabilité du saisissant.

Section 2. Le saisissant peu exposé au risque d'une action en responsabilité

Le saisissant de soutes semble peu exposé au risque d'une action en responsabilité pour saisie abusive (§2) ce qui lui procure une situation aussi enviable que le saisissant de navire de ce point de vue tout du moins (§1).

§ 1. Le saisissant de navire, relativement peu exposé au risque d'une action en responsabilité

Sauf circonstances très particulières (B), le juge est relativement peu enclin à caractériser une saisie abusive (A).

A. Une action en responsabilité subordonnée à la caractérisation de l'abus

Les conditions de droit commun - En matière de saisie conservatoire de navire, que la saisie soit soumise au droit interne ou à la convention de 1952, le régime applicable à l'action en responsabilité du saisissant est celui de l'article L. 121-2 du code de procédure civile d'exécution. S'agissant d'une saisie soumise au droit interne, l'application des textes de droit commun des procédures civiles d'exécution résulte de l'absence de dispositions particulières dans la partie réglementaire du code des transports et du renvoi effectué par l'article R. 5114-15 du même code selon lequel : « *les modalités selon lesquelles les navires peuvent faire l'objet de saisies conservatoires sont régies par les dispositions générales du code des procédures civiles d'exécution, sous réserve de l'application des conventions internationales et des dispositions particulières de la présente sous-section* ». S'agissant d'une saisie soumise à la convention de 1952, elle résulte du renvoi opéré par l'article 6 de la Convention selon lequel « *toutes contestations relatives à la responsabilité du Demandeur, pour dommages causés à la suite de la saisine du navire (...) seront réglées par la loi de l'Etat Contractant dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée ou demandée* ».

La nécessaire caractérisation de l'abus - Selon l'article L. 121-2 du code de procédure civile d'exécution, « *le juge de l'exécution a le pouvoir d'ordonner la mainlevée de toute mesure inutile ou abusive et de condamner le créancier à des dommages-intérêts en cas d'abus de saisie* ». Le succès d'une action en responsabilité contre le saisissant est donc subordonné à l'existence d'un abus. Toutefois selon l'article L. 512-2 du même code, propre aux mesures conservatoires et donc dérogoratoire à l'article précité, la réparation du préjudice n'est pas subordonnée à la caractérisation d'un abus. Mais la jurisprudence maritime a refusé de se plier aux textes et a considéré que faute pour les juges du fond d'avoir caractérisé la mauvaise foi du créancier saisissant, la demande en réparation devait être rejetée (Cass. com 29 nov. 1983 navire *La Bonita*). L'abus de droit est ainsi érigé en condition de la responsabilité du saisissant. Malgré l'entorse faite au texte, les juges continuent à fonder certaines de leurs décisions sur l'article L. 512-2 du code de procédure civile d'exécution (CA Paris 2 juill. 2008, navire *Pétunia* DMF 2009.160, obs. Sana Chaillé de Néré se fondant sur l'article 73 de la loi du 9 juillet 1991 ; CA Pau, 2ème Ch. Sec. 1 15 sept. 2015 navire *HC Nadja Maria* se fondant sur l'article L. 512-2 du code de procédure civile d'exécution).

B. La rare caractérisation de l'abus de saisie

La mauvaise foi caractérisée du saisissant – Souverains en la matière, les juges du fond se montrent assez réticents à caractériser l'abus sauf à ce que le saisi démontre une réelle mauvaise foi du saisissant. L'abus est majoritairement retenu dans des cas où le navire saisi n'appartient pas au débiteur.

Les circonstances caractérisant la mauvaise foi - A ainsi été considéré comme abusif le fait pour un saisissant d'avoir procédé à la saisie d'un navire en faisant croire au juge de la saisie (marocain) qu'il bénéficiait, malgré la vente de navire et en vertu du droit français applicable, d'un droit de suite sur celui-ci (CA Paris 2 juill. 2008, navire *Pétunia* DMF 2009.160, obs. Sana Chaillé de Néré). La saisie d'un navire du fréteur du débiteur qui n'était pas celui auquel la créance se rapportait a également été considéré comme abusif, le créancier saisissant ayant l'obligation de vérifier que le navire saisi appartient bien au débiteur dès lors que le navire saisi n'est pas celui auquel la créance se rapporte (CA Aix-en-Provence 21 sept. 2011, navire *Scandinavia* DMF 2002.807, obs. Loogietter). L'abus a enfin été caractérisé lors de la saisie d'un navire apparenté (Cass. com. 19 mars 1996 navire *Alexander III*, DMF 1996.503, obs. A. Vialard) rétablissant ainsi le voile de la personnalité

morale des sociétés de *shipping*. Ce dernier arrêt semblait toutefois avoir mis un coup d'arrêt à l'appréciation restrictive de la mauvaise foi du saisissant par le juge.

La disproportion de la saisie, un changement de cap ? – Dans son arrêt *Alexander III*, la chambre commerciale de la cour de cassation avait réprouvé la cour d'appel au visa de l'article 455 du code de procédure civile en considérant que par application de l'article 6 de la Convention du 10 mai 1952, elle aurait dû apprécier la responsabilité des saisissants au regard d'une part, d'une saisie qui était, selon les saisis, « *exagérée par rapport au montant de la créance* » et au regard d'autre part, de l'exigence par les saisissants d'une « *garantie disproportionnée* », pour en donner mainlevée amiable. La saisie conservatoire de navire est-elle alors subordonnée à une créance de valeur équivalente à celle du navire ? Dans l'affirmative, cela aurait pour effet d'empêcher une bonne partie des saisies conservatoires, la valeur des navires étant souvent hors de proportion avec celle de la créance. La portée de l'arrêt de 1996 restait incertaine dans la mesure où il pouvait n'avoir eu pour objet que de sanctionner la cour d'appel pour avoir, sans s'expliquer plus encore, hâtivement rejeté la demande des saisis. Depuis, la cour d'appel d'Aix-en-Provence a considéré que la disproportion entre le montant de la créance invoquée (12 000 euros) et la valeur du navire n'était pas de nature à rendre la saisie abusive « *dès lors que le navire constitue le seul gage d'un débiteur de nationalité étrangère n'ayant aucun lien en France et ce d'autant que la saisie est cantonnée* » (CA Aix-en-Provence, 8e ch. A, 21 janv. 2010, n°09/17079 : *Juris-data* n° 2010-009856 ; Rev. transp. 2010, comm. 245). « *On ne saurait en effet parler de saisie abusive en dehors d'une intention malveillante ou un acte volontairement excessif et nuisible* » selon M. Ndendé.

L'abus en définitive rarement caractérisé – Malgré ces quelques arrêts, « *il est cependant assez rare de voir un saisissant condamné à des dommages et intérêts pour saisie abusive* »⁷⁶.

Une sévérité accrue dans la convention de 1999 – Malgré la réticence des pays de *Common law*, la convention de 1999 a intégré la notion de « *saisie injustifiée* » aux côtés de la saisie abusive (article 6). Si la France était un jour amenée à ratifier la convention, les juges se verraient dans l'obligation de sanctionner non seulement les saisies abusives mais aussi les saisies simplement « *injustifiées* » ce qui aurait sans

⁷⁶ P. Bonassies et C. Scapel *Traité de droit maritime* LGDJ 2^e ed. 2010 n° 614

doute pour effet d'assouplir les conditions d'engagement de la responsabilité du saisissant.

Un risque d'abus dans les deux types de saisie - Le risque d'une action en responsabilité existe aussi en matière de saisie conservatoire de soutes. Cette saisie semble toutefois – en l'état de la jurisprudence – moins exposée encore par rapport à la saisie de navires.

§ 2. Le saisissant de soutes, relativement à l'abri d'une action en responsabilité

Malgré le fait que l'action en responsabilité contre le saisissant de biens corporels ne soit pas soumise à la caractérisation d'un abus (A), la jurisprudence rapproche le régime de la saisie conservatoire de soutes à celui de la saisie de navire en subordonnant l'action en responsabilité du saisissant à la caractérisation d'un abus (B).

A. La saisie conservatoire de droit commun, une mesure aux risques et périls du créancier

Les termes de la loi - En matière de saisie conservatoire de meubles corporels, l'action en responsabilité du saisissant n'est pas subordonnée à la caractérisation d'un abus (art. L. 512-2 CPCE).

L'application stricte du texte par la deuxième chambre civile - Selon la deuxième chambre civile de la cour de cassation, « *l'article 73, alinéa 2, de la loi du 9 juillet 1991⁷⁷ n'exige pas, pour son application, la constatation d'une faute* » (Cass. civ. 2^e, 29 janv. 2004, *Bull. civ.* II, n°35). Il suffit pour le saisi de démontrer l'existence d'un préjudice pour fonder son action en responsabilité contre le saisissant.

La réticence de la chambre commerciale - La chambre commerciale a refusé dans un premier temps de s'aligner. Par un arrêt en date du 14 janvier 2004 (Cass. com. 14 janv. 2004, *Bull. civ.* IV, n° 9 ; *RTD civ.* 2004 p. 353, obs. R. Perrot), elle a considéré que dans la mesure où la saisie conservatoire sur des comptes bancaires avait été autorisée par le président du tribunal de commerce et que les juges du fond

⁷⁷ Aujourd'hui codifié à l'article L. 512-2 du code de procédure civile d'exécution

n'avaient pas caractérisé l'abus commis par la saisissante dans l'exercice de cette saisie, la cour, qui avait retenu la responsabilité du saisissant, n'avait pas donné de base légale à sa décision. La chambre commerciale a ainsi nié l'existence d'une responsabilité sans faute pourtant inscrite dans les textes. L'autorisation du juge avait pour effet, selon la chambre commerciale, d'immuniser le saisissant dont la responsabilité ne pouvait être recherchée que s'il était établi qu'il avait commis une faute dans l'exercice de son droit de saisie. R. Perrot a dénoncé cette position en considérant que l'autorisation du juge n'était toujours délivrée que sur la requête unilatérale de celui qui se prétendait créancier. Dès lors, « *cette autorisation peut être remise en cause à tout instant* ». La responsabilité objective constitue en définitive une contrepartie nécessaire au privilège du saisissant de pouvoir saisir le bien d'autrui sans titre exécutoire.

Le revirement de la chambre commerciale - La chambre commerciale a fini par revenir sur sa position et par adopter la solution de la deuxième chambre civile en considérant que « *l'article 73, alinéa 2, de la loi du 9 juillet 1991 n'exige pas pour son application la constatation d'une faute* » (Cass. com. 25 sept. 2012, Procédures 2012, n° 349, obs. R. Perrot).

Le droit applicable aux procédures civiles d'exécution de droit commun - « *Celui qui s'estimant créancier obtient l'autorisation de procéder à une mesure conservatoire, doit savoir qu'il ne procède toujours qu'à ses risques et périls* » (R. Perrot). Le régime de responsabilité du saisissant de soutes, bien corporel, devrait être identique.

B. L'action en responsabilité contre le saisissant de soutes subordonnée à l'abus

L'arrêt *Pom Thule* - Malgré les dispositions légales et l'interprétation stricte qui en a été faite par la jurisprudence, la cour d'appel de Douai a refusé de consacrer la responsabilité objective du saisissant de soutes dans l'arrêt *Pom Thule*⁷⁸. En l'espèce, il s'agissait de la saisine concomitante du navire et de ses soutes par le créancier d'un ancien affréteur. Dans la mesure où le navire avait été redélivré par le débiteur à son fréteur puis remis en affrètement, le carburant contenu dans les soutes n'était plus la propriété du débiteur. Transférés au fréteur lors de la redélivraison, le carburant ne pouvait être, au moment de la saisie, que celui du nouvel affréteur. Malgré cela, la

⁷⁸ CA Rouen 2^e ch. civ. 3 nov. 1998, navire *Pom Thule* DMF 1999.123, obs. Y Tassel

cour a considéré que les saisies effectuées pour protéger les intérêts financiers du saisissant certes, hors de proportion avec l'ampleur de la mesure et les coûts y afférents, ne présentaient pas un « *caractère manifestement abusif* » dans la mesure où le débiteur n'avait toujours pas réglé les condamnations mises à sa charge par une décision revêtue de l'exécution provisoire.

Une saisie manifestement abusive – Ainsi, dans l'hypothèse où le débiteur s'abstient de régler les condamnations mises à sa charge par une décision revêtue de l'exécution provisoire, l'action en responsabilité contre le saisissant est subordonnée non seulement à la caractérisation d'un abus mais cet abus doit également être « *manifeste* ». La caractérisation de l'abus sera autrement dit, quasiment impossible.

Une saisie simplement abusive ? - Reste à savoir quelle aurait été la solution si le créancier ne disposait pas d'une décision revêtue de l'exécution provisoire. Doit-on appliquer pour la saisie concomitante des soutes et du navire les solutions dégagées en matière de saisie conservatoire du seul navire ? Les termes adoptés par l'arrêt nous le font penser. En effet, en se prononçant « *sur le caractère abusif des (souligné par nous) saisies* », la cour de cassation ne fait aucune distinction entre les saisies conservatoires de soutes et les saisies conservatoires de navire. On en conclut que si le créancier ne dispose pas d'une décision revêtue de l'exécution provisoire, l'abus sera à priori caractérisé dans deux cas : d'une part si le créancier de l'affrèteur saisit les soutes d'un navire qui a déjà été redélivré au moment de la saisie et d'autre part si la créance est « *hors de proportion avec l'ampleur* » de la saisie conservatoire et des coûts y afférents. La première hypothèse oblige le créancier à se montrer très prévoyant et à effectuer la saisie dès que les conditions antérieurement décrites (créance paraissant fondée en principe et circonstances mettant en péril le recouvrement) sont remplies. Le créancier ne peut saisir les soutes de son débiteur-affrèteur que dans la mesure où il exploite toujours le navire. Une fois le navire redélivré, les soutes deviendront la propriété du frèteur et le créancier verra son gage disparaître. La seconde hypothèse nous laisse plus sceptique car elle rejoint la solution avancée par l'arrêt *Alexander III* et remise en cause ensuite⁷⁹. Toutefois le risque d'une saisie abusive ne paraît pas très important s'agissant des seules soutes dans la mesure où l'objet de la saisie n'est pas d'une très grande valeur – ce que le créancier aura l'occasion de déplorer par la suite nous le verrons – contrairement au navire, qui peut être valorisé à une somme bien plus importante que la créance

⁷⁹ CA Aix-en-Provence, 8e ch. A, 21 janv. 2010, n°09/17079 : *Juris-data* n° 2010-009856 ; Rev. transp.2010, comm. 245

invoquée. Le risque d'un abus de saisie doit être d'autant plus relativisé au regard de la recevabilité des prétentions de l'exploitant du navire qui demande réparation.

Menace d'une réparation limitée – Si une saisie abusive est caractérisée, la réparation pourra, selon le préjudice causé au saisi, revêtir des objets différents. Prenons quelques exemples. Dans le cas d'un propriétaire de navire ayant dû annuler une réservation à l'affrètement du fait de la saisie conservatoire, le préjudice sera réparé par l'attribution d'une somme équivalente au fret qu'il aurait pu gagner (voir par exemple CA Paris 2 juill. 2008, navire *Pétunia* DMF 2009.160, obs. Sana Chaillé de Néré). Dans le cas d'un transporteur ayant dû acheminer par cabotage le reste de la marchandise demeurée à bord, le préjudice sera réparé par les surcharges de fret ; les surprimes d'assurance, les frais supplémentaires de supervision et les surestaries y afférents (CA Douai, 8 nov. 2011, navire *Bering Wind*, DMF 2012.813, obs. J. Lecat). En revanche, l'action en dommages et intérêts ne peut viser à obtenir le remboursement des frais d'entretien qui sont à la charge exclusive du propriétaire. « *La saisie conservatoire d'un navire, qui ne porte pas atteinte aux droits du propriétaire, (n'ayant) pas pour effet de mettre à la charge du créancier l'entretien courant du navire qu'il a fait saisir* » (Cass. com. 3 mars 1998 navire *Trouz-ar-Mor*, DMF 1998. 699, rapp. Rémerly et obs. R. Rozentel).

La saisie de soutes, un instrument efficace ? - L'extension des effets de la saisie conservatoire des soutes au navire tout entier fait de cette mesure un moyen de pression efficace pour le créancier qui ne disposerait pas d'une *créance maritime* ou qui ne serait pas privilégié ou qui aurait perdu son privilège. L'abus de saisie, subordonné à la caractérisation de la mauvaise foi du saisissant ne semble pas constituer une réelle menace pour le créancier à condition toutefois que la saisie ait lieu en cours d'affrètement et non pas lorsque le navire a déjà été redélivré par le débiteur-affréteur.

Chapitre 2. La saisie conservatoire de soutes, une mesure dont l'efficacité dépend du quantum de la créance

Le propriétaire d'un navire immobilisé par la saisie de soutes va tenter de libérer son navire en substituant une garantie à la saisie des soutes. La jurisprudence a considéré que le montant de cette garantie devait correspondre à celui du prix des soutes, objet

de la saisie ce qui paraît critiquable (Section 1). Cette solution désavantage certains créanciers qui ne pourront pas recouvrer l'intégralité de leurs créances par des saisies successives (Section 2).

Section 1. Une garantie généralement insuffisante pour désintéresser les créanciers

La demande de l'exploitant du navire tendant à la substitution d'une garantie à la saisie des soutes pose la question difficile de la détermination de la « *mesure propre à sauvegarder les intérêts des parties* » (§1). La jurisprudence semble avoir tranché en faveur d'une garantie d'un montant égal à la valeur des soutes (§2).

§ 1. La difficulté à déterminer la « mesure propre à sauvegarder les intérêts des parties »

Qu'il s'agisse du droit commun (A) ou de la saisie de navire (B), il paraît difficile de déterminer les contours de la « *mesure propre à sauvegarder les intérêts des parties* ».

A. L'appréciation laissée aux juges du fond en droit commun

Le pouvoir souverain des juges du fond - Les textes permettent au juge de « *substituer à la mesure conservatoire initialement prise toute autre mesure propre à sauvegarder les intérêts des parties* » (art. L. 512-1 CPCE). Toute la question est alors de savoir quelle serait cette « *autre mesure propre à sauvegarder les intérêts des parties* ». La cour de cassation a considéré que cette détermination relevait du pouvoir souverain des juges du fond (Cass. civ. 2^e 26 févr. 1997, 94-18.899, inédit).

Valeur du bien objet de la saisie ou valeur de la créance ? - Si on conçoit que la garantie puisse être inférieure à la créance cause de la saisie du fait de la constitution d'un fonds de limitation et qu'elle ne puisse être supérieure au montant de la créance, peut-elle dépasser la valeur du bien saisi ?

B. Les précisions apportées par le droit maritime

L'éclairage apporté par la convention nouvelle - Si le droit positif ne comporte aucune indication (ce qui implique pour les saisies conservatoires de navire, de s'attacher aux termes du droit commun), la convention de Genève de 1999 se montre plus explicite sur ce sujet. Elle considère (art. 4) que le montant de la sûreté ne peut excéder la valeur du navire saisi.

La « mesure propre à sauvegarder les intérêts des parties » en matière de saisie de soutes ? - Les règles applicables au droit commun et à la saisie de navire étant apportées qu'en est-il de la substitution d'une saisie de soutes, saisie soumise au droit commun mais dont la nature de l'objet la rapproche de la saisie de navire ?

§ 2. La valeur des soutes, « mesure propre à sauvegarder les intérêts des parties »

A. La valeur de la créance, autrefois considérée comme « mesure propre à sauvegarder les intérêts des parties »

Arrêt Askania – Saisie sur la question de la « mesure propre à sauvegarder les intérêts des parties » dans le cadre d'une saisie de soutes, les juges ont considéré que dans l'hypothèse où « la créance du saisissant excède la valeur du bien saisi, la limitation de la garantie des causes de la saisie à la valeur du bien saisi ou plus généralement à des sommes insuffisantes, aboutit à priver l'institution de la saisie conservatoire de l'efficacité qui constitue sa raison d'être et à la détourner de son objet qui est de représenter pour le créancier un moyen de pression au besoin gênant sur le débiteur défaillant » (CA Rouen, 25 avril 1986, navire *Askania*).

Arrêt Alkmini - La cour a réitéré cette solution en 1992 dans un arrêt *Alkmini* (CA Rouen, 28 janv. 1992 navire *Alkmini* DMF 1993.307, obs. Y. Tassel). Elle avait alors autorisé une garantie de 2 970 000 Francs alors que la valeur des soutes saisies était de 144 123 francs.

Les critiques de la doctrine - La doctrine a fermement dénoncé ces arrêts en considérant que la saisie conservatoire n'étant que le prélude à une saisie-vente, la première ne pouvait octroyer plus de droits au créancier que la seconde (voir

notamment Vialard⁸⁰). Les auteurs s'appuient sur la dichotomie propre aux procédures civiles de droit commun entre saisie conservatoire et saisie-vente : une saisie conservatoire de droit commun n'a pour seul objet que de préparer la saisie-vente à venir. Mais la saisie conservatoire de soutes n'est-elle aussi qu'un prélude à une saisie-vente future ? On pourrait en douter. La saisie conservatoire de soutes tend (comme la saisie conservatoire de navire) à l'immobilisation du navire. Elle ne constitue qu'un moyen de pression face à un débiteur récalcitrant. Elle ne tend pas à aboutir à la vente de l'objet saisi. On pourrait donc être tentés de consacrer l'autonomie de la saisie conservatoire de soutes en admettant que la garantie qui se substitue à la saisie de soutes puisse être d'un montant égal à la valeur de la créance et non des soutes.

B. La valeur de la créance « mesure propre à sauvegarder les intérêts des parties » dans le seul cas où le saisissant est le débiteur

La valeur des soutes, « mesure propre à sauvegarder les intérêts des parties » – Vingt-quatre ans plus tard, la jurisprudence a entendu la critique des auteurs. Dans une espèce où un navire avait fait l'objet d'un sous-affrètement, où les soutes avaient été réglées par le sous-affréteur à son fréteur et où ces dernières avaient été saisies par un créancier du sous affréteur, la cour de cassation a considéré que la consignation correspondant au prix des soutes payées par le sous-affréteur à son fréteur constituait une « mesure propre à sauvegarder les intérêts des parties ». Selon la cour, cette mesure avait en effet pour conséquence d'une part de « préserver les droits des créanciers saisissants qui seront assurés de disposer du prix qu'aurait pu produire dans le cas le plus favorable la vente des biens saisis, sans être contraints d'exposer des frais d'appréhension de la chose et de vente aux enchères publiques ». La mesure avait d'autre part pour effet de restaurer le libre usage du navire, préservant ainsi les droits de celui qui avait consenti à la consignation « alors même que les sociétés saisissantes n'(avaient) aucune créance à exercer à son encontre » (CA Douai 8e ch. 3e sect. 18 avril 2014 United Miravelles DMF 2014.726, obs. Ph. Delebecque). Il semble que le juge ait été influencé par le fait que celui auquel préjudiciait la mesure conservatoire n'était non pas le débiteur mais le fréteur du navire qui subissait non seulement l'immobilisation du navire mais aussi le risque de voir sa marchandise (35 765 tonnes de blé) se perdre et se faire poursuivre

⁸⁰ A. Vialard « La saisie conservatoire de navires affrétés » conférence prononcée devant l'Association Française du Droit maritime le 9 décembre 1993 publié dans DMF 1994.313

par les ayants droit. La solution aurait-elle été la même si le tiers saisi avait été le débiteur de la créance ?

La valeur de la créance pour le débiteur ? – La motivation de la cour d'appel pourrait nous faire croire que la solution aurait été différente si la saisie ne préjudiciait non pas à un fréteur, tiers au contrat, mais au débiteur lui même. Peut-on toutefois admettre que sous prétexte de bénéficier d'une action personnelle, l'on puisse obtenir l'extension de l'assiette de son gage de la valeur des soutes à la valeur de la créance ? A priori non. Toutefois, il convient de ne pas oublier que le juge qui autorise la saisie le fait pour le montant de la créance. Substituer la saisie des soutes à une garantie équivalente à la valeur de ces dernières revient à remettre en cause les termes mêmes de l'ordonnance de saisie sauf à considérer que le montant ainsi fixé par le juge ne correspond qu'à un maximum pour lequel le créancier peut accomplir autant de saisies qu'il veut.

Le fournisseur de soutes, seul désintéressé - En attendant une prise de position claire de la jurisprudence sur la possibilité pour le créancier saisissant son débiteur de demander à faire substituer la somme correspondant au quantum de la créance à la saisie de soutes, il nous paraît certain aujourd'hui que le seul créancier susceptible d'être effectivement désintéressé par une saisie de soutes est le fournisseur de soutes. Toutefois, cela suppose que les soutes saisies contiennent le même volume de carburant que celui livré par le fournisseur de soutes ce qui paraît extrêmement aléatoire. Concrètement, le fournisseur de soutes impayé qui voudrait être certain de l'efficacité de sa saisie devra attendre que son débiteur fasse le plein de ses soutes avant de demander l'autorisation de saisir. Eu égard aux aléas que présente une seule saisie de soutes, il convient de s'interroger sur la possibilité pour le créancier partiellement désintéressé par une première saisie de saisir une nouvelle fois les soutes.

Section 2. Un inconvénient tempéré par la faculté de saisir plusieurs fois les mêmes soutes

Si la double saisie est interdite en matière de saisie conservatoire de soutes (§1) celle-ci n'est pas prohibée en droit commun ce qui pourrait constituer un palliatif pour le créancier s'étant vu substituer une garantie égale à la seule valeur des soutes (§2).

§ 1. La saisie multiple encadrée en matière de saisie de navire

La restriction posée par la convention de 1952 - Selon l'article 3.3 de la convention de 1952, « *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* ». Ainsi, dès lors qu'un navire a été saisi et que cette saisie a donné lieu à mainlevée du fait de la fourniture d'une garantie, le créancier saisissant ne pourra pas saisir une nouvelle fois le même navire pour la même créance. Le créancier doit ainsi faire preuve de la plus grande prévoyance lorsqu'il fixe le quantum de sa créance. La jurisprudence a eu l'occasion de le rappeler dans le cadre de la saisie du navire *Reppublica-di-Amalfi* (CA Rouen, 2 avril 1992, navire *Reppublica-di-Amalfi* DMF 1993.245, obs. Y. Tassel). En l'espèce, il s'agissait d'un créancier qui avait obtenu pour sûreté et conservation de sa créance la saisie conservatoire du navire de son débiteur. Il avait ensuite accepté la substitution de la saisie par une caution destinée à garantir « *jusqu'à concurrence de \$ 260 000 et 630 000 F français en principal, intérêts et frais* ». Or la procédure se prolongeant, le créancier s'était aperçu que la garantie fournie était insuffisante pour couvrir les intérêts moratoires de l'obligation. Il demandait alors l'autorisation de procéder à une nouvelle saisie au titre d'« *une garantie complémentaire pour une créance complémentaire de celle déjà garantie* ». La demande a été sèchement rejetée sur le fondement de l'article 3.3. de la convention. La créance « *complémentaire* », n'était certainement pas nouvelle.

Le champ d'application de la restriction – Selon la cour de cassation, la portée de l'interdiction est toutefois limitée aux saisies pratiquées dans les Etats contractants (Cass. com. 8 mars 2011, navire *Indian Empress*, DMF 2011.424, rapp. Potocki, obs. Y. Tassel ; Rev. transp. 2011, no 84, obs. M. Ndendé). Au regard de la formulation de l'article 3.3 de la convention, cette interprétation n'allait pas de soi, ce d'autant que le principe de l'effet relatif des conventions ne paraît pas devoir être la règle en la matière. Comme le relève M. Ndendé en effet, la convention autorise la saisie de navires battant pavillon d'un Etat non contractant (art. 8 al 2 et 3).

Une restriction justifiée ? - La doctrine a salué l'arrêt en considérant qu'« *il n'était pas illégitime de préférer la garantie de paiement des créances à la liberté de navigation des navires commerciaux dont nombre d'entre eux sont exploités par des armateurs notoirement indéliçats* » (Y. Tassel). La considération paraît assez dangereuse dans la mesure où elle instaure une présomption de fraude à l'endroit des armateurs.

Fraude et abus de droit, clefs de lecture de la convention de 1952 ? - C'est encore la fraude, cette fois aux droits des créanciers qui a servi de motivation à la thèse inverse c'est-à-dire à l'extension de la prohibition de la saisie multiple aux Etats non signataires. Dans une espèce où un créancier d'OW Bunkers avait saisi une première fois le navire aux Etats-Unis et avait obtenu une garantie en contrepartie de la mainlevée, le juge français a considéré que la saisie effectuée en France était caractéristique d'un abus de droit (CA Pau, 2ème Ch. Sec. 1 15 sept. 2015 navire *HC Nadja Maria* ; O. Cachard « La lettre ou l'esprit ? » DMF 2016.112). On en conclut avec M. Ndendé que « *les règles juridiques issues de cette convention sont choisies avec davantage le souci de l'opportunité devant les situations à régir, que celui de la rigidité des principes fondamentaux* ». Il est dès lors aujourd'hui difficile de déterminer si une saisie effectuée dans un Etat contractant après une saisie obtenue dans un Etat non contractant sera maintenue par le juge français dans la mesure où les tribunaux ont encore tout récemment considéré que « *l'existence de la garantie antérieurement consentie en contrepartie de la mainlevée de la saisie conservatoire pratiquée en Tunisie, Etat non signataire de la Convention, ne constitue pas en elle-même un obstacle au droit de saisir à nouveau le navire au Havre. En effet l'interdiction édictée par l'article 3§3 de la Convention de 1952 de saisir un navire plus d'une fois dans la même juridiction d'un ou plusieurs Etats contractants pour la même créance et par le même demandeur, est limitée aux saisies pratiquées dans les Etats contractants* » (CA Rouen, 17 févr. 2017 navire *Alhani* DMF 2017.311, obs. G. Piette).

L'exception de la « raison valable » - Le principe posé par la convention de 1952 comporte une exception : la réitération d'une saisie pour une même créance est possible lorsqu'il y a une « *raison valable* ». L'insuffisance de la créance du créancier quant à la détermination du montant de sa créance ne saurait constituer une « *raison valable* » selon la cour de cassation (CA Rouen, 2 avril 1992, navire *Repubblica-di-Amalfi* DMF 1993.245, obs. Y. Tassel). En revanche, le juge a pu refuser la mainlevée de la seconde saisie lorsque la garantie fournie à l'occasion de la première s'avérait insuffisante pour faire face à la créance litigieuse (Cass. com. 8 mars 2011, navire *Indian Empress*, DMF 2011.424, rapp. Potocki, obs. Y. Tassel ; Rev. transp. 2011, no 84, obs. M. Ndendé). Toutefois la cour ne s'est pas fondée sur la notion de « *raison valable* ».

Les précisions apportées par la nouvelle convention - La convention de 1999 a le mérite de préciser la notion de « *raison valable* » en indiquant trois situations : celle où la nature ou le montant de la sûreté n'est pas suffisant mais à condition que le

montant ne dépasse pas la valeur du navire, celle où la personne qui a déjà constitué la sûreté n'est ou ne paraît pas capable d'exécuter son obligation, et celle enfin où la mainlevée de la saisie ou la libération de la sûreté est intervenue dans une situation dans laquelle il faut exclure l'intention du créancier de renoncer à sa garantie. La convention semble ainsi admettre qu'un créancier puisse procéder à une nouvelle saisie pour une même créance dans la mesure où la première garantie n'a pas été à même de désintéresser le créancier dans la seule limite de la valeur du navire et dans la limite sans doute de la fraude aux droits des créanciers dans le cadre d'une procédure collective.

Absence de prohibition en droit commun - En l'absence de règles équivalentes, la saisie multiple de soutes peut apparaître comme un palliatif à la faiblesse de la garantie accordée pour les créanciers.

§ 2. La saisie multiple ouverte sans restrictions en matière de saisie de soutes

L'avantage de la saisie de soutes – Le droit commun ne prohibe pas la saisie multiple. Un créancier pourrait donc à priori procéder à une première saisie des soutes au sein d'une juridiction, obtenir une première garantie puis poursuivre à nouveau le navire dans un nouveau port afin d'obtenir une nouvelle garantie permettant de le désintéresser complètement.

Conclusion : La fixation du montant de la garantie substituant la saisie à la seule valeur des soutes rend le succès d'une saisie de soutes aléatoire. Cet inconvénient peut toutefois être dépassé par une succession de saisies.

Titre 2. Efficacité de la saisie de soutes en tant que mesure d'exécution

L'étude de l'effectivité de la saisie de soutes en tant que mesure d'exécution passe par celle de la saisie-vente des soutes (Chapitre 1). Au lendemain de l'arrêt *Res Cogitans*, cette étude ne saurait être complète sans une prise en compte la saisie revendication (Chapitre 2).

Chapitre 1. L'effectivité très relative de la saisie-vente

Si la saisie-exécution de navires apparaît exceptionnelle, la saisie vente de soutes apparaît encore plus rare du fait des coûts qu'elle implique (Section 1) et du recouvrement que le créancier peut espérer (Section 2).

Section 1. La saisie-vente des soutes, une mesure à l'assiette diminuée

L'assiette du gage des créanciers participant à une saisie-vente paraît minime du fait du prix dérisoire des soutes (§1) et des coûts de pompage (§2).

§ 1. Le prix de vente dérisoire des soutes

La saisie-vente qui tend à l'obtention de la contrevaletur des soutes (A) paraît d'un intérêt limité eu égard à la valeur des soutes (B).

A. La saisie-vente, une mesure tendant à la réalisation du gage du créancier

Définition de la saisie vente – Rappelons à titre liminaire que « *tout créancier muni d'un titre exécutoire constatant une créance liquide et exigible peut, après signification d'un commandement, faire procéder à la saisie et à la vente des biens meubles corporels appartenant à son débiteur, qu'ils soient ou non détenus par ce*

dernier » (art. L. 221-1 CPCE). Cette procédure autrefois appelée « *saisie exécution* » a pris le nom de « *saisie-vente* » avec la loi du 9 juillet 1991.

La saisie-vente de soutes – Eu égard aux coûts qu'induisent l'immobilisation du navire, la saisie conservatoire de soutes pratiquée par le créancier qui ne détient pas - par hypothèse - une « *créance maritime* » aura généralement pour effet d'obtenir le recouvrement de sa créance. Toutefois, il peut arriver que l'indisponibilité des soutes ne suffise pas pour que le débiteur honore sa dette. C'est le cas d'un débiteur en prise à des difficultés financières qui ne lui permettent décidément plus de payer le service rendu ou le bien fourni par le créancier. Le créancier pourrait alors être tenté de prolonger la saisie conservatoire pratiquée par une saisie-vente des soutes (ce qui est parfaitement possible au vu de l'article R. 221-6 du code de procédure civile d'exécution⁸¹) éventuellement entre les mains de l'exploitant non débiteur (art. L. 221-1 et R. 221-9 CPCE).

Les conditions d'une saisie-vente - La saisie-vente est subordonnée à une créance liquide et exigible reconnue par un titre exécutoire (art. L. 221-1 CPCE). Le créancier titulaire d'un tel titre doit signifier au débiteur un commandement de payer lui notifiant le titre exécutoire dont il se prévaut. A l'expiration d'un délai de huit jours à compter de la signification, l'huissier de justice pourra ensuite poursuivre les opérations de saisie (art. R. 221-10 CPCE).

Les effets d'une saisie-vente - Le débiteur a alors un mois à compter de la notification de l'acte de saisie pour procéder lui-même à la vente des biens saisis. A défaut, les soutes feront l'objet d'une vente forcée aux enchères publiques (art. L.221-3, alinéa 1).

L'intérêt de la saisie-vente des soutes - Pour que la saisie-vente ait un intérêt pour le créancier, le produit de la vente devrait au moins être égal au montant de sa créance. Qu'en est-il ?

B. La valeur des soutes, insuffisante à désintéresser les créanciers

Le prix du baril - Avec un baril à 49,34 \$ (au 4 août 2016) au lieu de 105,84 (au 23 juin 2014), la vente du carburant contenu dans les soutes peut s'avérer insuffisante

⁸¹ « Tous les biens mobiliers corporels saisissables appartenant au débiteur peuvent faire l'objet d'une saisie-vente y compris ceux qui ont été saisis antérieurement à titre conservatoire »

pour désintéresser le créancier qui a eu l'initiative de la saisie-vente. le prix des soutes est encore réduit par leur passage dans les cuves du navire.

La dépréciation des soutes par son passage dans les entrailles du navire - Les résidus contenus dans les réservoirs et les machines ont nécessairement souillé les soutes. A une époque où les normes de qualité ne cessent de se complexifier, les armateurs se montrent extrêmement réticents à l'idée de remplir leurs soutes avec un carburant d'occasion ce qui a pour conséquence de baisser encore le prix de ces soutes. Par ailleurs, les frais inhérents à la procédure de saisie-vente ne font qu'affaiblir l'intérêt d'une pareille procédure.

§ 2. Les coûts induits par une saisie-vente de soutes

La saisie-vente suppose l'extraction du fioul du navire (A) ce qui s'avère être une mesure parfois complexe (B).

A. La saisie-vente subordonnée à l'extraction des soutes du navire

La nécessaire extraction du fioul du navire - Pour que les soutes puissent être vendues, encore faut-il que celles-ci soient extraites des cuves du navire.

B. Les difficultés d'enlèvement des soutes

L'extraction complexe et onéreuse du fioul - Les difficultés relatives à l'extraction du carburant des soutes du navire a été mise en lumière par l'arrêt *Ice Crest* (JEX; TGI Saint Nazaire, 8 février 1994, navire *Ice Crest* DMF 1994.590, note P. Y. Nicolas). En l'espèce il s'agissait d'un créancier qui avait obtenu l'autorisation de procéder à la saisie-exécution d'un navire. Mais le navire se trouvait aussi grevé d'une charge dans la mesure où l'affrètement à temps invoquait son droit de propriété sur les soutes. Le créancier ayant initié la saisie-exécution du navire entendait donc que le juge ordonne la libération du navire. Le juge saisi répond en deux temps : il considère d'abord qu' « *il est difficilement contestable que (la société affrètement) ayant résilié la charte-partie la liant (au débiteur) pour l'affrètement à temps du navire, est tenue de rendre celui-ci libre de toute occupation. Elle est donc non seulement en droit de faire procéder à l'enlèvement du fuel se trouvant encore à*

bord et lui appartenant mais également tenue d'y procéder ». Il reconnaît toutefois que l'exécution de la mesure apparaît aléatoire dans la mesure où l'enlèvement du fuel n'est possible qu'après mise en fonctionnement des serpentins de chauffage du bord. Or le fonctionnement de ces appareils semble douteux en raison de l'état général du navire. L'idée d'une procédure de saisie-vente paraît ainsi très limitée pour les créanciers, ce, d'autant qu'elle souffre d'un autre défaut.

Section 2. L'absence d'incitation à initier une saisie-vente

L'absence de droit de suite au bénéfice du créancier exerçant son droit de gage sur les soutes (§1) ainsi que le concours d'autres créanciers du débiteur (§2) n'incitent pas à initier une saisie-vente des soutes.

§ 1. L'absence de droit de suite du créancier exerçant son droit sur les soutes

A la différence des créanciers bénéficiaires d'une « *créance maritime* » (A), le créancier qui tente d'exercer son gage sur les soutes ne détient qu'un droit de préférence (B).

A. Les créanciers maritimes bénéficiaires d'un droit de préférence doublé d'un droit de suite

Définition du droit de préférence - Rappelons que le droit de préférence consiste pour un créancier muni d'une sûreté à se faire payer avant tout créancier chirographaire contre le prix du bien qui lui est affecté en sûreté. Le droit de préférence n'est efficace que si le bien demeure toujours dans le patrimoine du débiteur.

Le droit de suite des créanciers privilégiés en droit maritime - En droit maritime les créanciers privilégiés disposent, comme on a pu le voir, non seulement d'un droit de préférence sur les créanciers chirographaires du même débiteur mais aussi d'un droit de suite qui leur permet de suivre le navire « *en quelque mains qu'il passe* » (art. L. 5114-18 C. transp.). Le créancier bénéficiaire d'un privilège maritime peut donc demander à procéder à la saisie-exécution du navire sous réserve d'avoir un privilège encore valide.

B. Le saisissant de soutes, privé de droit de suite

Le saisissant de soute seulement détenteur d'un droit de préférence - Le créancier prétendant exercer son droit de créance sur les soutes ne détient pas par hypothèse de privilège maritime ou alors s'il en détenait un, ce dernier s'est éteint du fait de l'écoulement du temps. Dépourvu de droit de suite, le créancier ne peut, comme en matière de saisie conservatoire, prétendre exercer son droit que sur le patrimoine de son débiteur. Ainsi, seuls peuvent prétendre à la distribution du prix de vente des soutes le créancier du propriétaire exploitant lui-même le navire ou, si le navire ayant bénéficié des soutes a fait l'objet d'un affrètement, le créancier de l'affréteur qui est propriétaire des soutes pendant la durée de la charte-partie.

§ 2. Le faible intérêt de l'exercice du droit de préférence

Eu égard au concours avec les autres créanciers (A), le créancier aura en définitive peu d'intérêt à exercer une saisie-vente de soutes (B).

A. L'absence de privilège de premier saisissant

Concours entre créanciers – Les autres créanciers du saisi qui détiennent une créance justifiant la saisie peuvent se joindre aux opérations de saisie par voie d'opposition (art. L. 221-1, alinéa 2 CPCE)⁸². Ainsi en est-il de tous les créanciers bénéficiant d'une créance constatée par un titre exécutoire, liquide et exigible. En outre, la procédure de saisie est suspendue dès lors que sont présentées des demandes relatives à la propriété des biens saisis (art. R. 221-29 CPCE)⁸³ ce que nous aurons l'occasion d'étudier par la suite. Le créancier qui a initié la procédure de saisie-vente des soutes devra ainsi partager les fruits de ses efforts.

B. Le faible avantage d'initier une saisie-vente

L'analyse coût-avantage – Le prix que l'on peut attendre de soutes souillées, les frais qu'impliquent la saisie-vente, la longueur de la procédure ainsi que le concours

⁸² *Mémento Droit commercial* Francis Lefèvre 2017 n° 59763

⁸³ *Mémento Droit commercial* Francis Lefèvre 2017 n° 59749

qu'elle implique avec les autres créanciers ne font pas de la saisie-vente un instrument efficace d'exécution, ce d'autant que la saisie-vente est interdite une fois qu'une procédure collective a été ouverte à l'endroit du débiteur (art. L. 622-21 C. Com.).

Chapitre 2. Saisie revendication : la force relative de la clause de réserve de propriété sur les soutes

La clause de réserve de propriété peut grever des soutes à certaines conditions (Section 1). Son efficacité réelle dépend du type de créanciers en concours (Section 2).

Section 1. La validité de principe de la clause de réserve de propriété sur soutes

La validité de la clause de réserve de propriété sur les soutes semble acquise (§1) à la condition que le débiteur en ait eu connaissance (§2).

§ 1. Les conditions de validité relatives à l'objet de la saisie

Si la validité d'une clause de réserve de propriété sur biens fongibles est admise (A) le caractère fongible du bien objet d'une réserve de propriété pose question (B).

A. Le bien fongible objet d'une clause de réserve de propriété

La propriété sur bien fongible - « *La propriété d'un bien peut être retenue en garantie par l'effet d'une clause de réserve de propriété qui suspend l'effet translatif d'un contrat jusqu'au complet paiement de l'obligation qui en constitue la contrepartie* » (art. 2367 C. civ). La réserve de propriété est une véritable sûreté⁸⁴ qui permet de garantir le vendeur contre le non-paiement par son acquéreur. « *La*

⁸⁴ nature définitivement consacrée par l'ordonnance n° 2006-346 du 23 mars 2003 relative aux sûretés

propriété réservée d'un bien fongible peut s'exercer, à concurrence de la créance restant due, sur des biens de même nature et de même qualité détenus par le débiteur ou pour son compte » précise l'article 2369 du code civil. La clause de réserve de propriété se transforme alors en « *droit sur la valeur* »⁸⁵. Le fournisseur de soute a donc en principe la possibilité de grever les soutes d'une réserve de propriété pour parer aux difficultés financières éventuelles de son débiteur. Cela suppose toutefois que les soutes soient considérées comme fongibles entre elles.

B. Le manque de certitude quant à la fongibilité des éléments

La fongibilité laissée à l'appréciation des juges du fond – Amenée à se prononcer sur le caractère fongible de médicaments dans le cadre d'une procédure collective d'un pharmacien, la cour de cassation a considéré que cette détermination était de la compétence des seuls juges du fond (Cass. com., 15 mars 2005, n° 03-20.332, « La fongibilité des produits pharmaceutiques : étude et inquiétude » D. 2005.1718 ; note P.-G. Marly, obs A. Lienhard ; RTD com 2005.605 obs Martin-Serf).

Les critères de détermination d'un bien fongible - L'invocation efficace de la clause de réserve de propriété grevant les soutes suppose donc que les soutes soient fongibles c'est à dire « *de même nature et de même qualité* ». La « nature » ou l'« espèce » a pu être définie par P.-G. Marly comme « *ce qu'il y a de permanent sous la diversité des apparences* ». La qualité renvoie quant à elle à « *un indicateur de valeur tel qu'une chose est dite de bonne ou de mauvaise qualité* ».

Les soutes, un bien fongible ? - S'agissant de soutes, on peut sans doute considérer que les soutes livrées par le créancier impayé et celles qui les ont remplacé sont de même nature dans la mesure où elles sont toutes deux du carburant. En revanche, eu égard aux différents carburants disponibles sur le marché, on ne saurait conclure à une qualité unique. N'oublions pas toutefois qu'en matière de saisie de soutes, la fongibilité doit être caractérisée au sein du navire. Dit autrement, la question à laquelle il convient de répondre est la suivante : les soutes contenues au jour de l'impayé sont-elles de même qualité que celles livrées précédemment ? Nous aurions tendance à répondre par l'affirmative dans la mesure où les spécificités d'un navire et de ses machines obligent l'exploitant à n'utiliser qu'une seule qualité de soute. La fongibilité entre les soutes impayées et celles encore présentes dans les cuves du

⁸⁵ L. Aynès et P. Crocq *Droit des sûretés* 6e édition 2012

navire au moment de la saisie suffit à rendre à priori recevable l'action en revendication du fournisseur de soutes. Dans la mesure où les soutes d'un navire sont constamment renouvelées pour servir à l'exploitation du navire, l'action du fournisseur de soutes semble avoir de bonnes chances d'aboutir sauf à ce que ce dernier s'en prenne à un navire désarmé qui ne contient par hypothèse plus de soutes. Le caractère consommptive des soutes n'enlève donc rien à l'intérêt de la saisie revendication.

La clause de réserve de propriété dans les contrats de fourniture de soutes soumis au droit anglais – L'efficacité de la clause de réserve de propriété contenue dans les contrats de fourniture de soutes soumis au droit anglais a donné lieu à des interrogations à l'occasion de l'affaire du *Res Cogitans*.

Une juxtaposition de contrats de fourniture - En tant que négociant, OW Bunkers avait intégré dans ses conditions générales une clause de réserve de propriété doublée d'une autorisation pour l'armateur client d'utiliser immédiatement les soutes après leur livraison mais exclusivement pour la propulsion du navire, le prix des soutes devant seulement être payé dans les soixante jours. Le fournisseur réel qui approvisionnait le négociant avait quant à lui omis d'intégrer dans ses propres conditions générales l'autorisation pour le négociant d'utiliser immédiatement les soutes parallèlement à la clause de réserve de propriété et au paiement des soutes à trente jours de la livraison.

La qualification de « contrat de vente », justification au non paiement par l'armateur - Alors que OW Bunkers est déclaré en faillite le 6 novembre 2011, aucun paiement n'était intervenu, que ce soit de la part du débiteur (OW Bunkers) vers le vendeur (le fournisseur réel) ou que ce soit de la part du sous-acquéreur (l'armateur du *Res Cogitans*) vers le débiteur (OW Bunkers). ING, subrogé dans les droits d'OW Bunkers, demande paiement de la créance de fourniture de soutes aux armateurs du *Res cogitans*. Ces derniers également poursuivis par les fournisseurs réels de soutes refusent : puisque OW Bunkers n'a pas payé le fournisseur réel, il était dans l'incapacité de transférer la propriété des soutes. OW Bunkers n'a donc pas exécuté le contrat de vente au sens du *Sale of Goods Act* de 1979 (ci-après SOGA) section 2 (1) ⁸⁶ qui le liait aux armateurs du navire dans la mesure où il n'a pas

⁸⁶ « A contract of sale of goods is a contract by which the seller transfers or agrees to transfer the property in goods to the buyer for a money consideration called the price »

respecté la condition implicite inscrite à la section 12 du SOGA⁸⁷ selon laquelle le vendeur devrait avoir, à la date du transfert de propriété, le droit de vendre les biens. ING ne peut donc selon les armateurs demander paiement de la créance de fourniture de soute conformément à la section 49 du texte⁸⁸. Selon ce texte en effet, l'action en paiement du prix est subordonnée soit au transfert de propriété des biens au vendeur (ce qui n'est pas le cas en l'espèce puisque la propriété des soutes n'a, par hypothèse, pas été transférée) soit au fait que le prix soit exigible à une date fixée, indépendante de la livraison. Or dans notre espèce, la date de paiement étant liée à celle de la livraison.

Le contrat de fourniture de soute, un contrat *sui generis* en droit anglais - La principale question posée au tribunal arbitral était la suivante : le contrat passé par les armateurs auprès d'OW Bunkers était-il un contrat de vente au sens du SOGA ? Selon la cour arbitrale, la conjonction entre une clause de réserve de propriété et le droit d'utiliser les soutes pour la propulsion du navire avant paiement ne caractérisait décidément pas un contrat de vente. Le contrat n'avait en effet pas pour objet de transférer la propriété des soutes aux armateurs. En conséquence, l'action en paiement d'ING n'était pas subordonnée aux conditions posées par le SOGA et notamment au transfert de propriété des soutes. En appel (PST Energy 7 Shipping LLC & Product Shipping and Tading S.A. v OW Bunker Malta Ltd & ING Bank N.V. (2015) EWCA Civ 1058 ; Cameron Mckenna « Sale of Goods Act 1979 : most spectacular shipping legal imbroglia this century » Lexology November 10 2015 ; O. Cachard « Un an de droit maritime devant les juridictions d'Angleterre et du Pays de Galles » DMF 2015.344), le juge confirme la sentence. Il constate que malgré les termes employés par les conditions générales (« *Buyer* » ; « *Seller* » ; « *purchase* » ; « *sale* »), les parties avaient conscience qu'une partie des soutes (si ce n'est la totalité) serait vraisemblablement consommée par le navire et donc qu'il était possible que le titre de propriété ne soit jamais transféré aux armateurs à l'expiration

⁸⁷ « (1) In a contract of sale, (...) there is an implied term on the part of the seller that in the case of a sale he has a right to sell the goods, and in the case of an agreement to sell he will have such a right at the time when the property is to pass »

⁸⁸ (1) Where, under a contract of sale, the property in the goods has passed to the buyer and he wrongfully neglects or refuses to pay for the goods according to the terms of the contract, the seller may maintain an action against him for the price of the goods

(2) Where, under a contract of sale, the price is payable on a day certain irrespective of delivery and the buyer wrongfully neglects or refuses to pay such price, the seller may maintain an action for the price, although the property in the goods have not been appropriated to the contract.

du délai de paiement. Le contrat s'analysait donc en un contrat « *sui generis* » dont l'objet était la livraison d'une certaine quantité de soutes que le client avait la possibilité d'utiliser immédiatement pour la propulsion du navire mais qu'il n'était pas tenu de payer avant la fin de la période de crédit. L'obligation d'OW Bunkers de donner le droit de consommer immédiatement les soutes supposait que ses propres fournisseurs (les fournisseurs réels), en tant que propriétaires des soutes, aient donné l'autorisation de le faire. Sur ce point, le juge considère qu'en contractant avec un négociant, le fournisseur réel savait pertinemment que le consommateur final brûlerait immédiatement les soutes, avant qu'elles ne soient payées. Le fournisseur réel avait donc implicitement donné l'autorisation à OW Bunkers de donner à ses propres clients le droit de consommer les soutes. Amenée à statuer sur l'affaire, la Supreme Court (11 May 2016; M. Burns « *Supreme Court in OW Bunker confirms : bunker supply contract not a contract of sale* » Shipping & Trade law June 2016) approuve la cour d'appel d'avoir caractérisé un contrat *sui generis* qui se distingue du contrat de vente par sa caractéristique essentielle : la liberté de consommer une partie ou la totalité des soutes fournies sans acquérir la propriété ou les avoir payé. Les armateurs ne peuvent donc pas invoquer le *Sale of Goods Act* pour se décharger de leur obligation de paiement. Le débiteur (ING) est donc en droit de demander paiement au sous-acquéreur (les armateurs). Le droit anglais est ainsi bien différent du droit français qui considère que « *les ventes à crédit et avec réserve de propriété sont bien des ventes ; celles ci peuvent parfaitement avoir pour objet des choses fongibles* » (DMF hors série 2017 p. 40)

L'insécurité juridique découlant de la qualification de contrat *sui generis* – Dès lors que le contrat de fourniture de soutes n'est pas qualifié de contrat de vente, l'affréteur du navire ne peut plus être considéré comme propriétaire des soutes⁸⁹. La généralisation de la clause de réserve de propriété dans les contrats de fourniture de soutes aurait donc pour effet de réduire le gage des créanciers de l'affréteur à néant. Seuls les fournisseurs de soutes pourraient exercer un droit sur les soutes.

Autres conditions pour une action en revendication des soutes en droit français - Si l'on s'en tient aux seuls contrats de fourniture de soutes soumis au droit français, outre la condition de biens de nature fongible, l'exercice efficace d'une action en revendication suppose encore que la clause ait été connue par le débiteur.

⁸⁹ Problème mis en lumière par M. Burns dans « *Supreme Court in OW Bunker confirms : bunker supply contract not a contract of sale* » Shipping & Trade law June 2016

§ 2. Les conditions de validité relatives à la clause de réserve de propriété

Pour que la clause de réserve de propriété puisse valablement être invoquée, le revendiquant doit démontrer que la clause avait été écrite (A) et acceptée par le débiteur avant la livraison du bien (B).

A. Une clause écrite

Une clause convenue – « Cette clause (de réserve de propriété) doit avoir été convenue entre les parties dans un écrit au plus tard au moment de la livraison » (L. 624-16 C. com.). Pour être valable, la clause doit donc figurer dans un écrit. Il peut s'agir d'un bon de commande ou d'une facture. L'écrit peut régir un ensemble d'opérations commerciales ce qui sera le cas de conditions générales ou d'un contrat-cadre. Dans ce dernier cas, toutes les ventes résultant de ce contrat-cadre seront soumises à la clause de réserve de propriété⁹⁰. A défaut de clause écrite, l'action en revendication sera rejetée (Cass. com. 16 oct. 1990 n° 89-14.189, *Bull. civ. IV*, n° 239).

B. Une clause acceptée par le débiteur

Une exécution en connaissance de cause – La clause de réserve de propriété devant être « convenue », le débiteur doit en avoir eu connaissance et l'avoir acceptée. La cour de cassation s'est montrée souple en ne subordonnant pas la validité de la clause à une acceptation expresse. Le simple fait pour l'acquéreur d'exécuter le contrat en connaissance de cause suffit. L'acceptation peut ainsi résulter des bons de livraison comportant au verso la clause de réserve de propriété (Cass. com., 17 mars 1998, n° 95-11.209, *Bull. civ. IV*, n° 108).

Des relations d'affaires caractérisées - La cour a même admis que la clause était valable en présence de relations d'affaires caractérisées par des ventes et des factures antérieures prévoyant une réserve de propriété du vendeur (Cass. com., 31 janv. 2012, n° 10-28.407, *Bull. civ. IV*, n° 18, *RLDC* 2012/94, n° 4698, comm. Pailler P. ; D. 2012.432 note A. Lienhard). Ainsi, les factures afférentes à des ventes antérieures

⁹⁰ S. Guinchard et T. Moussa, *Droit et Pratique des voies d'exécution* Dalloz action 2013-2014 n° 1011.42 p. 1208

faisant état d'une clause de réserve de propriété permettent d'établir l'acceptation par l'acquéreur de la clause pour la vente ultérieure demeurée impayée. En tout état de cause, la preuve de la connaissance de l'acheteur est une question de fait (Cass. com. 16 oct 2001, n° 98-23.015).

La clause de réserve de propriété grevant les soutes – Pour que les fournisseurs de soutes puissent invoquer la clause de réserve de propriété soumise au droit français, ceux-ci doivent prouver son existence, son caractère écrit, sa connaissance et enfin son acceptation par l'exploitant du navire au plus tard au moment de la remise effective des soutes. L'apposition des conditions générales contenant la clause de réserve de propriété à l'occasion de l'établissement de chaque bon de commande serait judicieux. La clause pourrait également être présentée dans la facture mais à la condition que celle-ci soit présentée au plus tard au moment de la livraison.

La sanction des conditions - Le respect de ces conditions est primordial dans la mesure où le fournisseur de soutes qui ne cherche pas à établir que l'acquéreur avait eu connaissance de la clause de réserve de propriété et l'avait acceptée ne peut exercer l'action en revendication (CAMP, sentence n° 1078, 12 mars 2003 (second degré) DMF 2003.999).

Section 2. L'efficacité relative de la clause de réserve de propriété sur soutes

Si l'action en revendication du fournisseur de soutes paraît désormais admise (§1) certaines situations de concours tempèrent cette effectivité (§2).

§ 1. L'exercice de l'action du créancier

A. L'efficacité de la clause en droit commun

Efficacité de la clause face à un acquéreur - Lorsque le débiteur ne paye pas le prix des soutes mais qu'il est *in bonis*, le droit commun s'applique et le fournisseur de soutes pourra demander la résolution de la vente et en conséquence, la restitution des soutes vendues (art. 1224 à 1230 C. civ).

Efficacité de la clause face à un sous-acquéreur - Si les soutes grevées d'une clause de réserve de propriété ont fait l'objet d'une nouvelle vente, le sous-acquéreur est protégé par l'article 2276 du code civil sauf s'il n'est pas un possesseur de bonne foi. Or la jurisprudence a eu l'occasion de considérer que la publication d'un crédit-bail ne pouvait être opposée au sous-acquéreur pour agir en revendication (Cass. com. 14 oct 1997 n° 95-10.006 ; D. 2000.74, note D. Mainguy). D. Mainguy en a déduit que l'« *on pourrait même étendre cette solution aux marchandises vendues sous réserve de propriété puisque la possession de bonne foi par le sous-acquéreur est l'obstacle à toute action en revendication entre ses mains* ». Le fournisseur de soutes ne pourra donc pas revendiquer la propriété des soutes. Le créancier réservataire conserve toutefois une action en revendication sur la créance qui remplace les soutes dans le patrimoine de son acquéreur. Ainsi, si le prix n'a pas été payé par le sous-acquéreur, le fournisseur de soutes détient une action en paiement contre le sous-acquéreur (art. 2372 C. civ.). Les choses se compliquent quand le débiteur est en difficultés financières ou pire : lorsqu'il est en procédure collective.

B. L'efficacité de la clause en cas de procédure collective

Efficacité de la clause face à un acquéreur en procédure collective – Le créancier réservataire est un des rares créanciers à pouvoir opposer son droit à la procédure collective, ce depuis la loi n° 80-335 du 12 mai 1980. Deux actions sont alors envisageables. Si le créancier a pris la précaution de publier le contrat portant clause de réserve de propriété, celui-ci pourra se contenter d'une simple action en restitution car sa qualité de propriétaire est déjà établie. Il devra simplement formuler sa demande de restitution par lettre recommandée à l'administrateur. L'action n'est soumise à aucun délai. Si le créancier n'a pas publié son contrat en revanche, il devra agir en revendication. Cette action qui tend à faire reconnaître le droit de propriété du créancier, est soumise à un délai de trois mois à compter de la publication du jugement ouvrant la procédure collective (art. L. 624-9 C. com.). A défaut de procéder à la revendication dans le délai, le droit de propriété du créancier réservataire sera inopposable à la procédure collective et les soutes deviendront le gage commun des créanciers qui auront déclaré leurs créances. Pour anticiper le risque d'un rejet de son action en restitution ou en revendication, le fournisseur de soutes, créancier réservataire, aura intérêt à déclarer sa créance à la procédure en parallèle. Dans la mesure où le juge du fond est souverain dans l'appréciation du

caractère fongible des soutes et dans celle de la connaissance par le débiteur de la clause de réserve de propriété, il convient en effet de se montrer prudents.

Efficacité de la clause face à un sous-acquéreur alors que le débiteur est en procédure collective – Si l'acquéreur a revendu le bien, le créancier réservataire peut, comme en droit commun, revendiquer soit le prix de la marchandise vendue si celui-ci n'a pas été réglé soit des biens de même espèce et qualité que ceux (art. L. 624-18 C. com.). La cour de cassation ajoute que peu importe que les biens aient été livrés directement par le vendeur au sous-acquéreur, la revendication du prix à l'encontre de celui-ci est possible dès lors qu'il n'en a pas réglé le prix avant l'ouverture de la procédure collective du débiteur, vendeur intermédiaire (Cass. com. 20 sept 2005, n° 04-14.702, *Bull civ.* IV n° 177, D. 2005 p 2245, note A. Lienhard). Le fournisseur de soutes a donc la possibilité de revendiquer le prix des soutes auprès du sous-acquéreur. Dans l'hypothèse d'une chaîne de contrats avec clause de réserve de propriété soumis au droit français, le fournisseur réel pourrait donc obtenir paiement de sa créance directement auprès des armateurs clients.

Gage insuffisant – Qu'en est-il si les soutes sont d'un volume inférieur à celui fourni par le créancier réservataire parce que par exemple l'armateur n'a pas fait le plein avant le jugement d'ouverture de la procédure collective et avant que le créancier réservataire réalise la saisie ? La restitution ne peut alors être que partielle. Si la créance a été déclarée, elle pourra être admise à titre chirographaire⁹¹.

§ 2. Les conflits du créancier réservataire avec les autres créanciers

A. Concours avec un créancier saisissant

Primauté de la saisie-revendication sur la saisie-vente – Comme nous avons pu le voir, le créancier réservataire prime sur le créancier ayant pris l'initiative de procéder à une saisie-vente des soutes. Dès lors que le créancier réservataire forme une action en revendication (ou en restitution), la procédure de saisie est suspendue sous réserve toutefois que la demande soit formée dans le délai d'un mois à compter de la signification de l'acte de saisie (art. R. 221-20 al 2 CPCE). Le créancier réservataire pourra alors demander la distraction du bien (art. R. 221-51 CPCE).

⁹¹ *Lamy droit commercial*, Edition 2017 n° 3906 p 1678

B. Concours entre fournisseurs de soutes

Concours entre fournisseurs de soutes – Le créancier réservataire semble bien protégé par la clause de réserve de propriété. Mais qu'en est-il lorsque plusieurs créanciers revendiquent des marchandises de même nature ? Un affréteur aurait fait le plein auprès d'un fournisseur de soutes A, se serait déplacé (aurait donc brûlé les soutes) et aurait fait une nouvelle fois le plein auprès du fournisseur B. Si les fournisseurs A et B se trouvent tous deux impayés, comment doit se résoudre le concours ? La cour de cassation répond : les biens doivent être restitués en fonction de la quantité livrée par chacun d'eux restée impayée à la date de l'ouverture de la procédure par rapport au volume total de biens de même nature entre les mains du débiteur à l'ouverture de la procédure collective (Cass. com. 29 nov. 2016, n° 15-12.350, D. 2016 p. 246, note A. Lienhard).

CONCLUSION

La saisie conservatoire de soutes, un moyen de pression aussi efficace que la saisie de navire - En tant qu' « *élément du navire* », les soutes disposent d'une autonomie en faisant un gage indépendant du navire. Les créanciers maritimes disposent ainsi d'un choix pour réaliser leurs droits. Dans l'hypothèse où le créancier ne peut pas réaliser une saisie conservatoire de navire, il pourra réaliser une saisie conservatoire de soutes à condition toutefois que le débiteur soit propriétaire desdites soutes. En tant qu'élément d'un plus grand ensemble, les soutes sont certes saisissables indépendamment du navire mais le régime de saisie des soutes présente de grandes similitudes avec la saisie de navire. La saisie conservatoire de soutes entraîne en effet la même immobilisation et constitue ainsi un moyen de pression aussi efficace que la saisie conservatoire de navire.

La saisie conservatoire de soutes concurrencée par la saisie-revendication de soutes - La saisie conservatoire des soutes subit aujourd'hui au lendemain de l'arrêt *Res cogitans* la concurrence des créanciers réservataires. Désormais, un affréteur qui aura conclu un contrat de fourniture de soute avec clause de réserve de propriété soumis au droit anglais ne pourra être considéré comme propriétaire des soutes. Le créancier de l'affréteur perd ainsi sa mainmise sur les soutes et le créancier réservataire devient le seul à bénéficier de la saisie de soutes.

L'efficacité renforcée des saisies de soutes par leur reconnaissance dans l'ordre international - Alors qu'en droit commun international, la reconnaissance d'un jugement étranger nécessite pour son exécution une procédure d'*exequatur*, il en est autrement en droit européen. En effet en application du règlement (UE) No 1215/2012 du Parlement européen et du conseil du 12 décembre 2012 *concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale* et particulièrement de son article 36, « *Les décisions rendues dans un État membre sont reconnues dans les autres États membres sans qu'il soit nécessaire de recourir à aucune procédure* ». Dès lors les saisies conservatoires de soutes réalisées dans un Etat membre seront reconnues dans un autre sans autre formalité ce qui participe de l'efficacité de cette saisie.

L'efficacité relativement diminuée des saisies de soutes en droit interne en cas de procédure collective – L'ouverture d'une procédure collective entraîne interdiction du paiement des créances antérieures (L. 622-7 C. com.) et interdiction et interruption des poursuites contre le débiteur (L. 622-21 C. com.). Dès lors que l'exploitant du navire est en faillite ainsi, le créancier ne pourra plus procéder à la saisie conservatoire ou à la saisie-vente des soutes du navire. Ils ne pourront que déclarer leurs créances à la procédure. Les créanciers réservataires disposent ici encore d'un avantage par rapport aux autres créanciers dans la mesure où il leur est possible d'exercer leur action en revendication sur les soutes même après l'ouverture d'une procédure collective.

L'efficacité relativement diminuée des saisies de soutes en droit international en cas de procédure collective - En droit international commun, la reconnaissance d'un jugement étranger de faillite se fait par *exequatur*. Les saisies conservatoires de soutes réalisées sur des navires amarrés dans des ports français ne sont donc pas remises en cause par une procédure collective ouverte à l'étranger au moins jusqu'à ce que le jugement fasse l'objet d'une reconnaissance sur le sol français. En droit européen en revanche, le règlement CE n° 1346/ 2000 du conseil du 29 mai 2000 *relatif aux procédures d'insolvabilité en date du 29 mai 2000* dispose que tout jugement de faillite rendu dans l'Etat membre du centre des intérêts principaux du débiteur est reconnu dans tous les autres Etats membres (art. 16.1) ce, sans que la compétence du juge d'origine ne puisse être contrôlée même au regard des critères du règlement. (CJCE, 2 mai 2006, C-341/04, *Eurofood ISFSC Ltd*). La loi applicable est alors celle de l'Etat d'ouverture (art. 4). Par exception, les droits réels des créanciers ou de tiers sur des biens ou des ensembles de biens que posséderait le débiteur mais qui au moment de l'ouverture de sa procédure d'insolvabilité, se trouvent sur le territoire d'un autre Etat membre que celui d'ouverture ne sont pas affectés par la procédure d'insolvabilité (art. 5). Le créancier réservataire de soutes bénéficie ainsi de son action en revendication même dans le cas d'une procédure collective européenne.

BIBLIOGRAPHIE

TRAITES ET MANUELS

- ❖ L. Aynès et P. Crocq *Droit des sûretés* 6e édition 2012
- ❖ F. Berlingieri Berlingieri on Arrest of Ships : a commentary on the 1952 Arrest Convention Lloyd's Shipping Law Library édition 1992
- ❖ P. Bonassies et C. Scapel *Traité de droit maritime* LGDJ 2^e ed. 2010
- ❖ G. Cornu, Vocabulaire juridique
- ❖ S. Guinchard et T. Moussa, *Droit et Pratique des voies d'exécution* Dalloz action 2013-2014
- ❖ A. Leborgne *Droit de l'exécution* Précis Dalloz 2014 2^{ème} éd.
- ❖ G. Ripert *Traité général théorique et pratique de droit commercial* Tome premier Droit maritime, A. Rousseau, 1913
- ❖ R. Rodière, *Droit maritime*, Dalloz, Précis, 2e éd., 1969
- ❖ J.-P. Beurrier *Droits maritimes*, Dalloz Action, 3e éd., 2015

- ❖ Lamy droit commercial, Edition 2017
- ❖ Mémento Droit commercial Francis Lefèvre 2017
- ❖ *Rép. Proc. civile* Saisies et mesures conservatoires – S. Piedelièvre – F. Guerchoun Sept. 2012
- ❖ JcL Encyclopédie des Huissiers fasc 10
- ❖ Fasc. 1225 Exploitation du navire
- ❖ Facs. 1128 saisie conservatoire du navire

THESES ET MEMOIRES

- ❖ V. Dore *La saisie conservatoire des soutes du navire affrété* mémoire de DESS de Droit des activités maritimes – Université de Bretagne Occidentale – 1996

- ❖ G. Goubeaux La règle de l'accessoire en droit privé : étude sur la maxime « *accessorium sequitur principale* », thèse Nancy 1966 ; LGDJ
- ❖ C. Thelcide, l'avitaillement du navire, thèse Aix-en-Provence 2006 ; PUAM

ARTICLES

- ❖ G. Auchter « Le combustible de soute dans l'affrètement à temps » DMF 1982.415
- ❖ G. Auchter « La convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes » DMF 1993. 595
- ❖ F. Berlingieri « Analyse de la convention du 12 mars 1999 sur la saisie conservatoire de navires » DMF 1999. 413
- ❖ P. Bonassies « Le droit positif français en 1993 » DMF 1994.3
- ❖ M. Burns “Clarity on shipowners’ bunker payment obligations?” *Maritime Risk International* Sept. 2015
- ❖ M. Burns « Supreme Court in OW Bunker confirms : bunker supply contract not a contract of sale » *Shipping & Trade law* June 2016
- ❖ O. Cachard « La lettre ou l'esprit ? » DMF 2016.112
- ❖ O. Cachard « Un an de droit maritime devant les juridictions d'Angleterre et du Pays de Galles » DMF 2015.344
- ❖ D. James, *Arrest of Time Charterer's Bunkers in Australia (1992)* 22 *International Banking Law* 365
- ❖ S. Lootgieter « La saisie d'un navire affrété » DMF, n° 176, 1er juill. 2010 Actes du colloque franco belge AFDM ABDM
- ❖ P.-G. Marly « La fongibilité des produits pharmaceutiques : étude et inquiétude » D. 2005.1718
- ❖ C. Mckenna « Sale of Goods Act 1979 : most spectacular shipping legal imbroglio this century » *Lexology* November 10 2015`
- ❖ E. Meiller « L'universalité de fait » RTD *civ.* 2012 p. 651
- ❖ M. Ndendé « La problématique des saisies de soutes : la restauration de l'autorité du droit maritime » DMF 1998.823

- ❖ J.F. Peters « La saisie conservatoire de soutes est-elle soumise à la convention de Bruxelles de 1952 ? » DMF, n° 176, 1er juill. 2010 actes du colloque franco belge AFDM ABDM
- ❖ O. Raison « La saisie conservatoire de soutes est-elle soumise à la convention de Bruxelles de 1952 ? » DMF, n° 176, 1er juill. 2010 actes du colloque franco belge AFDM ABDM
- ❖ C. Thelcide « la saisie conservatoire des créances de l'armateur commentaire d'un arrêt rendu par la deuxième chambre civile de la cour de cassation le 29 novembre 2006 », Revue Scapel 2006 p. 189
- ❖ R. Savatier « Essai d'une présentation nouvelle de biens incorporels » RTD1958 p 331

- ❖ A. Vialard « saisie conservatoire du navire pour dettes de l'affréteur à temps » DMF 1985.582
- ❖ A. Vialard « Les insaisissables : faut-il faire une croix sur la bannière étrangère ? » DMF 1993.28
- ❖ A. Vialard « La saisie conservatoire de navires affrétés » conférence prononcée devant l'Association Française du Droit maritime le 9 décembre 1993 publié dans DMF 1994.313
- ❖ A. Vialard « personnalité morale des sociétés d'armement et apparemment abusif des navires saisis » DMF 1996.467

COMMENTAIRES DE JURISPRUDENCE

- ❖ R. Achard note sous CA Rouen, 2e Ch. civ. 20 déc 1995, navire *Cléo-D* DMF 1997. 20
- ❖ R. Achard note sous CA Rouen 19 juin 1984 navire *Atlantic Mariner* DMF 1987.167
- ❖ P. Bonnassies note sous Cass. com. 28 avril 1998, navire *Trident*, DMF 1998. 680
- ❖ P. Bonnassies note sous Cass. Com. 14 oct. 1997 navire *Georgios L.* DMF 1997.1094

- ❖ P. Bonnassies note sous CA Saint-Denis de la Réunion ch. civ. 13 dec 2016 n° 16/19 DMF 2017.127
- ❖ O. Cachard note sous CA Pau, 2ème Ch. Sec. 1 15 sept. 2015 navire *HC Nadja Maria*
- ❖ I. Corbier note sous Cass. com. 26 octobre 1999 DMF 2000 rapp. Rémerly
- ❖ C. de Corbière « Le cas d'OW Bunker devant les juridictions françaises » DMF 2016.137
- ❖ P. Delebecque note sous Saint Denis de la Réunion 9 août 2012 navire *Komodo* DMF 2013.746
- ❖ P. Delebecque note sous CA Rennes 25 sept. 2012 navire *Pioneer Atlantic* n° 12-00623 et 12-00665 ; DMF 2013.746
- ❖ P. Delebecque note sous CA Douai, 8e ch. 3e sect. 18 avr. 2014 DMF 2014.726
- ❖ Delleci note sous CA Pau, 18 mars 2002, RD Banc. Fin. 2002, n° 197
- ❖ L. Esnard note sous CA Montpellier, 1er dec. 2003, navire *Sargossa* DMF 2004.235 rapp. J.-P. Rémerly
- ❖ J. J. Hulaud note sous TGI Dax 27 oct. 1993 navire *Felice* DMF 1994.465
- ❖ L. Jambon note sous Cass. com. 21 février 1995 navire *Mas Venture* DMF 1995.713
- ❖ J. Lecat note sous CA Douai, 8 nov. 2011, navire *Bering Wind*, DMF 2012.813
- ❖ A. Lienhard note sous Cass. com. 20 sept 2005, n° 04-14.702, *Bull civ. IV* n° 177, D. 2005 p 2245
- ❖ A. Lienhard note sous Cass. com. 29 nov. 2016, n° 15-12.350, D. 2016 p. 246
- ❖ A. Lienhard note sous Cass. com., 31 janv. 2012, n° 10-28.407, *Bull. civ. IV*, n° 18, D. 2012.432
- ❖ Loogietier note sous CA Aix-en-Provence 21 sept. 2011, navire *Scandinavia* DMF 2002.807
- ❖ D. Mainguy note sous Cass. com. 14 oct 1997 n° 95-10.006 ; D. 2000.74
- ❖ Martin-Serf note sous Cass. com., 15 mars 2005, n° 03-20.332; *RTD com* 2005.605
- ❖ M. Ndendé note sous Cass. 8 mars 2011, navire *Indian Empress* ; *Rev. transp.* 2011, no 84

- ❖ M. Ndendé note sous CA Aix-en-Provence, 8e ch. A, 21 janv. 2010, n°09/17079 : *Juris-data* n° 2010-009856 ; Rev. transp. 2010, comm. 245
- ❖ P. Y. Nicolas note sous JEX; TGI Saint Nazaire, 8 février 1994, navire *Ice Crest* DMF 1994.590
- ❖ P. Pailler note sous Cass. com., 31 janv. 2012, n° 10-28.407, *Bull. civ. IV*, n° 18, RLDC 2012/94, n° 4698
- ❖ R. Perrot note sous Cass. com. 14 janv. 2004, *Bull. civ. IV*, n° 9 ; RTD *civ.* 2004 p. 353
- ❖ R. Perrot note sous Cass. com. 25 sept. 2012, Procédures 2012, n° 349
- ❖ G. Piette CA Rouen, 17 févr. 2017 navire *Alhani* DMF 2017.311
- ❖ J.-P. Rémy note sous Cass. com. 17 sept. 2002 navire *Regent Spirit*, DMF 2002.275
- ❖ J.-P. Rémy note sous Cass. com. 14 oct. 1997, navire *Marine Evangeline*, DMF 1998.24
- ❖ M. Rémond-Gouilloud note sous Cass. com. 20 mai 1997, navire *Nobility* DMF 1997.891, rapp. Rémy
- ❖ R. Rozenthal note sous Cass. com. 3 mars 1998 navire *Trouz-ar-Mor*, DMF 1998. 699, rapp. Rémy
- ❖ Sana-Chaillé de Néré note sous CA Paris, 2 juill. 2008, navire *Petunia*, DMF 2009.160
- ❖ Y. Tassel note sous CA Rouen, 2^e ch. 24 mai 1995, navire *Saint-Pierre* DMF 1996.717
- ❖ Y. Tassel note sous Cass. com. 31 mars 1995 navire *Kyzikos* DMF 1996.29
- ❖ Y. Tassel note sous T. Com. Nantes, 3 sept 1991 navire *Trident Beauty* DMF 1991.726
- ❖ Y. Tassel note sous CA Rouen 2^e ch. civ. 3 nov. 1998, navire *Pom Thule* DMF 1999.123
- ❖ Y. Tassel note sous CA Rouen, 2 avril 1992, navire *Reppublica-di-Amalfi* DMF 1993.245
- ❖ Y. Tassel note sous Cass. 8 mars 2011, navire *Indian Empress*, DMF 2011.424, rapp. Potocki
- ❖ Y. Tassel rapportant CA Rouen 25 avril 1986 navire *Askania* dans « regards sur la jurisprudence » DMF 1993.307

- ❖ Y. Tassel note sous Com. Nantes, 3 sept 1991 navire *Trident Beauty* DMF 1991.726
- ❖ Y. Tassel note sous CA Rouen, 28 janv. 1992 navire *Alkmini* DMF 1993.307
- ❖ Y. Tassel note sous CA Aix-en-Provence, 28 févr. 1996, navire *Cordigliera*, DMF 1997.34
- ❖ A. Vialard note sous Cass. com. 5 janv. 1999, n° 93-19.688 navire *Gure Maiden*, *Bull. civ. IV*, n°2 ; DMF 1999.130 rapp. Rémerly
- ❖ A. Vialard note sous Cass. com. 19 mars 1996, navire *Alexander III* DMF 1996.503

TABLE DES MATIERES

PARTIE 1. LA SAISIE DE SOUTES, UNE ALTERNATIVE A LA SAISIE DE NAVIRES.....	12
TITRE 1. LE REJET DES QUALIFICATIONS RENDANT LES SOUTES INDISSOCIABLES DU NAVIRE	13
<i>Chapitre 1. Le rejet des qualifications juridiques entraînant une absorption des soutes au navire</i>	<i>13</i>
Section 1. Les qualifications traditionnelles, insuffisantes pour qualifier les soutes	13
§ 1. Les qualifications spéciales, insuffisantes pour qualifier les soutes.....	13
A. Les soutes, indissociables du navire selon la conception extensive des « agrès et apparaux »	14
B. Les soutes, indissociables du navire selon la théorie du « meuble par destination »	16
§ 2. La qualification générale d'accessoire, une qualification séduisante pour les soutes	17
A. Les soutes, élément mis au service du navire, « principal » ?	17
B. L'incertaine consécration de la théorie de l'accessoire par l'arrêt Saint Pierre	18
Section 2. Les caractéristiques propres aux soutes, antinomiques avec la qualification d'accessoire ..	20
§ 1. La forte autonomie des soutes, antinomique avec la notion conceptuelle de l'accessoire	20
A. L'appréhension distincte des soutes	20
B. La différence de propriétaire entre soutes et navire	21
§ 2. Les soutes, un accessoire du navire au sens fonctionnel	22
A. L'accessoire, instrument éventuel d'une politique juridique	22
B. Les soutes, accessoire du navire, une politique juridique inopportune	23
<i>Chapitre 2. L'inopportunité de la qualification d' « accessoire » : l'application générale du régime de la saisie de navire.....</i>	<i>23</i>
Section 1. L'application problématique du régime de la saisie de navire du droit interne à la saisie de soutes	23
§ 1. Le navire, objet de la saisie dans la théorie personnaliste de l'obligation	24
A. La théorie personnaliste de l'obligation.....	24
B. Le navire, gage des seuls créanciers de débiteurs-propriétaires.....	24
§ 2. Le créancier à l'épreuve de la théorie personnaliste de l'obligation	25
A. Le sort du créancier de l'affréteur.....	25
B. Le sort du créancier dont le débiteur a vendu le navire.....	27
Section 2. L'application problématique du régime de la saisie de navire de la convention de 1952 à la saisie de soutes	29
§ 1. Les créanciers maritimes exclus du bénéfice de la saisie conservatoire de navire	29
A. La conception <i>in rem</i> du droit de créance	29
B. L'exclusion de certains créanciers maritimes du bénéfice d'une saisie conservatoire	29
§ 2. L'insécurité juridique issue d'une interprétation hésitante de la convention de 1952	30

A. La saisie conservatoire subordonnée à l'existence d'un privilège	31
B. La saisie conservatoire sans condition	34
TITRE 2. LES SOUTES, UN « ELEMENT » DU NAVIRE, SAISSABLES INDEPENDAMMENT DU NAVIRE.....	37
<i>Chapitre 1. Les soutes, un élément d'une universalité juridique avec le navire.....</i>	<i>37</i>
Section 1. Les soutes, élément d'une universalité	37
§ 1. Les soutes, meubles corporels attachés au navire.....	37
A. Les soutes, « meubles corporels » selon les juridictions du fond	37
B. Les soutes, « élément du navire » selon de la cour de cassation	39
§ 2. Les soutes, élément d'une universalité juridique	44
A. Entre autonomie et interdépendance, la recherche d'une qualification exacte.....	44
B. L'universalité juridique, une qualification adaptée pour rendre compte de l'unité économique des soutes et du navire	45
Section 2. Une position partagée par d'autres droits	47
§ 1. Les soutes indépendantes du navire en droit anglais	47
§ 2. Les soutes indépendantes du navire en droit australien	47
<i>Chapitre 2. L'opportunité de la qualification d' « élément » du navire : l'application du régime du droit commun de la saisie</i>	<i>48</i>
Section 1. La saisie des soutes, biens du débiteur	48
§ 1. Un instrument au service des créanciers de propriétaires	48
A. L'appréhension des seuls biens du débiteur	49
B. Les soutes, gage des créanciers du propriétaire	49
§ 2. Les difficultés de détermination quant aux débiteurs propriétaires	49
A. Le transfert de la qualité de propriétaire au cours de l'affrètement	50
B. L'incertitude quant à l'identité du propriétaire	50
Section 2. La nécessité d'une créance « paraissant fondée en son principe » et de « circonstances mettant en péril le recouvrement ».....	51
§ 1. Une créance paraissant fondée en son principe.....	51
A. Une exigence plus forte qu'en droit maritime	51
B. Une exigence très atténuée	51
§ 2. Des circonstances mettant en péril le recouvrement	52
A. Une exigence spécifique au droit commun.....	52
B. Une exigence stricte	52
PARTIE 2. L'EFFICACITE DE LA SAISIE DE SOUTES	55
TITRE 1. EFFICACITE RELATIVE DE LA SAISIE DE SOUTES EN TANT QUE MOYEN DE PRESSION	56
<i>Chapitre 1. La saisie conservatoire de soutes, un moyen de pression formidable.....</i>	<i>56</i>
Section 1. Une mesure rapide à l'assiette juridique limitée emportant immobilisation du navire tout entier	56

§ 1. Une mesure efficace par son effet de surprise	56
A. La procédure sur requête fondée sur le non respect du contradictoire	57
B. Le contradictoire restauré après l'exécution de la mesure conservatoire	57
§ 2. Une mesure efficace par ses effets désastreux pour l'exploitant du navire	57
A. L'immobilisation du navire par la saisie conservatoire de soutes	58
B. L'immobilisation du tout par l'élément, une mesure contestable ?	59
Section 2. Le saisissant peu exposé au risque d'une action en responsabilité	62
§ 1. Le saisissant de navire, relativement peu exposé au risque d'une action en responsabilité	62
A. Une action en responsabilité subordonnée à la caractérisation de l'abus	62
B. La rare caractérisation de l'abus de saisie	63
§ 2. Le saisissant de soutes, relativement à l'abri d'une action en responsabilité	65
A. La saisie conservatoire de droit commun, une mesure aux risques et périls du créancier	65
B. L'action en responsabilité contre le saisissant de soutes subordonnée à l'abus	66
<i>Chapitre 2. La saisie conservatoire de soutes, une mesure dont l'efficacité dépend du quantum de la créance</i>	68
Section 1. Une garantie généralement insuffisante pour désintéresser les créanciers	69
§ 1. La difficulté à déterminer la « mesure propre à sauvegarder les intérêts des parties »	69
A. L'appréciation laissée aux juges du fond en droit commun	69
B. Les précisions apportées par le droit maritime	70
§ 2. La valeur des soutes, « mesure propre à sauvegarder les intérêts des parties »	70
A. La valeur de la créance, autrefois considérée comme « mesure propre à sauvegarder les intérêts des parties »	70
B. La valeur de la créance « mesure propre à sauvegarder les intérêts des parties » dans le seul cas où le saisissant est le débiteur	71
Section 2. Un inconvénient tempéré par la faculté de saisir plusieurs fois les mêmes soutes	72
§ 1. La saisie multiple encadrée en matière de saisie de navire	73
§ 2. La saisie multiple ouverte sans restrictions en matière de saisie de soutes	75
TITRE 2. EFFICACITE DE LA SAISIE DE SOUTES EN TANT QUE MESURE D'EXECUTION	76
<i>Chapitre 1. L'effectivité très relative de la saisie-vente</i>	76
Section 1. La saisie-vente des soutes, une mesure à l'assiette diminuée	76
§ 1. Le prix de vente dérisoire des soutes	76
A. La saisie-vente, une mesure tendant à la réalisation du gage du créancier	76
B. La valeur des soutes, insuffisante à désintéresser les créanciers	77
§ 2. Les coûts induits par une saisie-vente de soutes	78
A. La saisie-vente subordonnée à l'extraction des soutes du navire	78
B. Les difficultés d'enlèvement des soutes	78
Section 2. L'absence d'incitation à initier une saisie-vente	79
§ 1. L'absence de droit de suite du créancier exerçant son droit sur les soutes	79

A. Les créanciers maritimes bénéficiaires d'un droit de préférence doublé d'un droit de suite .	79
B. Le saisissant de soutes, privé de droit de suite	80
§ 2. Le faible intérêt de l'exercice du droit de préférence.....	80
A. L'absence de privilège de premier saisissant	80
B. Le faible avantage d'initier une saisie-vente	80
<i>Chapitre 2. Saisie revendication : la force relative de la clause de réserve de propriété sur les soutes.....</i>	<i>81</i>
Section 1. La validité de principe de la clause de réserve de propriété sur soutes.....	81
§ 1. Les conditions de validité relatives à l'objet de la saisie	81
A. Le bien fongible objet d'une clause de réserve de propriété.....	81
B. Le manque de certitude quant à la fongibilité des éléments	82
§ 2. Les conditions de validité relatives à la clause de réserve de propriété	86
A. Une clause écrite.....	86
B. Une clause acceptée par le débiteur	86
Section 2. L'efficacité relative de la clause de réserve de propriété sur soutes	87
§ 1. L'exercice de l'action du créancier.....	87
A. L'efficacité de la clause en droit commun.....	87
B. L'efficacité de la clause en cas de procédure collective	88
§ 2. Les conflits du créancier réservataire avec les autres créanciers	89
A. Concours avec un créancier saisissant	89
B. Concours entre fournisseurs de soutes	90

RESUME – La saisie de soutes est une figure originale du droit maritime. En tant qu' « élément du navire », les soutes sont susceptibles de faire l'objet d'une saisie indépendamment du navire. Elles constituent ainsi un gage pour les créanciers dénués de « *créance maritime* » ou de privilège maritime. En période d'instabilité économique, la saisie de soutes est indispensable à la confiance des fournisseurs de navires. Cependant, depuis l'arrêt *Saint Pierre* de 1998 et l'analyse qui en a été faite par les auteurs, la saisie conservatoire de soutes a quasiment disparu des prétoires. Elle a aujourd'hui vocation à être remplacée par la saisie-revendication, instrument de recouvrement efficace même en cas de faillite du débiteur.

SUMMARY – The seizure of bunkers is an original figure of maritime law. As "part of the ship", the bunkers can be seized independently of the ship. They are a guarantee for creditors devoid of "*maritime claim*" or maritime lien. In times of economic instability, the seizure of bunkers is essential to the confidence of ship suppliers. However, since the case St. Peter of 1998 and the analysis that was made by the authors, the arrest of bunkers has practically disappeared from the courtrooms. Today she is intended to be replaced by seizure under a prior claim, an instrument of effective recovery even in case of bankruptcy of the debtor.

MOTS CLEFS – saisie de soutes – alternative à la saisie de navire – saisie conservatoire – moyen de pression - saisie revendication

KEYWORDS – seizure of bunkers – efficient alternative to the seizure of the ship – arrest – means of pressures – seizure under prior claim