

UNIVERSITÉ D'AIX MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS



LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES DE MER
DROIT BULGARE ET DROIT FRANÇAIS

Mémoire pour l'obtention du Master 2

Droit Maritime et des Transports

Présenté et soutenu par Monsieur **Siméon GECHEV**

Sous la direction de **Maitre Christian SCAPEL**

Année Universitaire 2014-2015

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord à remercier Maître Vladimir VLADIMIROV et Maître Ivan LUTSKANOV des précieux conseils qu'ils m'ont prodigués tout au long de la rédaction de ce mémoire.

Je souhaite également remercier toute l'équipe pédagogique du Master II Droit maritime et des Transports à l'Université d'Aix-Marseille, qui m'a aidé à réaliser le présent Mémoire de fin d'études et d'avancer dans mes recherches. Mes remerciements vont plus particulièrement à Monsieur le Professeur Pierre BONASSIES et Maître Christian SCAPEL et pour m'avoir permis d'intégrer le Master ainsi que pour leur disponibilité et précieux conseils tout au long de l'année universitaire.

Je tiens à remercier Madame Marjorie VIAL qui a toujours été à notre écoute, en contribuant à la bonne ambiance, et sans qui le Master ne serait pas le même.

SOMMAIRE

Introduction

Partie 1. Une observation objective sur le caractère conditionné de la saisie conservatoire du navire

Chapitre 1. Le régime dualiste en France comparé au régime unique en Bulgarie

Section 1. Le régime applicable en France

Section 2. Le régime applicable en Bulgarie

Chapitre 2. Les conditions d'exercice de la saisie conservatoire imposées par les deux régimes respectifs

Section 1. Les conditions imposées par le droit interne

Section 2. Le droit international applicable en France et en Bulgarie

Section 3. Le navire objet de la saisie

Partie 2. La saisie conservatoire des navires - une mesure soumise au contrôle du juge national

Chapitre préliminaire : La non exclusivité de la saisie conservatoire par rapport aux autres types de saisies issues du droit commun

Chapitre 1. La liberté laissée aux Etats parties de soumettre la saisie conservatoire aux procédures prévues par le droit interne

Section 1. La procédure afférente à la saisie conservatoire

Section 2. L'interdiction d'une nouvelle saisie

Chapitre. 2. Les effets de la saisie conservatoire

Section 1. L'immobilisation du navire

Section 2. La sanction des saisies abusives

INTRODUCTION

“Il y a trois sortes d’hommes : les vivants, les morts, et ceux qui vont sur la mer.”

Aristote

L’océan mondial représente 71% de la surface de la terre. La navigation et la messagerie maritimes ont été, ainsi, longtemps les seuls moyens de communication entre les continents. Le développement technologique du monde d’aujourd’hui a entraîné le remplacement de la messagerie maritime par les nouveaux moyens de communication.

Cependant, les nouvelles technologies de communication ne sont pas aptes à remplacer le transport maritime, représentant environ 90% des échanges commerciaux. Selon les sources officielles, il existe plus de 50 000 navires naviguant dans le monde entier et empruntant plus de 9 milliards de tonnes de marchandise. Bien évidemment, l’importance du transport maritime et le nombre exorbitant des acteurs qui interviennent dans le cadre de l’expédition maritime, nécessitent des normes spécifiques régissant les relations juridiques qui peuvent naître au cours de l’activité maritime.

Le droit maritime, constituant l’ensemble des règles juridiques applicables aux activités humaines en mer, se caractérise par sa spécificité et son caractère exorbitant du droit commun. L’activité maritime est essentiellement aventureuse ce qui justifie la création de normes spécifiques régissant cette matière.

Qui dit transport maritime, dit navire – l'instrument le plus important du commerce mondial. L'instrument qui rend possible la globalisation et les échanges commerciaux entre les continents. Le navire constitue le pont qui lie les continents et les différentes cultures.

Nous pouvons, cependant, se poser la question de savoir quelle est la nature juridique du navire. La logique conservatrice va immédiatement qualifier le navire d'un bien meuble. Mais en réalité, le bâtiment de mer bénéficie d'un régime juridique extrêmement spécifique. Beaucoup d'auteurs parlent d'un hybride entre meuble et immeuble. Il y a aussi la thèse qui assimile le navire à la personne humaine. Le navire a un nom, une nationalité (le pavillon) et un domicile (le port d'attache), ce qui, en effet, démontre une véritable "*personnalité*" au profit du bâtiment de mer.

Néanmoins, il existe une différence essentielle entre la personne et le navire. C'est le fait que malgré sa spécificité le navire reste un bien au service de la personne. C'est un bien qui appartient à la personne.

Le navire est l'instrument essentiel d'un armement et représente souvent une valeur économique très importante. Avec le développement technologique, les dimensions des navires deviennent de plus en plus importantes. De même, le coût d'un navire peut s'élever à plusieurs centaines de millions d'euros.

La valeur économique exorbitante du navire constitue le gage des créanciers qui ont intervenu dans les différents stades de l'expédition maritime ou qui ont subis un dommage en relation avec cette expédition. En pratique, les dommages en relation avec une expédition maritime représentent souvent un intérêt financier très important.

Ainsi, il était nécessaire de créer un instrument juridique permettant de protéger ces intérêts – la saisie conservatoire des navires de mer, dont l'exercice en France et en Bulgarie constitue le sujet de notre étude.

Afin de déterminer le droit applicable à la saisie conservatoire, il convient d'effectuer une distinction entre cette dernière et les autres types de saisies régies par des règles juridiques différentes.

Tout d'abord, il faudra distinguer la saisie conservatoire de la saisie-exécution. En effet, la saisie-exécution se reporte aux règles de la saisie

immobilière. Représentant la vente forcée du navire et l'affectation de son prix aux créanciers, elle ne peut être pratiquée que si le créancier détient un titre exécutoire. Contrairement à la saisie-exécution, la saisie conservatoire ne provoque aucun transfert de propriété, mais a pour finalité d'immobiliser le navire afin d'exercer une pression sur le débiteur qui sera forcé de constituer une garantie pour obtenir la mainlevée de la saisie. En réalité, la saisie-exécution pourra être considérée comme la continuation de la saisie conservatoire dans le cas où le débiteur, propriétaire du navire, n'a pas constitué une garantie.

Il convient, aussi, de distinguer la saisie conservatoire de la saisie pratiquée par les autorités publiques et plus généralement par l'Etat. La Convention de Montego Bay de 1982 prévoit que l'Etat côtier peut prendre toute mesure dans l'exercice de ses droits souverains, y compris la saisie, pour assurer le respect de ses lois et règlements conformes à la Convention. Il s'agit d'une saisie opérée par la puissance publique qui n'est pas obligée de passer par les voies judiciaires. En effet, l'Etat côtier pourra saisir un navire, afin de protéger la sécurité de navigation ou l'ordre public en mer et dans les ports.

Notre étude s'intéresse à la saisie conservatoire telle que pratiquée par les personnes physiques ou les personnes morales de droit privé.

Comme en droit commun, la saisie conservatoire des navires est une sûreté qui a pour objet d'immobiliser le navire jusqu'à la constitution d'une garantie par le propriétaire ou l'exploitant du navire. Cet instrument juridique joue comme un moyen de pression sur le débiteur. En effet, pratiquer la saisie conservatoire d'un navire, c'est immobiliser le navire, ce qui est économiquement grave pour le propriétaire. Pendant la durée de la saisie, l'armateur est privé de la possibilité d'utiliser l'instrument essentiel de son entreprise. De plus, il est obligé d'assumer tous les frais d'entretien du navire, les risques que représente l'immobilisation du navire au port ou est opérée la saisie. Il devra continuer à payer les salaires de l'équipage, ainsi que les frais liés au séjour du navire au port. L'ensemble de ces frais pourront s'élever à plusieurs dizaines de milliers d'euros par jour, et il faudra ajouter le manque à gagner, à cause de l'impossibilité d'utiliser le navire due à son immobilisation.

Ayant conscience des effets graves que peut provoquer la saisie conservatoire, les législateurs internationaux ont décidé d'uniformiser le régime juridique

applicable. Ainsi a été créée la Convention internationale de Bruxelles conclue le 10 mai 1952 et entrée en vigueur le 24 février 1956. La Convention a été ratifiée par la France. Inspiré par le *common law*, le texte international a pour finalité l'uniformisation des règles relatives à la saisie conservatoire des navires en vue d'assurer la liberté du commerce maritime, tout en préservant les droits des créanciers "*maritimes*".

Ladite convention internationale prévoit qu'un créancier peut demander au Tribunal compétent l'autorisation d'exercer la saisie conservatoire d'un navire, en *alléguant* une créance "*maritime*". Afin de définir la notion de créance maritime, le texte international énumère limitativement les créances considérées comme maritimes, et en vertu desquelles une saisie pourra être opérée.

Pour les situations purement internes ne donnant pas lieu à l'application de la Convention internationale, le législateur français a créé la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, accompagnée de son décret d'application n°67-967 du 27 octobre 1967. La loi française demande aux créanciers de faire valoir une créance "*paraissant fondée en son principe*" ce qui est une exigence plus lourde que la simple *allégation* d'une créance maritime. Cependant, la loi ouvre la saisie conservatoire à toutes les créances qu'elles soient "terrestres" ou "maritimes". Désormais, la saisie conservatoire des navires est régie par les articles L.5114-20 et suivants du Code des transports qui reprennent les dispositions de la loi et du décret précités.

Le 14 septembre 2011, une nouvelle convention relative à la saisie conservatoire des navires de mer est entrée en vigueur. Il s'agit de la Convention de Genève du 12 mars 1999 qui est appelée à remplacer la vieille Convention de 1952.

La Convention a été ratifiée par la Bulgarie et est actuellement applicable tant aux saisies présentant un élément d'extranéité qu'aux saisies conservatoires purement internes. En effet, l'article 364a du Code de la navigation commerciale bulgare renvoie à la Convention de 1999. Ainsi, la saisie conservatoire pratiquée en Bulgarie est soumise à un régime unique contrairement à la saisie conservatoire opérée en France qui est régie soit par le Code des transports pour les saisies purement interne, soit par la Convention

internationale de 1952. Comme le texte de 1952, la Convention de 1999 protège la liberté du commerce maritime, en limitant le droit d'exercer une saisie conservatoire aux seuls créanciers titulaires d'une créance maritime, "à l'exclusion de toute autre créance" (art. 2.2) - et elle donne une liste limitative des créances maritimes¹. Cependant, la nouvelle convention élargit la liste des créances maritimes en ajoutant les créances suivantes :

- dommage ou menace de dommage à l'environnement
- l'enlèvement des épaves
- Droits et redevances de port, de canal, de bassin, de mouillage et d'autres voies navigables;
- les primes d'assurance impayées
- commissions impayées, de courtage et les frais d'agence
- différends découlant de contrats de vente du navire

Fidèle à l'esprit de la Convention de 1952, le nouveau texte prévoit que le créancier saisissant doit *alléguer* une créance maritime pour obtenir l'autorisation de saisie par le Tribunal compétent.

Contrairement à la Convention de 1952 qui "protège" uniquement les navires battant pavillon d'un Etat partie, la Convention de 1999 a un domaine d'application plus large. Elle s'applique, en effet, à tous les navires quel que soit leur pavillon. Ainsi, la saisie ne sera autorisée qu'en vertu d'une créance maritime.

L'innovation importante apportée par la nouvelle convention, c'est la possibilité pour le créancier saisissant d'engager une action au fond devant les tribunaux de l'Etat où la saisie conservatoire a été opérée. Il s'agit du principe de *forum arresti* qui fait parti d'une divergence jurisprudentielle en France et qui est imposé purement et simplement par la Convention de 1999. La Convention de 1952 énumère limitativement les cas où le créancier saisissant pourrait entamer une action au fond du litige devant les tribunaux de l'Etat où la saisie a été pratiquée. Comme il était invoqué par Monsieur le Professeur Pierre BONASSIES et Maître Christian SCAPEL, l'avantage conféré à un créancier local de saisir un navire en escale dans le port où il est lui-même établie est fortement amoindri s'il faut aller plaider au fond devant un tribunal

¹ Traité de droit maritime, 2^e éd, p. 432, -617

² Traité de droit maritime, p. 432, - 617

³ Traité de Droit maritime, 2^e édition, p. 410

lointain². En application de la Convention de 1999, un créancier pratiquant une saisie conservatoire d'un navire amarré dans un port bulgare, pourra engager une action au fond directement devant les tribunaux bulgares ce qui va protéger ses intérêts contre les frais importants liés à l'introduction d'une procédure devant un tribunal lointain.

Toutefois, comme nous allons le justifier plus tard dans le développement de notre étude, la nouvelle Convention de 1999 s'avère difficilement applicable en Bulgarie. En effet, son application est partiellement compromise, d'une part, par une traduction en bulgare dont la qualité est douteuse, et d'autre part, par l'application de la procédure du droit commun sur la saisie conservatoire. Etant donné que la saisie conservatoire constitue une mesure spécifique, il était nécessaire d'élaborer une procédure qui pourrait répondre à la réalité du monde maritime.

Le régime qui était applicable en Bulgarie avant la ratification de la Convention de 1999, prévoyait que l'agence exécutive "Administration maritime" pouvait ordonner la saisie conservatoire d'un navire pour une période de 72 heures pendant laquelle le créancier saisissant devait obtenir une ordonnance du tribunal départemental confirmant cette mesure de nature administrative. Il s'agissait, ainsi, d'une procédure qui était conforme aux spécificités que représente l'activité maritime.

Actuellement, cette possibilité est purement et simplement supprimée au profit de la procédure du droit commun. En effet, le créancier saisissant devra demander l'autorisation de saisir un navire directement devant le tribunal départemental du port où le navire est amarré. L'inconvénient principal est le fait que le créancier doit se conformer aux horaires d'ouverture des tribunaux départementaux. Ainsi, si le navire arrive au port après la fermeture du tribunal, et départs avant son ouverture, le créancier ne pourra pas pratiquer la saisie conservatoire. Etant donné que le juge bulgare ne sera pas d'accord d'ordonner la saisie d'un navire avant son arrivée au port, l'exercice de cette mesure conservatoire peut s'avérer particulièrement difficile.

Cette question est réglée par le législateur français qui a pris le soin d'élaborer une procédure conforme à la spécificité de la saisie conservatoire des navires. Le créancier saisissant doit présenter sa requête au Président du Tribunal de

² Traité de droit maritime, p. 432, - 617

commerce soit au domicile de celui-ci, soit au lieu où il exerce son activité professionnelle. Ainsi, l'autorisation de saisir un navire ne sera pas bloquée par les horaires de travail du tribunal, comme c'est le cas en Bulgarie.

Concernant la traduction bulgare de la Convention de 1999, il faudra démontrer une erreur qui pourra s'avérer source de difficultés d'application. En effet, comme la Convention de 1952, la nouvelle Convention prévoit qu'un créancier maritime pourra pratiquer la saisie conservatoire d'un navire n'appartenant pas à son débiteur (article 3). Toutefois, cette possibilité est réservée au créancier disposant d'une créance garantie par un privilège maritime (en anglais *maritime lien*). Les privilèges maritimes (en bulgare : *морски привилегии*) sont énumérés par l'article 54 du Code de la navigation commerciale bulgare.

Quel sera, alors, la difficulté d'appliquer l'article 3 de la Convention de 1999 ?

Le problème, en effet, c'est que l'expression anglaise "*maritime lien*" est traduite comme "*gage maritime*" – terme qui n'est pas juridiquement qualifié par le droit positif bulgare. L'absence de définition de ce terme pourra être source d'une jurisprudence contradictoire. Cette traduction erronée pourrait priver une grande partie des créanciers maritimes de la possibilité d'exercer le droit de saisir un navire afin de garantir leurs créances privilégiées.

Le nouvel article 364a du Code de la navigation maritime bulgare contient également un autre inconvénient dans sa rédaction. En effet, ledit article renvoie expressément aux dispositions de la Convention de 1999. Cependant, un détail de la rédaction peut s'avérer problématique. L'article 364a énonce que "*Un navire de commerce amarré dans un port bulgare peut être saisi...*" selon les conditions de la Convention de 1999. Ainsi, si la saisie conservatoire est soumise à la loi bulgare, en cas d'absence d'un élément d'extranéité, le créancier saisissant pourrait saisir uniquement les navires qui sont utilisés à des fins commerciales ce qui n'est pas justifié ni par les dispositions internationales, ni par la réalité du monde maritime. Une lecture conservatrice de l'article 364a pourra provoquer l'impossibilité de saisir un yacht battant pavillon bulgare. En effet, en application de la Convention de 1999 à laquelle se réfère expressément l'article 364a CNC, un créancier maritime pourra saisir un **navire** indépendamment de son utilisation commerciale ou non. En application de l'article 364a CNC (dans le cadre d'une saisie soumise au droit

interne), un créancier ne pourra saisir que les **navires de commerce**. La raison d'être de cette condition reste inconnue, mais ce qui est certain, c'est qu'il s'agira d'une source de difficultés pour les créanciers désirant garantir leurs créances.

Nous allons, donc, examiner de manière objective les qualités des deux régimes applicables en France et en Bulgarie. Cependant, l'étude va effectuer une observation critique des inconvénients et des vides juridiques sources de difficultés pour l'exercice de la saisie conservatoire des navires.

L'étude comparative sera composée de deux parties successives. Il convient d'effectuer dans un premier temps, une observation objective sur le caractère conditionné de la saisie conservatoire du navire opérée en Bulgarie et en France (Partie 1). Ensuite, dans un deuxième temps, nous allons traiter la saisie conservatoire comme une mesure soumise au contrôle du juge national (Partie 2).

Partie 1. Une observation objective sur le caractère conditionné de la saisie conservatoire du navire

Chapitre 1. Le régime dualiste en France comparé au régime unique en Bulgarie

Section 1. Le régime applicable en France

Contrairement au régime applicable en Bulgarie, la saisie des navires, du point de vue du droit français, est soumise à un régime dualiste. Depuis 2013, la saisie conservatoire en Bulgarie est régie exclusivement par les dispositions de la Convention de 1999 qui est entrée en vigueur en 2011 grâce à sa ratification par un nombre suffisant d'État signataires. Ainsi, indépendamment de l'Etat de pavillon, un navire pourra être saisi dans un port bulgare uniquement en application du régime prévu par la convention de 1999.

De manière différente est régie la saisie conservatoire en France. Un navire battant pavillon français pourra être saisi selon les dispositions de la loi française du 3 janvier 1967 (A). Cependant, la saisie des navires battant pavillon d'un État qui a ratifié la Convention de 1952, est exclusivement soumise au régime du texte international (B).

Paragraphe 1. La saisie conservatoire soumise au régime de la loi du 3 janvier 1967

La saisie conservatoire des navires fait partie du régime spécifique du droit maritime. Néanmoins, pendant une période, le droit interne ne prévoyait pas des dispositions réservées à la saisie conservatoire des navires, et avait laissé cette matière à la discrétion des dispositions du droit commun et du code de commerce (1). Cependant, conscient de la nécessité d'un régime régissant la

saisie des navires, le législateur a adopté une loi du 3 janvier 1967 qui prend en compte les spécificités de cette mesure conservatoire (2).

I. La saisie conservatoire du droit commun français - rappel historique

Il est incontestablement admis que le navire est un bien meuble. Pourtant, il s'agit d'un bien meuble qui n'est pas comme les autres. Le navire est soumis à un régime spécial. Il a une nationalité, un nom, un port d'attache qui peut être considéré comme un domicile. Le navire a, aussi, une valeur très importante qui représente souvent la garantie la plus importante pour les créanciers de l'armateur.

Néanmoins, pendant très longtemps, la saisie conservatoire des navires a été soumise au droit commun, ce qui présentait de graves inconvénients par rapport à la spécificité du bâtiment de mer. Soumettre un bien, aussi particulier, au même régime que les autres biens meubles peut certainement provoquer des difficultés.

Ainsi le législateur français est intervenu pour combler ce vide juridique en insérant dans la loi de 1967 des dispositions introduisant un régime particulier pour la saisie conservatoire des navires.

II. L'adoption de la loi de 1967

L'adoption de la loi du 3 janvier 1967 accompagnée par les dispositions du décret complémentaire du 27 octobre 1967 a mis en place un régime français régissant la saisie conservatoire des navires en France. En respectant les dispositions de l'article 55 de la Convention française, la loi de 1967 ne s'applique que si la convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires n'a pas lieu à s'appliquer.

Ainsi, si un créancier de nationalité française envisage à saisir un navire battant pavillon français, c'est la loi de 1967 qui va s'appliquer. Cependant, il faut se poser la question sur la situation de l'étranger qui veut saisir un navire battant pavillon français en France. Selon Monsieur le Professeur Pierre BONASSIES et Maître Christian SCAPEL, un créancier étranger ne peut agir que sur le fondement de la Convention de 1952 et donc seulement s'il a une créance maritime au sens de ce texte³. Mais s'il s'agit d'un créancier étranger qui est au même temps ressortissant de l'Union européenne, le principe de non discrimination au sein de l'Union peut être invoqué pour permettre l'application de la loi française et donc élargir la possibilité pour le créancier d'effectuer une saisie conservatoire sur un navire battant pavillon français.

Paragraphe 2. La ratification de la Convention du 10 mai 1952

La Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles en matière de saisie conservatoire de navires régit cette mesure dans la plupart des États maritimes comme la Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, etc. Néanmoins, il convient de souligner deux exceptions significatives - le Japon et les États-Unis.

La France fait partie des États ayant ratifié la Convention de 1952. Ainsi, il existe un double régime qui s'applique en France - d'une part la loi française qui s'applique pour les saisies ayant un caractère purement interne, et la convention internationale pour les saisies conservatoires comportant un élément d'extranéité.

Cependant, il convient de se poser la question de savoir quelle est la règle qui prévaut en cas de conflit entre la loi française et la convention de 1952. Une question simple qui mérite une réponse simple. L'article 55 de la Convention française qui définit la place des traités et accords internationaux dans la hiérarchie des normes en France, prévoit que "Les traités ou accords régulièrement ratifiés ou approuvés ont, des leur publication, une autorité supérieure à celle des lois, sous réserve, pour chaque accord ou traité, de son application par l'autre partie".

³ Traité de Droit maritime, 2^e édition, p. 410

Ainsi, il est expressément établi qu'en cas de conflit entre la convention de 1952 et la loi française, c'est le texte international qui devra être appliqué par le juge tout en respectant les dispositions constitutionnelles prévoyant la supériorité des traités internationaux sur les lois nationales.

En effet, un navire battant pavillon d'un État contractant ne peut être saisi en France que par application de la convention de 1952. Ainsi, un navire battant pavillon allemand est protégé par les dispositions de la convention de 1952, et donc, il faut que le créancier invoque une créance maritime au sens du texte international. Les créances permettant la saisie conservatoire sont consciemment limitées afin de protéger la liberté de la navigation et de rendre plus difficile la pression sur les armateurs. Cependant, les rédacteurs de la convention ont ajouté une contrepartie de cette protection, qui se trouve dans le fait que le créancier ne doit qu'alléguer une créance sans avoir à démontrer une situation d'urgence.

Désormais, la convention de 1952 est concurrencée par une autre convention adoptée en 1999 et en vigueur depuis 2011. Ce texte de qualité est ratifié seulement par 11 pays: l'Albanie, l'Algérie, le Bénin, la Bulgarie, l'Equateur, l'Estonie, la Lettonie, le Libéria, l'Espagne et la Syrie et le Congo.

Section 2. Le régime applicable en Bulgarie

Par une loi de 2013 la Bulgarie a ratifié la Convention de 1999. Contrairement au système français, en ce qui concerne la saisie conservatoire des navires, en Bulgarie existe un régime unique régissant les situations purement internes comme les saisies comportant un élément d'extranéité. Ainsi, depuis 2014 la Bulgarie applique les dispositions de la convention de 1999 dans tous les cas ou une saisie conservatoire est pratiquée sur un navire qui se situe dans un port bulgare.

Il convient d'observer l'abrogation de la loi interne régissant la saisie conservatoire en Bulgarie (Paragraphe 1), au profit des dispositions de nature internationale de la convention de 1999 (Paragraphe 2).

Paragraphe 1. L'abrogation de la loi interne régissant la saisie conservatoire

En matière de droit maritime, la Bulgarie est un État qui n'a ratifié qu'un nombre très limité de conventions internationales. Contrairement à la plupart des pays maritimes, la Bulgarie ne faisait pas partie à la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire et avait laissé cette mesure à la discrétion d'une loi qui régissait cette mesure pour les navires battant pavillon bulgare et les navires étrangers. Il convient, néanmoins, d'effectuer un bref rappel historique du développement de la loi bulgare pendant les vingt dernières années. Ainsi, nous allons observer d'une part la loi bulgare rédigée pendant l'époque du régime communiste (I) et sa modification 13 ans après la chute du communisme (II).

I. La loi sur la saisie conservatoire telle qu'elle était rédigée pendant le régime communiste

Selon l'ancienne version de l'article 365 du Code de la navigation commerciale bulgare, pouvaient être saisi uniquement les navires battant pavillon étranger ou les marchandises ayant un propriétaire étranger chargées même à bord d'un navire battant pavillon bulgare. Sur la question de la propriété étrangère, il était nécessaire de démontrer, par exemple, que le contrat de vente entre le vendeur bulgare et l'acheteur étranger a été conclu sur la base des Incoterms FOB, CIV ou FAS pour constater que la propriété a été transférée au moment du chargement de la marchandise à bord du navire. Ainsi, une fois la propriété transférée, la marchandise était considérée comme étrangère et était susceptible de faire objet d'une saisie conservatoire.

L'autre spécificité de cette version de la loi sur la saisie, était le fait que les créanciers ne pouvait saisir qu'un navire battant pavillon étranger. Ce détail peut être considéré comme étrange pour les pays qui n'ont pas été soumis à un régime communiste. Cependant, la caractéristique saisissante des Etats communistes, c'est l'exclusion de la propriété privée. Ainsi, l'Etat était le propriétaire exclusif de tous les navires de commerce. Il est, donc,

incontestable que cette loi instituait une protection particulière au profit des navires de commerce battant pavillon bulgare. En effet ces navires étaient théoriquement et pratiquement insaisissables dans un port bulgare.

Certes, une telle protection est tout à fait ordinaire pour un régime communiste. Cependant, la suppression de cette pratique discriminatoire était nécessaire dans le cadre du changement du régime politique et social. Néanmoins, ce changement a eu lieu 13 ans après la chute du communisme.

II. La modification nécessaire de l'article 365 CNC en 2002

Paradoxalement, la modernisation de la saisie conservatoire en Bulgarie a été mise en place 13 ans après le début du régime démocratique et logiquement, de la mise en place du régime d'une économie capitaliste.

Restant fidèle au proverbe « Mieux vaut plus tard que jamais », l'évolution politique en Bulgarie a été suivie par la modification de la saisie conservatoire qui a amélioré considérablement le régime applicable.

L'article 365 CNC modifié en 2002 en disposant que l'agence exécutive « Administration maritime » peut ordonner la saisie conservatoire des navires battant pavillon bulgare ou étranger sur demande de tout créancier personne physique ou personne morale dont la créance est née dans un des cas suivants-avarie, abordage, assistance au navire, autres services rendus au navire, ou exécution du contrat de transport des marchandises. L'innovation significative se trouve dans la possibilité pour les créanciers de saisir un navire battant pavillon bulgare. Ainsi, le législateur bulgare avait finalement supprimé cette immunité infondée au profit des navires bulgares qui faisaient désormais objet d'une propriété privée.

Ce qui était aussi spécifique dans le régime de l'article 365 CNC version ancienne, c'était le fait que la saisie conservatoire était ordonnée par une institution administrative « Administration maritime » qui pourra être considérée comme l'équivalente des « Affaires maritimes » en France. Ainsi, c'était cette administration qui appréciait le bien fondé de la demande de saisie

et qui l'ordonnait tout en respectant les dispositions du code de procédure civile bulgare relatives aux mesures conservatoires. Il s'agissait d'une procédure rapide qui donnait la possibilité au créancier de demander une confirmation de la part du juge du Tribunal du lieu où se trouve le navire saisi. L'alinéa 2 de l'article 365 CNC dispose que la saisie est mainlevée dans les 72 heures à moins qu'une ordonnance du tribunal compétent ne soit présentée pour que la saisie soit confirmée. Cependant, comme il était déjà admis par une grande partie de la doctrine bulgare, ce système présentait l'inconvénient d'être contraire à la loi procédurale selon laquelle la garantie d'une créance pouvait être ordonnée ou refusée uniquement par le juge. La saisie conservatoire constitue certainement une mesure garantissant les droits du créancier, mais au même temps, l'ancien régime permettait exceptionnellement sa mise en place par une autorité administrative.

Une fois de plus, nous constatons la preuve de la spécificité du droit maritime et la nécessité de mesures qui sont considérablement éloignées des standards communément admis par le droit commun.

Très récemment, le droit bulgare a ouvert une nouvelle page concernant le régime de la saisie conservatoire applicable en Bulgarie. En ratifiant la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, la Bulgarie est devenue un des « pionniers » appliquant le nouveau texte.

Paragraphe 2. La ratification de la convention du 12 mars 1999

Désormais, au niveau mondial, il existe deux conventions internationales en matière de saisie conservatoire des navires qui se concurrencent. La convention de 1952 appliquée par la plupart des pays maritimes, et la convention de 1999 qui, étant entrée en vigueur très récemment, n'a pas encore une influence suffisante pour concurrencer réellement l'autre texte international. Il convient, néanmoins, d'observer d'une part la naissance de la convention de 1999 (I), et d'autre part, sa ratification en Bulgarie (II).

I. La naissance de la convention de 1999 relative à la saisie conservatoire des navires

La Convention sur la saisie conservatoire des navires adoptée en 1999 est appelée à remplacer la Convention de 1952.

Le CMI avait engagé un projet de révision des conventions de 1926 et 1967 sur les hypothèques et les privilèges maritimes, ainsi que de la convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires.

Certes, au début il ne s'agissait que d'un simple projet de révision qui s'est transformé à un plan tendant à rédiger une nouvelle convention. Le sous-comité international du CMI a décidé qu'il sera difficile de procéder à une révision de qualité, au regard du nombre important de modifications qui ont été discutées. Ainsi, il était nécessaire de procéder à la rédaction d'une nouvelle convention qui pourra modifier de manière fondamentale le régime applicable à la saisie conservatoire.

Suite aux travaux importants effectués par des experts internationaux, la Convention a été adoptée pendant la Conférence diplomatique à Genève du 12 mars 1999.

Cependant la Convention est loin d'être considérée comme concurrente à la Convention de 1952 qui est adoptée par 71 Etats. La Convention de 1999 a été ratifiée par 10 Etats - Albanie, Algérie, Benin, Bulgarie, Equateur, Congo, Lettonie, Libéria, Espagne et Syrie. Néanmoins, elle était adoptée par deux autres Etats - la Norvège et le Danemark qui pourront décider de la ratifier dans l'avenir.

La Convention de 1999 est entrée en vigueur le 14 septembre 2011. Elle sera applicable uniquement dans les ports des pays qui l'ont ratifiée. Les navires battant pavillon d'un Etat non partie à la convention, seront saisis dans les ports des Etats parties, en application de la convention de 1999.

Il est à souligner que l'Espagne a profité de la possibilité de prévoir une réserve et donc elle ne va pas appliquer la Convention de 1999 aux navires ne battant pas pavillon d'un Etat Partie. Ainsi, nous pourrions constater qu'en pratique l'Etat avec la flotte la plus importante des 10 pays ayant ratifié la convention, ne va pas l'appliquer dans la plupart des cas, ce qui est, certes,

une obstacle pour le développement de la Convention en terme de jurisprudence et d'interprétation des nouvelles dispositions internationales.

Revenons dans le cadre du sujet commenté, l'Etat bulgare a décidé non seulement de ratifier la convention et donc, de l'appliquer aux saisies conservatoires comportant un élément d'extranéité, mais aussi, de l'appliquer aux situations purement nationales.

Ainsi, l'article 364a du CNC prévoit que les navires de commerce peuvent être saisis uniquement en vertu de la convention de 1999. Une différence considérable avec le régime de la saisie conservatoire en France, où il existe deux systèmes qui se concurrencent, à savoir la loi de 1967 applicable aux situations purement internes, et la Convention de 1952 qui trouve à s'appliquer dans les cas où il existe un élément d'extranéité.

II. La ratification de la Convention en Bulgarie

La ratification de la Convention de 1999 par la Bulgarie constitue un pas décisif pour le droit maritime bulgare. L'unification internationale des règles relatives à la saisie conservatoire des navires est une condition importante pour assurer la liberté du commerce maritime, ainsi que la protection des droits des créanciers saisissants.

Etant donné que la Bulgarie a ratifié un nombre limité de conventions internationales relatives au droit maritime, il est certain que l'introduction de la Convention de 1999 dans le droit bulgare constitue un développement positif du régime juridique applicable aux activités maritimes.

Chapitre 2. Les conditions d'exercice de la saisie conservatoire imposées par les deux régimes respectifs

La saisie conservatoire est une mesure contraignant au profit du créancier qui peut immobiliser le navire de son débiteur. L'immobilisation d'un navire provoque le paiement de sommes importantes. L'armateur doit payer les frais de ports s'élevant à plusieurs milliers d'euros par jour. De plus, il est privé de la possibilité d'utiliser le navire ce qui entraîne de manque à gagner à cause de l'immobilisation du navire saisi.

Section 1. Les conditions imposées par le droit interne

Paragraphe 1. Les conditions tenant au navire lui-même

I. La condition tenant au pavillon du navire

Nous avons déjà constaté la force prépondérante de la Convention de 1952 sur la loi française de 1967. Ainsi, quand la convention trouve à s'appliquer, la loi française n'est pas applicable. Cette question ne se pose pas en Bulgarie parce que la convention a été transposée en droit interne et, donc, il n'existe pas de concurrence entre les deux régimes.

Nous allons observer dans un premier temps la condition tenant au pavillon du navire en droit interne français (A), avant de mettre l'accent sur cette condition mais cette fois-ci en droit interne bulgare (B).

A. La condition tenant au pavillon du navire en droit français

Concernant la saisie conservatoire exercée dans un port français, sur un navire français et par un créancier français, il est incontestablement admis que la loi française s'applique. Maître Christian SCAPEL et Monsieur le Professeur Pierre BONNASSIES se sont posés la question de savoir si un créancier pourrait invoquer la loi française afin de saisir un navire français dans un port

français. A leur avis la réponse est négative et le créancier doit forcément se fonder sur la convention de 1952 et non pas sur la loi. Leur position est différente quand il s'agit d'un créancier citoyen de l'Union européenne. A leur avis, il pourrait sans doute invoquer le principe de non-discrimination pour saisir un navire français sans avoir à justifier d'une créance maritime. En effet, c'est l'intérêt de cette question sur le régime applicable. D'une part la loi est plus exigeante que la convention en matière du bien fondé de la créance, mais d'autre part, elle n'exige pas que la créance ait un caractère maritime, ce qui est une condition privant un grand nombre de créanciers "terrestres" de la possibilité de saisir un navire.

B. L'intérêt de la condition du pavillon en Bulgarie

La saisie conservatoire telle qu'on connaît en droit maritime, est prévu par le Code de la navigation commerciale bulgare. Quand il s'agit d'un navire battant pavillon bulgare et faisant objet d'une saisie conservatoire exercé par un créancier bulgare, ce sont les dispositions du CNC qui seront applicables. La saisie conservatoire pratiquée en Bulgarie est intégralement soumise aux dispositions de la Convention de 1999. Quel sera l'intérêt, alors, de comparer la convention de 1999 avec un texte qui renvoie expressément aux dispositions de cette convention

L'article 364a CNC énonce expressément que "**les navires de commerce** peuvent faire objet d'une saisie conservatoire(...)". Nous voyons bien l'intérêt de cette comparaison et l'importance que pourra avoir le pavillon d'un navire. Par exemple, s'il s'agit d'un navire qui ne sera pas qualifié comme commercial, il sera impossible de le saisir. Logiquement, nous pouvons se poser la question de savoir, primo - quelle est la définition du navire de commerce et secundo s'il s'agira d'un navire utilisé à des fins non commerciales, est-ce que ça voudra dire que celui-là ne pourra pas être l'objet d'une saisie conservatoire?

L'article 4 du CNC définit le navire de commerce comme tout bâtiment de mer autopropulsé ou non destiné à effectuer les activités énumérées par l'article 3 du CNC.

Ainsi, nous sommes renvoyés à la définition même de la navigation commerciale donnée par l'article 3 CNC qui dispose que "*La navigation*

commerciale comprend les activités suivantes : transport de passagers, de bagages et de marchandises, messagerie maritime, affrètement ou d'autres contrats d'exploitation de navires, remorquage, opérations de sauvetage ou d'assistance, services relatifs à la navigation maritime, , pêche commerciale, exploitation de ressources naturelles maritimes et d'autres activités économiques impliquant l'exploitation de navires de mer''.

Nous ne pourrions pas expliquer la raison pour laquelle le législateur bulgare a choisi d'ajouter une condition de commercialité du navire, alors que cette condition n'existe pas dans la convention de 1999. Selon les praticiens et surtout les avocats, il s'agit d'une erreur technique. Cependant, c'est une erreur qui ajoute une condition modifiant le champ application de l'article 364a du CNC pour une partie des créanciers bulgares qui voudront saisir un navire n'ayant pas un caractère commercial.

Actuellement, nous nous trouvons dans une époque où les dimensions des yachts deviennent de plus en plus spectaculaires. De même, la valeur de ces navires est aussi spectaculaire que leurs dimensions et, donc, pourra constituer un gage très important pour les créanciers du propriétaire. Cependant, si le juge bulgare procède à une interprétation stricte de l'article 364a CNC, les yachts battant pavillon bulgare ne pourront pas être saisis en application des dispositions bulgares. Cela va provoquer une inégalité entre les navires non commerciaux battant pavillon étranger et donc saisissable selon les dispositions de la convention de 1999 qui utilise justement l'expression "navire" et les navires non commerciaux battant pavillon bulgare et donc impossible d'être saisis par un créancier bulgare. Ainsi, un yacht battant pavillon bulgare ne pourra être saisi en Bulgarie que par un créancier étranger en vertu de la Convention internationale de 1999.

II. Les navires saisissables

Nous avons déjà constaté le particularisme de l'article 364a CNC bulgare qui réserve la saisie conservatoire, telle que connue par le droit maritime, aux seuls navires de commerce. Il sera, donc, convenable d'observer la solution prévue par la loi de 1967. Contrairement aux dispositions bulgares, la loi française est beaucoup plus ouverte concernant les navires saisissables. Ainsi,

le législateur a rendu la saisie conservatoire largement applicable. Il convient, donc, d'observer dans un premier temps, les navires saisissables en France (1), avant d'orienter l'attention vers l'exception que constituent les navires insaisissables (2).

A. Les navires saisissables en France

Contrairement aux dispositions de l'article 364a du CNC bulgare, la loi de 1967 rend applicable la saisie conservatoire aux « navires », sans ajouter une condition d'utilisation commerciale.

Pourtant, le législateur français n'a pas pris le soin de donner une définition légale du navire. Ainsi, la saisie conservatoire a un champ d'application très large, comme il était démontré par la jurisprudence française. Le navire objet de la saisie peut être un navire de pêche⁴, de commerce (de loisirs – navire de compétition (participation à des régates), de plaisance (voiliers, yachts), de croisière⁵ ? ou de recherches (telles les expéditions du commandant Cousteau). Néanmoins, des indices sont données par l'article 5111-1 du Code des transports qui dispose que « Les éléments d'identification des navires sont :

1° Le nom

2° Le port d'attache

3° La nationalité

4° Le tonnage

Des marques extérieures d'identification doivent être portées sur les navires dans les conditions définies par voie réglementaires. »

La généralité des articles L. 5000-1 et L. 5000-2 du Code des transports invite à cette interprétation, d'autant plus qu'il n'est pas élaboré de régime qui serait spécifique aux « *autres bâtiments de mer* ». Les juridictions n'ont pour l'heure pas eu à se prononcer. S'il est vrai que ces autres bâtiments ne sont pas affectés

⁴ Golden Eagle, Cass. Com. 24 mai n° 02-19.155, Bull. civ. IV, n° 115

⁵ paquebot tel que le Renaissance One, Cass. com., 4 oct. 2005, n° 02-18.201, Bull. civ. IV, n° 189

à la navigation⁶, il paraît propice au plan juridique de faire bénéficier ces bâtiments du régime élaboré pour les navires et d'établir une unité des saisies pour un même secteur d'activité. Il était, cependant, admis que les navires non francisés peuvent faire objet d'une saisie-exécution. La saisie peut porter en conséquence non seulement sur les navires étrangers mais aussi sur les navires en construction.

Il faut constater que la rédaction de la loi française sur la saisie conservatoire laisse un champ d'application plus large que la loi bulgare qui limite considérablement l'exercice de cette mesure conservatoire par les créanciers dont l'action entre dans le régime prévu par l'article 364a CNC bulgare.

Il convient d'observer dans un autre point les navires qui bénéficient d'une immunité contre l'exercice de la saisie conservatoire.

B. Les navires non saisissables

1. Les navires d'Etat

Le droit international public a créé le principe d'immunité des Etats et des émanations étatiques étrangères. Ainsi, il est impossible d'attirer un Etat devant le tribunal d'un autre Etat. Néanmoins, l'Etat en question peut accepter de se présenter devant un tribunal, mais peut toujours refuser que ses biens soient saisis.

La question s'est posée en France d'un navire appartenant à une société d'Etat russe. Le navire "SEDOV"⁷ a été saisi en France pour obtenir le paiement des dettes de l'Etat russe lui-même. Le juge a dit qu'en réalité il y avait une confusion entre l'Etat et la société russe et donc a priori ce navire ne pouvait pas être saisi car la Russie bénéficie de l'immunité de juridiction et d'exécution. Mais les juges français ont fait une distinction entre l'utilisation

⁶ Rodière R. et Du Pontavice E., Droit maritime, Dalloz, 12^e éd., 1997, n° 31 ; Beauchard R., Moussa T. et Guinchard S. (sous la dir.), Droit et pratique des voies d'exécution, Dalloz action 2013-2014, 7^e éd., n° 624-51

⁷ Cour d'appel de RENNES (1^{ère} Ch., sec. B) 27 juin 2002, commentaire DMF 2002. 629, Jean-Pierre REMERY

des biens d'Etat et donc opposent les biens qui sont utilisés pour le service public (puissance publique) et les biens utilisés pour une activité commerciale qui pourront être saisis. Le juge avait estimé qu'il ne s'agissait pas d'une activité de service public et le navire pouvait être saisi.

L'article 364a CNC énonce dans son alinéa (2) que *''Ne peuvent pas être saisis les navires militaires ou les navires d'Etat utilisés à des fins non commerciales''*. Donc, le régime est exactement le même comme en France. Le juge est invité à qualifier, à chaque fois, l'activité du navire en cause. S'il s'agit d'une activité non commerciale, la saisie est impossible. Cependant, dans le cas d'une activité commerciale, le navire sera saisi dans les mêmes conditions que tout autre navire privé.

Les principes du droit public français interdisent la saisie devant un tribunal français d'un navire appartenant à l'Etat français, qu'il s'agisse d'un navire de service public (navire-câblé, navire de recherches), aussi bien que d'un navire éventuellement affecté à une exception commerciale.

2. L'insaisissabilité contractuelle

Le principe de la liberté contractuelle permet aux parties dans un contrat «maritime» de prévoir à l'avance l'insaisissabilité du navire qui fait objet du contrat.

En effet, rien n'interdit d'insérer une telle clause dans le contrat. Par exemple, les parties d'un contrat d'affrètement peuvent prévoir que le navire ne pourra pas être saisi. Ce principe est confirmé par un arrêt de la Cour de cassation du 18 novembre 1986⁸. Dans cette décision, tout en énonçant qu'une clause compromissoire n'interdit pas aux parties de faire appel au juge pour lui demander des mesures conservatoires, et notamment l'autorisation de faire une saisie conservatoire sur un navire, la Cour observe qu'il n'en est ainsi « que dans la mesure où les parties en ont convenu dans l'accord contenant leur consentement ».

⁸ commentaire DMF 1987.696, n. C. Jarosson et M. Rémond-Gouillord

La Cour suprême accepte, donc, expressément la possibilité pour les parties à un contrat de prévoir par avance l'impossible recours à la saisie conservatoire.

III. Les effets de la propriété du navire

En droit français, l'intégralité du patrimoine du débiteur constitue le gage général du créancier. Dès lors, le créancier peut saisir n'importe quel des navires de son débiteur, contrairement au système «*common law*» où le droit confère une action contre le navire lui-même.

Ainsi, le régime applicable en France ne permet pas la saisie d'un navire n'appartenant pas au débiteur sauf si le créancier saisissant dispose d'une créance garantie par un privilège maritime.

Les privilèges maritimes sont limitativement énumérés par l'article 31 de la loi du 3 janvier 1967 qui dispose que sont privilégiées les créances suivantes :

- les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix ;
- les droits de tonnage ou de port et autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;
- les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord ;
- les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et contribution du navire aux avaries communes ;
- l'indemnité pour abordage ou autres accidents de navigation...
- les créances provenant de contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache en vertu de ces pouvoirs légaux pour les besoins de la conservation du navire ou de la continuation du voyage.

L'article 32 de la loi du 3 janvier 1967 dispose que les créanciers privilégiés priment les créanciers bénéficiaires d'une hypothèque maritime qui priment eux-mêmes les créanciers bénéficiant de privilèges de droit commun sur le navire.

Les privilèges sur les navires ont cependant une durée de vie relativement courte. En effet, si ces privilèges naissent sans formalisme particulier, ils s'éteignent automatiquement à l'expiration d'un délai d'un an pour les privilèges alinéas 1 à 5 précités de l'article 31 de la loi du 3 janvier 1967 et dans un délai de six mois pour les privilèges garantissant les créances provenant de contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache.

Enfin, les privilèges de l'article 31 s'éteignent également par confiscation du navire pour infraction aux droits de douanes, de police ou de sûreté par vente du navire en justice ou en cas de transfert volontaire du navire deux mois après confiscation du navire.

Paragraphe 2. Les conditions relatives à la créance

Comme il était déjà mentionné, le régime applicable à la saisie conservatoire pratiquée dans un port bulgare a été modifié en 2013 – l'année de ratification de la Convention de 1999. La particularité du régime bulgare, c'est que la convention internationale s'applique même aux situations purement internes. Ainsi, nous allons examiner les conditions relatives à la créance dans le paragraphe 2 afin de comparer les deux conventions existantes en matière de saisie conservatoire des navires.

Alors, il convient de concentrer notre étude sur les conditions tenant à la créance, mais uniquement de point de vue de la loi française du 3 janvier 1967.

En droit commun, la réglementation des voies d'exécution a été bouleversée par la loi du 9 juillet 1991 et le décret du 31 juillet 1992⁹. Il était important de répondre à la question si ladite loi s'applique à la saisie conservatoire des navires ou bien cette mesure conservatoire reste exclusivement soumise à la loi spéciale de 1967.

⁹ Traité de droit maritime, 2^e édition, p.408

Il convient, alors, d'observer d'une part l'applicabilité de la loi de 1967 qui se superpose à la loi de 1991 (I), avant d'observer le caractère même de la créance à invoquer (II).

I. L'application confirmée de la loi de 1967

La doctrine est unanime sur la question de la non applicabilité de la loi de 1991 à la saisie conservatoire des navires. En effet, ladite loi et son décret ne changent en rien les dispositions de la loi de 1967. D'où l'affirmation trop vite répandue d'une autonomie de ce type de saisie. La **Cour de cassation** a cependant et très justement corrigé cette conception plutôt simpliste. Dans une première décision du 13 janvier 1998, la Haute juridiction a posé en règle que « les dispositions du décret de 1967 constituaient des exceptions aux règles générales gouvernant les saisies mobilières ». La solution est parfaitement fondée¹⁰.

II. Le caractère de la créance à invoquer

Comme nous verrons plus tard dans notre étude, les deux conventions internationales limitent l'exercice de la saisie conservatoire au seul bénéfice des créanciers «maritimes». Comme en Bulgarie, les seules dispositions issues de la convention de 1999 sont applicables, la saisie conservatoire ne peut être pratiquée que par les créanciers invoquant une des créances maritimes. La situation de la saisie conservatoire du régime de la loi de 1967 est différente parce qu'il faut, d'une part, invoquer une créance paraissant fondée en son principe (A), et d'autre part, une créance de toute nature (B).

¹⁰ Ph. DELEBECQUE, Petites affiches, 22 décembre 1999 n° 254, P. 56

A. Une créance paraissant fondée en son principe

Le décret du 27 octobre 1967 exigeait du créancier qu'il justifiât d'une «créance certaine». Mais cette règle a été largement assouplie par un décret du 24 février 1971. Ainsi, la créance ne devait qu'être paraissant fondée en son principe.

La créance paraissant fondée en son principe est une notion très vague et il appartient au juge de déterminer souverainement, au cas par cas, si la créance répond à ce critère. Néanmoins, la pratique a démontré que le juge ordonne assez facilement la saisie conservatoire. Il était admis que le créancier d'un armateur qui n'a pas un titre écrit et dont la créance n'est pas encore exigible, peut demander au juge la saisie conservatoire, afin de garantir le paiement de la dette.

De même, il était accepté par la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence que la créance d'un chantier impayé par l'armateur pour des réparations réalisées sur le navire est une créance paraissant fondée en son principe¹¹.

Contrairement au droit commun des mesures conservatoires, pour la saisie conservatoire des navires il n'y a aucune condition d'urgence ou de risque de non-recouvrement de la créance¹².

Pourtant, le plus grand avantage de la loi de 1967, c'est la possibilité de saisir un navire en invoquant tout type de créance.

B. Une créance de toute nature

¹¹ 28 novembre 1985, Shangri-La, DMF 1986, p. 94

¹² Cass. 18 nov. 1986, DMF 1987.696

En droit bulgare, comme en droit international, la saisie conservatoire est réservée aux seuls créanciers bénéficiant d'une créance «maritime». Ainsi, les créanciers purement «terrestres » ne pourront pas profiter de cette mesure conservatoire.

La loi française, de sa part, permet à tout créancier, sans prendre en considération la nature de sa créance, de demander la saisie conservatoire afin de garantir le paiement. Ainsi, ce droit est ouvert à tout créancier quelle que soit la nature de son titre et même s'il s'agit d'un créancier terrestre (par exemple, une personne victime à terre d'un accident causé par un véhicule de l'armateur)¹³.

L'ouverture large de la saisie conservatoire à tout créancier peut être considérée comme non conforme avec la finalité des auteurs de la convention de 1952. La finalité de la limitation des créances justifiantes une saisie conservatoire, est d'assurer la liberté de navigation. Cependant, la loi française rend la saisie conservatoire des navires accessibles à tout créancier même si leur créance n'est pas maritime, ce qui est forcément dangereux pour la liberté de navigation. Surtout, à l'égard de l'importance de l'investissement que représente un navire susceptible d'être bloqué à cause d'une créance dont le montant ne justifie pas la saisie et les conséquences financières qu'elle peut provoquer.

Cependant, nous verrons plus tard dans notre étude, que le juge dispose d'un pouvoir d'apprécier si l'exercice d'une saisie conservatoire n'est pas abusif ce qui, le cas échéant, peut coûter trop cher au créancier de mauvaise foi.

Après avoir relevé les caractéristiques principales de la loi de 1967 relative à la saisie conservatoire, il convient d'examiner les dispositions des deux conventions internationales, tout en prenant en considération, que les dispositions de la convention de 1999 ratifiée par la Bulgarie s'appliquent aux situations purement internes.

¹³ Traité de droit maritime, 2^e édition, p. 411

Section 2. Le droit international applicable en France et en Bulgarie

Comme la plupart des pays maritimes, la France a ratifié la Convention de 1952 sur l'unification des règles en matière de saisie conservatoire des navires. La saisie conservatoire des navires battant pavillon d'un Etat contractant ne peut être effectuée qu'en respectant les dispositions de la Convention de 1952. Au contraire, comme il était déjà constaté, les saisies purement «internes» sont soumises au régime de la loi de 1967 et de son décret de la même année qui exigent une créance de toute nature, paraissant fondée en son principe.

La situation est différente en Bulgarie, où la Convention de 1999 s'applique aux situations comportant un élément d'extranéité, ainsi que pour les situations «purement internes». Pourtant, il faudra rappeler qu'en absence d'une jurisprudence qui précise la portée de l'article 364a CNC bulgare, la saisie conservatoire soumise au régime interne ne peut être opérée que sur des navires de commerce. Ledit article dispose qu'«Un navire de commerce ne peut être saisi qu'en respectant les conditions suivantes (...)». Mise à part cette particularité, l'article 364a CNC renvoie aux dispositions de la convention internationale.

Ainsi, le présent paragraphe a pour finalité non seulement de présenter et de comparer les deux conventions internationales, mais aussi le régime de la saisie conservatoire applicable en droit interne bulgare.

Notre étude démontrera les conditions prévues par les deux conventions en vue d'encadrer l'exercice de la saisie conservatoire. Nous observerons dans un premier paragraphe les conditions tenant au pavillon du navire, puis dans un second les conditions relatives à la créance invoquée. Enfin, il conviendra de mettre l'accent sur l'action contre le navire lui-même.

Paragraphe 1. Application exclusive des textes internationaux dans le cadre d'une saisie conservatoire internationale pratiquée sur un navire battant pavillon d'un Etat contractant

I. La primauté des textes internationaux

L'article 55 de la Constitution française dispose que *“les traités ou accords régulièrement ratifiés ou approuvés ont, dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois, sous réserve, pour chaque accord ou traité, de son application par l'autre partie”*.

Ainsi, dans le cadre d'un conflit entre la loi de 1967 et la Convention de 1952, c'est le texte international qui devra être appliquée. Cependant, en absence d'un élément d'extranéité, la loi de 1967 et les articles L.5114-20 et suivants devront régir la saisie conservatoire des navires opérée dans un port français.

Sur ce point, le droit bulgare a pris la même position. En effet, l'article 5 alinéa 4 de la Constitution bulgare affirme la primauté des conventions internationales régulièrement ratifiées.

II. Le champ d'application de la Convention de 1999

Article 2 de la Convention de 1952 dispose que : *«Un navire battant pavillon d'un des Etats contractants ne pourra être saisi dans le ressort d'un Etat contractant qu'en vertu d'une créance maritime »*.

Il ressort de cette disposition que la Convention de 1952 est exclusivement applicable à la saisie conservatoire en France d'un navire battant pavillon d'un Etat contractant. Les navires concernés sont protégés par les dispositions conventionnelles, puisque contrairement à la loi française, la saisie soumise à la convention nécessite une créance «maritime ». Ainsi, les créanciers qui ne peuvent pas alléguer une créance maritime, ne pourront pas saisir un navire battant pavillon d'un Etat contractant, puisqu'il est «protégé» par le texte international.

Cependant, la Convention de 1999 ne se limite pas aux seuls navires battant pavillon d'un Etat contractant, mais, comme il est expressément stipulé par l'article 2, elle s'applique aux saisies de tous les navires indépendamment du pavillon battu.

Comme Monsieur le Professeur Francesco BERLINGIERI a mentionné dans son livre *«Arrest of Ships »*, *“Alors que la Convention de 1952 restreint l'interdiction de la saisie conservatoire pour des créances non maritimes*

uniquement aux navires battant pavillon d'un Etat Partie, la Convention de 1999 élargit le champ d'application de cette interdiction à tous les navires indépendamment de l'Etat de pavillon''.

''While that Convention restricted the prohibition of arresting ship for non maritime-claims only to ships flying the flag of the States parties, a rule repeated in Article 8(2), the 1999 Arrest Convention widens the scope of the provision to all ships whether flying the flag of a State party or not''.

Paragraphe 2. L'application des textes internationaux aux saisies des navires battant pavillon d'un Etat non contractant

La Convention de 1952 applicable en France régit la saisie conservatoire des navires battant pavillon d'un Etat contractant. Néanmoins, l'article 8-2 de ladite convention dispose que «*Un navire battant pavillon d'un Etat non Contractant peut être saisi dans l'un des Etats Contractants, en vertu d'une des créances énumérées à l'article 1, ou de toute autre créance permettant la saisie d'après la loi de cet Etat* ».

Il n'existe pas une unanimité quant à l'interprétation de ce texte. Ainsi, dans plusieurs Etats contractants, la jurisprudence est très divergente et n'arrive pas à définir précisément la portée de cet article.

En France, la chambre commerciale de la Cour de cassation a rendu deux décisions, mais dans un sens assez différent. La première, un arrêt du 28 octobre 1999, favorable à la thèse de l'application complémentaire de la Convention et de la loi française, la seconde, un arrêt du 30 octobre 2000 excluant toute référence au droit français¹⁴.

Selon les auteurs du Traité de droit maritime, Monsieur le Professeur Pierre BONASSIES et Maître Christian SCAPEL, c'est la convention qui doit s'appliquer à la saisie d'un navire battant pavillon d'un Etat non contractant,

¹⁴ Traité de droit maritime, 2^e édition, p. 409

avec référence complémentaire et partielle – selon le vœu même de la Convention – aux causes de saisie de la loi du for.

L'argument principal de cette thèse est qu'en soumettant le navire battant pavillon d'un Etat non-contractant à la loi interne, il se retrouvera dans une situation avantageuse par rapport aux navires dont la saisie est soumise à la convention de 1952. Les régimes juridiques internes d'un grand nombre de pays ne permettent pas la saisie conservatoire des navires affrétés, qui cependant sont saisissables sous la convention de 1952. Imaginons que la convention ne s'applique pas aux navires battant pavillon d'un Etat non-contractant, il conviendra de constater que les navires des Etats contractants sont plus facilement saisissables. Or, cet avantage conféré aux navires d'un Etat non contractant – et indirectement à l'économie maritime de cet Etat – est précisément ce qu'ont voulu éviter les rédacteurs de la Convention, et notamment le Doyen Ripert¹⁵.

Comme il était déjà précisé, la Convention de 1999 ne fait aucune différence entre les pavillons des navires. Ainsi, elle s'applique à la saisie de tout navire indépendamment de l'Etat de son pavillon.

Concernant la question du régime applicable au créancier de nationalité étrangère, la Convention de 1952 ne fait aucune référence. Dans son article 2 elle dispose qu'un navire battant pavillon d'un Etat contractant ne pourra être saisi, dans le ressort d'un Etat contractant qu'en vertu d'une créance maritime. Il ressort que, le créancier désirant saisir un navire français dans un port d'un Etat contractant, doit respecter les dispositions internationales de la Convention de 1952.

Pourtant, il convient de se poser la question du créancier ayant nationalité d'un Etat non contractant qui voudra saisir un navire français dans un port français. Est-ce qu'on doit appliquer la Convention de 1952, ou bien c'est la loi de 1967 et son décret qui seront exclusivement applicables ?

Comme il était déjà précisé, la Convention de 1952 ne fait aucune référence à la nationalité du créancier saisissant. Ainsi, dans une telle situation où le créancier étranger veut saisir un navire français en France, il y a incontestablement un élément d'extranéité ce qui provoque nécessairement

¹⁵ voir F. Berlingieri, *Arrest of Ships*, 3^e éd., 2000, au n. 186

l'application du texte international comme pour un créancier ayant la nationalité d'un Etat contractant.

Cependant, selon Monsieur le Professeur Pierre BONASSIES et Maître Christian SCAPEL, un créancier ayant la citoyenneté européenne pourra facilement invoquer le principe de non-discrimination pour saisir un navire français sans avoir à justifier d'une créance maritime. C'est-à-dire, d'invoquer complémentirement les causes de la saisie prévues par le décret de 1967. Néanmoins, il n'existe pas à notre connaissance une jurisprudence qui tranche cette question.

Concernant la convention de 1999 et son application en Bulgarie, la question n'a pas un véritable intérêt puisque les dispositions internationales sont transposées dans le texte même de l'article 364a du CNC qui régit la saisie conservatoire pratiquée sur un navire bulgare dans un port bulgare.

Néanmoins, il reste le problème concernant la limitation imposée par le législateur bulgare qui limite la saisie conservatoire aux seuls navires de commerce, ce qui n'est pas le cas pour la Convention de 1999. Donc, l'intérêt de la question de l'application de la Convention de 1999 pour un navire bulgare pourra donner lieu à une jurisprudence particulièrement intéressante.

Paragraphe 3. Le régime applicable aux navires ne battant aucun pavillon

La question de la saisie du navire ne battant aucun pavillon est invoquée dans le mémoire rédigé par Mademoiselle REMY.

En effet, le pavillon du navire a une influence incontestable sur la loi applicable en haute mer, mais concerne aussi le régime de la saisie conservatoire pratiquée sur ce navire, comme nous avons déjà précisé. Selon le droit international, un navire sans pavillon se trouve dans une parfaite illégalité comme par exemple les navires des pirates qui ne sont pas immatriculés dans la plupart des cas.

Il convient de mentionner une décision particulièrement intéressante. Il s'agit de l'arrêt rendu par la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence en date du 27 mars 2008 - «Navire I'm no lady»¹⁶.

Le navire « I'm no lady » battant pavillon des Iles Cayman avait fait objet d'une saisie conservatoire au port d'Antibes, France. Afin d'obtenir la mainlevée de la saisie, l'armateur a invoqué une exception d'incompétence du Tribunal de commerce d'Antibes en se fondant sur le fait qu'en réalité le navire « I'm no lady » avait un pavillon fictif et qu'il s'agissait d'un navire sans pavillon réel.

Cependant, le juge d'appel conclut que l'absence de pavillon ne fait pas échapper le navire de l'application de la Convention de 1952. Selon la Cour d'appel, pour que la saisie puisse être ordonnée, il suffit que le demandeur se prévale d'une créance maritime au sens de la convention.

Néanmoins, la Cour d'appel aurait pu appliquer l'article 8 al. 2 de la Convention de 1952, afin de permettre aux créanciers désirant saisir un navire sans pavillon, et donc, en illégalité, d'invoquer complémentaiement les causes de saisie prévues par la loi de 1967. Ainsi, les créanciers terrestres pourront profiter de l'ouverture très large de la saisie conservatoire. Contrairement à la logique déjà établi par la Cour de cassation concernant les navires ne battant pas pavillon d'un Etat contractant, et donc saisissables en vertu de la convention de 1952 mais aussi en vertu des dispositions prévues par la loi française, la Cour d'appel n'a pas appliqué cette règle, et a soumis les navires ne battant aucun pavillon, à la même situation que les navires battant pavillon d'un Etat contractant.

Ayant déjà abordé le sujet relative à la condition tenant au pavillon du navire, il convient de tourner notre attention vers le caractère que doit représenter la créance pour que la saisie conservatoire soit possible.

¹⁶ CA Aix en Provence, 1^{re} chambre C, No Role : 08/02285, 27 mars 2008, Navire I'm no lady, DMF 2009 n.13 supplément

Paragraphe 4. Les conditions relatives à la créance invoquée

La Convention de Bruxelles de 1952, ainsi que la Convention de Genève de 1999 ont pour finalité d'encadrer et d'unifier les règles relatives à la saisie conservatoire des navires. En sachant que l'investissement que peut représenter un navire, est exceptionnellement important, et que chaque immobilisation constitue pour l'armateur, l'obligation de payer des frais portuaires et des salaires s'élevant à plusieurs dizaines de milliers d'euros, il est normal que la navigation maritime doive être protégée. Ainsi, les deux conventions sont protectrices de cette liberté et respectivement du commerce qui provient du transport maritime – presque 90% des échanges commerciaux au niveau mondial.

Les textes internationaux mentionnés prévoient que la saisie conservatoire d'un navire ne peut être ordonnée qu'en vertu d'une créance «maritime». A la différence de la loi française de 1967 qui n'exige pas que la créance soit maritime, l'article 364a CNC retenant les conditions imposées par la Convention de 1999, établit une liste limitative avec des créances « maritimes » en vertu desquelles la saisie conservatoire pourra être ordonnée. Ainsi, la Bulgarie applique un système qui protège les armateurs dont les navires sont plus difficilement saisissables.

Les deux conventions internationales exigent que le créancier allègue une créance maritime. L'allégation d'une créance est beaucoup plus simple que l'invocation d'une créance paraissant fondée dans son principe, exigée par la loi de 1967. En effet, le créancier qui veut exercer une saisie conservatoire n'a même pas à justifier d'un «fondement apparent » à sa demande. Il suffit qu'il «allègue » une créance maritime. Aussi, l'autorisation de saisir demandée est-elle le plus souvent accordée. Le juge n'a pas à apprécier ni la certitude, ni le sérieux, ni l'éventuelle prescription de la créance alléguée dès lors qu'il s'agit d'une créance maritime¹⁷.

Néanmoins, la mainlevée de la saisie peut être obtenue facilement par l'armateur qui fournira une garantie pour le créancier, le plus souvent une garantie bancaire. De plus, le créancier qui exerce une saisie abusive s'expose à de lourds dommages-intérêts justifiés par les pertes pour l'armateur qui est privé de l'utilisation de son navire. Prenant en compte, les taxes portuaires, les

¹⁷ CA Aix. 2me ch. 6 décembre 1995 « Navire Friday Star »

salaires de l'équipage, le frais d'entretien et le fait que le navire est immobilisé et donc ne produit pas de plus value, il est impératif de sanctionner chaque saisie abusive.

Les deux conventions internationales indiquent dans leurs articles 1 une liste limitative de créances qui sont considérées comme «maritimes». Selon Monsieur le Professeur Pierre BONASSIES et Maître Christian SCAPEL, il existe deux catégories de créanciers. La première comprend les créanciers titulaires d'un droit réel sur le navire saisi, ainsi que toute hypothèque maritime. La seconde catégorie de créanciers autorisés à saisir conservatoirement un navire, ce sont ceux dont le titre est né de l'exploitation ou de l'usage du navire.

Il convient d'observer, d'une part les spécificités de la notion d'allégation d'une créance, avant de concentrer notre étude sur les différentes créances maritimes prévues par les deux textes internationaux.

III. La portée de l'allégation d'une créance

Tout d'abord, il faudra démontrer comment était définie cette notion par les juges, avant de la comparer avec l'exigence posée par la loi de 1967 - créance paraissant fondée dans son principe.

1. Une notion difficile à définir

Article 1 - 1' de la Convention de Bruxelles de 1952 définit créance maritime comme «*allégation d'un droit ou d'une créance...* ». Fidele à cette tradition, la nouvelle convention de 1999, dans son article 1-4 dispose que «*par créancier, il faut entendre toute personne alléguant une créance maritime* ».

Ainsi, le créancier qui souhaite obtenir une autorisation de saisir sur le fondement de l'une des deux conventions, doit seulement alléguer d'une créance¹⁸.

¹⁸ Article 1 § 1 de la Convention de Bruxelles de 1952 et article 1§ 4 de la Convention internationale de 1999. « [...], la simple allégation par le saisissant de l'existence à son profit, de l'une des créances maritimes visées par l'article 1 (1) de ce traité suffit à fonder son droit de saisir le navire auquel cette créance se rapporte, [...] » ; Com., 3 fév. 1998, navire Yildiran, DMF 1998, p. 255, rapport de M. le Conseiller référendaire Rémy

En effet, la procédure de la saisie conservatoire a un caractère unilatéral, ce qui permet au créancier d'obtenir facilement l'ordonnance de cette mesure. La créance alléguée est objet d'une vérification sommaire des droits apparents par le juge. Il n'est donc pas étonnant que les juges de la Cour d'appel aient affirmé *«qu'il n'est pas nécessaire que la créance soit formellement établie quant à son existence et à son montant»*. En titre d'exemple du caractère large de cette notion, nous pouvons invoquer l'arrêt de la Cour de cassation du 7 mars 2006 censurant un juge d'appel pour avoir refusé d'autoriser la saisie au seul motif que la créance du demandeur – lequel alléguait une créance incontestablement maritime, était prescrite.

La décision précitée de la Cour d'appel de Caen précise que la personne qui invoque à son profit une créance maritime n'a pas à apporter quelque preuve que ce soit, mais seulement la prétention d'être titulaire d'une créance maritime. L'allégation de créance maritime n'aurait, donc, comme seule limite que l'inexistence manifeste de la créance. Ainsi, l'idée n'est pas de considérer que la créance doit avoir une existence au moins apparente mais qu'elle ne doit pas être manifestement inexistante.

2. L'allégation d'une créance – notion plus large que la créance paraissant fondée dans son principe

Le régime français issu de la loi de 1967, régissant la saisie conservatoire des navires, exige que le créancier démontre une créance paraissant fondée dans son principe. Cette notion, malgré sa souplesse, est plus difficilement invocable que l'allégation d'une créance issue de la convention de 1952, ainsi que de la convention de 1999. Pourtant, c'est une contrepartie justifiée pour l'indifférence de la nature de la créance invoquée pour exercer une saisie conservatoire sous la loi de 1967. Comme déjà précisé, la saisie conservatoire soumise au régime interne français, pourra être exercée par tout créancier indifféremment de son caractère « maritime » ou terrestre. Il s'agit d'une différence significative entre la loi de 1967 et les deux conventions internationales.

Afin d'observer le problème en pratique, il faut donner à titre d'exemple la saisie conservatoire d'un navire français respectivement dans un port bulgare, et d'un navire bulgare dans un port français.

Dans le premier cas, la saisie conservatoire du navire français sera soumise à la convention de 1999. En effet, l'article 8. 1'' de la convention de 1999 dispose que « *La présente Convention est applicable à tout navire relevant de la juridiction d'un État partie, quel qu'il soit, et battant ou non pavillon d'un État partie* ». L'application de la Convention de 1999 à tous les navires indifféremment du pavillon battu, fait en sorte que les navires battant le pavillon d'un État non contractant, seront protégés de la même manière que les navires battant pavillon d'un État contractant. Ainsi, le créancier qui désire pratiquer une saisie conservatoire en Bulgarie devra toujours alléguer une créance maritime sous peine d'impossibilité d'exercer cette mesure conservatoire.

Cependant, quelle sera la situation du navire battant pavillon bulgare et saisi dans un port français. La Bulgarie n'a jamais fait partie de la Convention de 1952, ainsi il s'agit bien d'un État non contractant. En effet, l'article 8 alinéa 2 de la Convention de 1952 dispose que « *Un navire battant pavillon d'un Etat non contractant peut être saisi dans l'un des États contractants, en vertu d'une des créances énumérées à l'article premier, ou de toute autre créance permettant la saisie d'après la loi de cet État* ». Ainsi, comme il était déjà constaté par Monsieur le Professeur Pierre BONASSIES et Maître Christian SCAPEL dans le « *Traité de droit maritime* » pour le créancier qui désire saisir en France le navire d'un État non contractant, le choix est simple : il doit fonder son action sur la Convention de 1952. Il bénéficiera alors de la notion large adoptée par ce texte en matière de navire saisissable, mais il pourra aussi bénéficier de la notion très large admise par le droit français quant aux causes de saisie.

Donc, le navire battant pavillon bulgare pourra être saisi conservatoirement en France par tout créancier **alléguant** une créance maritime ou non.

Cette situation peut être incompatible avec le principe communautaire de non-discrimination. En effet, un navire battant pavillon d'un État contractant, par exemple pavillon grecque, ne peut être saisi en France qu'en vertu de la Convention de 1952 et donc en vertu d'une liste limitative de créances maritimes. Ainsi, le navire grecque sera soumis dans une meilleure situation que le navire battant pavillon bulgare qui pourra être saisi par tout créancier indifféremment du caractère de la créance invoquée. Ce problème n'a pas fait un objet de litige, mais il est certain qu'il peut donner lieu à des polémiques jurisprudentielles fortement intéressantes qui mettront en place le droit de l'Union européenne et sa position face au droit international. Peut être une

telle question va provoquer le législateur européen à prendre des mesures en vue d'unifier la saisie conservatoire pratiquée au sein de l'Union européenne.

Après avoir traité la question sur la manière dont la créance est invoquée afin de saisir un navire respectivement en France et en Bulgarie, il convient de se concentrer sur la nature même des créances maritimes limitativement énumérées par les Conventions internationales de 1952 et de 1999.

IV. Le caractère conditionné des créances donnant lieu à une saisie conservatoire

a) Dommages causés par un navire

Les deux conventions internationales comportent des dispositions quasi identiques concernant les dommages causés par un navire. La convention de 1952 considère que les dommages causés par un navire, soit par abordage, soit autrement, donnent lieu à une créance maritime.

Toutefois, la disposition de la convention de 1999 est plus large puisqu'elle dispose que les pertes ou dommages causés par l'exploitation du navire sont considérés comme des créances maritimes. Alors que la convention de 1952 met l'accent expressément sur l'abordage comme cause du dommage, le texte de 1999 prend en compte toute opération effectuée par le navire et cause du dommage. Monsieur le Professeur Francesco BERLINGIERI invoque que : « Alors que la terminologie utilisée en 1952 indiquait, comme cela était souligné dans l'arrêt de la House of Lords « Eschersheim » que le navire lui-même doit être l'instrument réel par lequel le dommage a été causé, cette référence élargit le champ d'application de cette créance maritime à tous les dommages qui ont un lien avec l'opération effectuée par le navire »

« While the terminology used in 1952 indicated, as it had been pointed out in « The Eschersheim », that the ship itself must be the actual instrument by which the damage is done, reference to the operation of the ship widens the scope of this maritime claim, to any damage connected with the operation of the ship, or more precisely, shifts the scope from the ship itself to the activity performed with the ship. »

Néanmoins, l'article 1a) a été interprété très largement par les juges. A titre d'exemple, nous pouvons citer l'arrêt de la Cour d'appel de Douai 15 mars 2012 - Navires *Don Rodrigo* et *Bourbon Opale*.

En l'espèce, à la demande de la société pétrolière mexicaine PEMEX, par suite d'opérations de nettoyage d'un oléoduc, un navire spécialisé, le navire *Don Rodrigo*, charge à son bord une cargaison de résidus de lavage qui se trouve à bord d'un ravitailleur spécialisé le « Bourbon Opale ». Le transbordement effectué, le *Don Rodrigo* appareille ; une heure vingt cinq plus tard, une explosion se produit qui provoque un incendie et le détruit partiellement. Le juge américain se déclarant terriblement incompétent, le propriétaire du *Don Rodrigo* et ses assureurs requièrent l'autorisation de pratiquer une saisie conservatoire, en garantie de leur créance en vertu de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952, sur le navire *Bourbon-Entreprise*, amarré au port de Boulogne Sur Mer. Cette autorisation ayant tout d'abord été accordée par le Président du Tribunal de commerce de Boulogne Sur Mer, puis rétractée, appel était alors interjeté de cette dernière ordonnance devant la Cour de Douai. L'arrêt de cette Cour, rendu le 15 mars 2012 accepte le bien -fondé de la saisie conservatoire. Selon les juges d'appel il s'agissait bien d'un dommage cause par le navire soit par abordage soit autrement comme est exigé par la convention de 1952. Ainsi, le rôle causal dans l'accident de gaz hautement explosif provenant du chargement du Bourbon Opale suffit à établir que les dommages ont été causés par ce navire, peu important qu'ils se soient effectivement produits une heure et vingt minutes après l'appareillage du Don Rodrigo. Cette acceptation large correspond parfaitement à l'esprit de l'institution, sans toutefois déborder de l'interprétation stricte du texte, imposé par la Convention¹⁹.

Il est, donc, constaté que même si le navire n'est pas l'instrument direct du dommage, le juge accepte comme créance maritime le dommage causé par l'opération. Ainsi, il convient de constater qu'au final les deux dispositions ont la même portée indépendamment de la rédaction différente.

b) Dommages causés aux personnes

¹⁹ Martine REMOND-GOUILLOUD, Le droit maritime français 2013 - 746)

A la base les dispositions relatives aux dommages corporels ou la mort causée à la personne, sont rédigées de manière similaire. En effet, la Convention de 1952 dans son article premier 1° a. dispose que sont considérés comme créances maritimes les « *Pertes de vie humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire* »

De manière quasi identique, la convention de 1999 prévoit cette créance maritime, en ajoutant, que la mort ou la lésion corporelle doivent être en relation directe avec l'exploitation du navire. Bien que, un lien de causalité est exigé entre le dommage et l'exploitation du navire afin de pouvoir appliquer ledit article de la convention de 1952, il est appréciable que le texte de la Convention de 1999 précise la nécessité d'établir une relation directe entre le dommage et le navire.

c) Assistance maritime et sauvetage

Alors que la convention de 1952 se limite à indiquer seulement l'assistance et le sauvetage en tant que fait générateurs d'une créance maritime, la convention de 1999 est beaucoup plus précise. En effet, l'alinéa c) de l'article 1 ajoute que constitue une créance maritime « *tout contrat de sauvetage ou d'assistance, y compris, le cas échéant, une indemnité spéciale concernant des opérations de sauvetage ou d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement.* »

En réalité, la Convention de 1999 utilise les notions de la Convention internationale sur l'assistance de 1999 qui parle d'opérations d'assistance. La Convention de 1999 se réfère aux contrats d'assistance parce que le contrat d'assistance peut donner lieu à des créances qui ne sont pas basées sur l'opération d'assistance proprement dit. L'ajout de l'indemnité spéciale concernant des opérations de sauvetage et d'assistance trouve sa raison d'être dans le fait que des dépenses en relation avec les opérations de sauvetage

pourront tomber dans les frais se situant entre les opérations de sauvetage et le contrat d'assistance, et donc, c'était nécessaire d'ajouter cette disposition²⁰.

d) La prise en compte de la pollution comme fait générateur d'une créance maritime

« Dommages causés ou risquant d'être causés par le navire au milieu, au littoral ou à des intérêts connexes; mesures prises pour prévenir, réduire ou éliminer ces dommages; indemnisation de ces dommages; coût des mesures raisonnables de remise en état du milieu qui ont été effectivement prises ou qui le seront; pertes subies ou risquant d'être subies par des tiers en rapport avec ces dommages; et dommages, coûts ou pertes de nature similaire à ceux qui sont indiqués dans le présent alinéa d); »

Cette disposition est tout à fait originale pour la convention de 1999 et ne se retrouve pas dans la Convention de 1952.

L'article 1 - 1° d) prévoient la possibilité de saisir un navire non seulement quand le dommage est déjà causé, mais aussi, de manière préventive, avant que le dommage ait lieu.

Selon Monsieur le Professeur BERLINGIERI la rédaction de l'article n'est pas très claire. Il invoque comme exemple les pertes subies ou risquant d'être subies par des tiers en rapport avec ces dommages. Le professeur se demande si le risque même d'un dommage et non pas son existence, peut provoquer des pertes pour des tiers. En effet, le risque d'un dommage environnemental peut décourager les touristes de visiter une station balnéaire.

e) Les frais liés aux navires abandonnés et aux épaves

²⁰ Arrest of ships ed.4, F. BERLINGIERI, p. 61

« e) Frais et dépenses relatifs au relèvement, à l'enlèvement, à la récupération, à la destruction ou à la neutralisation d'un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à bord de ce navire, et frais et dépenses relatifs à la conservation d'un navire abandonné et à l'entretien de son équipage; »

Là encore une fois, il s'agit d'une innovation de la Convention de 1999 par rapport à la convention de 1952. La nouvelle convention suit les solutions établies par la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes de 1993 et prend en considération les frais et dépenses relatifs à la conservation d'un navire abandonné et à l'entretien de son équipage.

f) La créance issue de l'utilisation du navire par contrat d'affrètement ou autrement

Les deux conventions prévoient des dispositions similaires concernant les contrats relatifs à l'utilisation des navires par affrètement ou autrement. Cette créance maritime ne se réfère pas aux créances issues du contrat de transport de marchandises, mais uniquement aux créances issues du contrat d'utilisation du navire lui-même.

g) La créance issue d'un contrat de transport de marchandises ou de passagers

Contrairement à la créance précédente, il s'agira d'une créance issue d'un contrat d'affrètement mais en relation avec les marchandises ou les passagers transportés. Selon Monsieur le Professeur BERLINGIERI, cette créance couvre

tous les contrats d'affrètement sauf l'affrètement coque nue, l'affrètement à temps, à voyage unique ou consécutifs, affrètement de slot, contrats de tonnage et contrat de transport sous connaissement ou sous des documents non négociables comme la lettre de voiture.

h) Pertes ou dommages subis par les biens transportés par le navire

Concernant cette créance les deux conventions internationales contiennent des dispositions quasi identiques. Il s'agit de pertes ou dommages causés à la marchandise sous un contrat de transport sous connaissement. En effet, l'article 4(5) de la convention de 1924 sur le connaissement se réfère aux « *pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant* ».

i) Avarie commune

Il s'agit des créances relatives à la contribution des différents participants dans l'avarie commune. La Convention de 1999 ne modifie pas cette créance et recopie le texte.

j) Remorquage et pilotage

Les deux conventions contiennent des dispositions identiques. Concernant le remorquage, il s'agit des dommages causés par le remorqueur au navire ou vice versa, ou bien la non exécution du contrat de remorquage.

En ce qui concerne les créances nées du pilotage, il s'agit des mêmes situations que pour le remorquage.

k) Matériaux ou services fournis au navire en vue de son utilisation

Pour ce type de créances, les deux conventions connaissent des différences entre elles. En effet, la Convention de 1952 se limite uniquement à la fourniture de produits ou de matériel, alors que la Convention de 1999, qui est beaucoup plus précises, inclut expressément les services rendus au navire en vue de son exploitation. Ainsi, le champ d'application de cet article est très large et inclut les créances nées des contrats de services tels que le contrat de management du navire. Cependant, la jurisprudence française considère que la créance née de la location d'une flotte de conteneurs à l'armement propriétaire des navires saisis n'est pas une « créance maritime » au sens de l'article 1 (k) de la Convention. Les contrats de location des conteneurs ne faisant aucune référence à un navire particulier²¹.

La Convention de 1999 inclut aussi, le cas des conteneurs donnés en location à l'armateur, ce qui n'était pas prévu par la Convention de 1952 et la jurisprudence française n'a pas fait une extension comme par exemple la jurisprudence anglaise l'avait fait dans la décision « *The River Rima* » rendue par la House of Lords en 1988.

1) Travaux effectués sur le navire

Le « l » de l'article 1^{er} de la Convention de 1952 considère comme « maritimes » les créances issue de « *Construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale* ». Le « m » de la Convention de 1999 ajoute dans cette liste les frais de « *reconstruction* » et de « *transformation* » et supprime les frais de cale, tout en les prévoyant dans le « n », mais en élargissant la liste des créances de nature administrative.

Les créances pour construction, réparations et équipement englobent, en effet, tous les travaux effectués sur le navire. Néanmoins, la Convention de 1999 est plus précise en ajoutant expressément les créances de reconstruction et transformation. Ainsi, les créanciers qui ont effectués n'importe quels travaux sur le navire, auront la possibilité d'exercer une saisie conservatoire afin de garantir le paiement de leurs créances.

²¹ CA AIX. 2^e ch. Com. « Navire Tablat et Tlemcent 30 Oct. 2002

L'équipement d'un navire est mentionné dans le sens des travaux effectués à bord du navire en vue de ses opérations, et non pas la fourniture des provisions pour l'équipage.

m) Redevances dues aux autorités publiques en vue d'utiliser les voies navigables - n'existent pas dans la convention 1952

La Convention de 1952 dans son « l » de l'article 1^{er} prévoit les frais de cale qui constituent en réalité les frais de port. La nouvelle Convention de 1999 adopte une vision élargie dans le « n » de son article 1^{er} qui dispose que sont considérées comme maritimes les créances relatives aux «*Droits et redevances de port, de canal, de bassin, de mouillage et d'autres voies navigables* ». Ainsi, la nouvelle convention est plus précise concernant les taxes pouvant être dues par le navire dans ses opérations portuaires.

n) Paiement des salaires ou des autres sommes dus au personnel du navire

Sur ce point, les conventions sont rédigées de manière quasi identique. Cependant, la Convention de 1999 ajoute les cotisations sociales payables pour le compte des salariés. Il s'agit d'une innovation importante puisque la Convention de 1952 a, en ne prévoyant pas ces cotisations sociales, limité la possibilité de recouvrement de cette créance.

Après une période d'hésitations jurisprudentielles, la Cour de cassation française a admis que les cotisations sociales constituent une créance maritime et donc la saisie conservatoire du navire pouvait être exercée en vertu d'une telle créance.

o) Les paiements effectués pour le compte du navire ou ses propriétaires

La Convention de 1952 dans le (n) de l'article 1^{er} considère comme créance maritime les « *Débours du Capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les Agents pour le compte du navire ou de son propriétaire* ».

Ainsi, les débours effectués pour le compte d'une personne qui n'est pas propriétaire du navire, ne seront pas considérés comme des créances maritimes, sauf s'ils ne sont pas effectués pour le compte du navire lui-même²².

De sa part, la Convention de 1999 est beaucoup plus large puisqu'elle prévoit que constitue une créance maritime les "Paiements effectués pour le compte du navire ou de ses propriétaires". Contrairement à la convention de 1952, la nouvelle convention permet à tout créancier ayant effectué un paiement pour le compte du navire ou de ses propriétaires, à exercer la saisie conservatoire.

p) Primes d'assurance

La Convention de 1999 prévoit comme créances maritimes les « *Primes d'assurance (y compris cotisations d'assurance mutuelle) en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou par l'affréteur en dévolution ou pour leur compte* ». C'est une innovation significative par rapport à la Convention de 1952 qui ne prévoit pas cette créance dans la liste limitative de son article 1^{er}.

Primo, il faut constater qu'il s'agit uniquement des primes d'assurance en relation avec le navire sur lequel la saisie sera pratiquée. Secundo, comme il était précisé par Monsieur le Professeur Francesco BERLINGIERI dans son ouvrage « *Arrest of Ships 4^e édition*», ce n'est pas nécessaire que l'assurance couvre le navire lui-même et le dommage qu'il peut subir, mais aussi toutes les assurances liées avec les opérations du navire. Si ce n'était pas le cas, les assurances mutuelles ne seront pas inclus puisqu'elles couvrent en général la responsabilité des tiers et non pas du navire. Ainsi, chaque type d'assurance

²² Cour de cassation 10 May 1989 « Delaware Shipping Corporation v. CNAN - The "Tabessa" 1989 DMF 704

doit être admise comme créance maritime dès lors qu'elle couvre la responsabilité envers les passagers, ou bien envers l'équipage, les autres gens de mer, la responsabilité pour les dommages causés par le navire à la propriété des tiers, les assurances sociales de l'équipage, l'assurance couvrant la pollution par le navire, etc.

Il faut, cependant, mentionner, que pour que le navire puisse être saisi en vertu d'une créance pour le non paiement de la prime d'assurance par l'affréteur en dévolution, il faut que la loi de l'Etat où la saisie soit pratiquée, permette la vente judiciaire d'un navire affrété.

q) Frais d'agence ou commission de courtage ou autres en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou par l'affréteur en dévolution ou pour leur compte

Ce type de créances fait partie des innovations de la convention de 1999. Certes, il s'agit des créances en relation directe avec les opérations des navires comme il est expressément indiqué dans le texte de l'article. En effet, les frais d'agence ou la commission de courtage constituent des expressions très larges et donc englobent plusieurs opérations possibles. Ainsi, il peut s'agir des contrats d'assurance, contrat de location d'un navire, contrats visant la réparation du navire, ou même les contrats de transport des passagers ou des marchandises. Il peut s'agir aussi des créances d'un agent maritime qui va, par exemple, préparer l'escale du navire au port.

r) Litige quant à la propriété ou à la possession du navire

La Convention de 1952 prévoit seulement les contestations de la propriété du navire. La Convention de 1999 ajoute les contestations relatives à la possession du navire comme aptes à donner naissance à une créance maritime.

Concernant la propriété contestée du navire, il s'agit non seulement de la propriété intégrale du navire, mais aussi de la propriété des quirats qui pourra faire objet d'une créance maritime.

La possession du navire suppose le cas de la vente d'un navire dont la possession va passer du vendeur à l'acheteur.

s) Litiges entre copropriétaires

La Convention de 1952 invoque « *La copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété.* » Dans ce cas, il s'agit bien d'un navire en copropriété et les litiges qui peuvent naître dans le cadre de son exploitation ou de son existence en général. Selon Monsieur le Professeur BERLINGIERI, les créances couvertes par ces dispositions sont des créances entre des copropriétaires et non pas entre les actionnaires d'une *single ship company* véritable propriétaire du navire.

La Convention de 1999, de sa part, invoque que constitue une créance maritime, « *tout litige entre les copropriétaires du navire au sujet de l'exploitation ou des droits aux produits d'exploitation de ce navire* ». Dans ce cas, ce n'est pas la propriété du navire qui sera contestée, mais les droits des copropriétaires issus de cette propriété.

t) Hypothèque, mortgage ou droit de même nature sur le navire

L'article 1 - 1° q) de la Convention de 1952 dispose que constitue une créance maritime « *Toute hypothèque maritime et tout-mort-gage* ». La disposition équivalente de la Convention de 1999 prévoit qu'un créancier pourra saisir un navire en alléguant une « *Hypothèque, mortgage ou droit de même nature sur le navire* ».

L'efficacité de cette disposition se trouve dans le fait que le créancier hypothécaire qui organise la saisie exécution du navire hypothéqué, puisse

empêcher le départ dudit navire en pratiquant la saisie conservatoire de celui-ci.

u) Tout litige découlant d'un contrat de vente du navire

C'est une des plus importantes innovations créée par la Convention 1999. Grâce à la nouvelle convention, la créance du vendeur est devenue maritime. Ainsi, si l'acheteur ne respecte pas ses obligations, comme le paiement du prix d'achat, le vendeur pourra pratiquer la saisie conservatoire sur son navire. Le créancier peut être aussi l'acheteur, par exemple s'il existe des défauts qui pourront engager la responsabilité du vendeur.

Après avoir examiné le caractère conditionné de la créance en vertu de laquelle la saisie conservatoire sera possible, il convient de mettre l'accent sur l'objet de cette mesure particulière, et plus particulièrement, le navire lui-même.

Section 3. Le navire objet de la saisie

Quant au navire qui pourra faire objet d'une saisie conservatoire, les deux conventions internationales expriment une double idée. D'une part, la saisie conservatoire pourra être exercée sur le ou les navires du débiteur lui-même. Dans ce cas, il s'agit de l'action IN PERSONAM (Paragraphe 1). D'autre part, les textes internationaux reprennent la conception du droit anglo-américain qui considère le navire de manière personnifiée et donc même s'il n'appartient plus au débiteur, il peut être saisi. Il s'agit de l'action IN REM (Paragraphe 2).

Paragraphe 1. La saisie du navire propriété du débiteur

Comme la loi française de 1967, les conventions internationales autorisent la saisie conservatoire sur tous les navires du débiteur. Cependant, la pratique a démontré que la détermination de la propriété du navire n'est pas toujours un exercice facile. Il conviendra d'examiner, d'une part, la saisie conservatoire pratiquée sur le navire du débiteur en vertu duquel la créance est née (I), avant

de mettre l'accent sur la possibilité de saisir tout autre navire propriété du débiteur (II).

I. Le navire du débiteur : source de la créance

L'article 3 de la Convention de 1999 indique que la saisie conservatoire pourra être pratiquée sur *"tout navire au sujet duquel une créance maritime est alléguée"*. Le même article de la Convention de 1952 utilise les termes *"auquel la créance se rapporte"* ce qui aboutit au même résultat. Il s'agit bien d'une action contre le débiteur propriétaire du navire qui a donné naissance à la créance maritime invoquée. L'action contre le navire qui a provoqué la créance maritime est exclusive en cas des créances relatives à la propriété ou à la possession d'un navire, selon la Convention de 1999. La Convention de 1952 prévoit aussi le cas des créances relatives à toute hypothèque maritime et tout mortgage.

Dans ce cas, il s'agit d'une différence significative puisque le créancier hypothécaires qui voudront pratiquer la saisie conservatoire en Bulgarie ou dans le port d'un autre Etat partie à la Convention de 1999, pourront désormais saisir un navire autre que celui qui est hypothéqué. Cependant, l'article premier (u) de ladite convention invoque comme créance maritime *"l'hypothèque, mortgage ou droit de même nature sur le navire"*. Ainsi, les juridictions bulgares peuvent considérer que la saisie conservatoire sera pratiquée sur le navire hypothéqué et non pas sur les autres navires du débiteur concerné. Néanmoins en absence d'une jurisprudence, cette question n'a pas une réponse certaine.

Les deux conventions prévoient que la saisie conservatoire pourra être pratiquée non seulement sur le navire source de la créance, mais aussi sur tout autre navire propriété du débiteur. Cependant, la propriété du navire représente une complexité significative qui mérite un traitement individuel dans le point suivant.

II. La possibilité de saisir tout autre navire propriété du débiteur

Une fois la question de la saisie pratiquée sur le navire ayant un lien direct avec la créance maritime, il convient de mettre l'accent sur la possibilité de garantir une créance par la saisie d'un navire, appartenant au débiteur, mais n'ayant aucun lien avec la créance objet du litige.

A. Les navires propriétés du débiteur

Pour désigner les navires appartenant à la même personne, la pratique utilise l'expression «*sister ships* ». Il s'agira d'une flotte de navires dont la propriété est détenue par la ou les mêmes personnes.

L'article 3 alinéa 2 de la Convention de 1952 prévoit que les «*navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même ou aux mêmes personnes* ». C'est une disposition suffisamment précise qui déclare que lorsque des navires possédés en totalité par une ou plusieurs personnes identiques, alors ils ont le même propriétaire²³.

La Convention de 1999 prévoit dans son article 3 alinéa 2 que «*Peut également être pratiquée la saisie de tout autre navire ou de tous autres navires qui, au moment où la saisie est pratiquée, est ou sont propriété de la personne qui est obligée à raison de la créance maritime et qui, au moment où la créance est née, était propriétaire du navire auquel la créance maritime se rapporte* ». Cette disposition est moins exigeante en ce qui concerne la définition même de la propriété. A la différence de la Convention de 1952 qui exige que toutes les parts de propriété appartiennent à une même ou aux mêmes personnes, la Convention de 1999 ne pose pas cette exigence. Ainsi, nous pourrions considérer que la saisie sous la nouvelle convention pourra être pratiquée sur le navire du débiteur qui sera un simple copropriétaire. De cette manière, la Convention de 1999 permet au créancier de saisir un navire qui appartient en partie à une personne qui n'est pas du tout le débiteur. Cependant, une application aussi large de cet article dépend de l'interprétation qui sera donnée par les juridictions bulgares et des Etats parties à cette convention en général.

²³ Tiphaine REMY Mémoire "La saisie conservatoire de navire eu égard à la convention internationale de Bruxelles conclue le 10 mai 1952"

B. La question des « single ship companies » et des navires apparentés

1. De l'intérêt des single ship companies

Les single ship companies constituent un montage juridique permettant l'exploitation d'un navire via une société à responsabilité limitée. En pratique, une grande partie des armateurs disposant de flottes importants profite de ce montage juridique et créent une personne morale pour chaque navire qui leur appartient. D'où l'intérêt, d'une part, de définir la single ship company(a), et d'autre part, d'observer comment le juge exercera son contrôle (b), afin de limiter l'impact négatif de ce montage juridique.

a. Définition de l'intérêt du recours au single ship company

Les single ship companies sont devenues une pratique internationale qui permet aux armateurs propriétaires de navires de cloisonner leurs risques et leurs activités, en créant autant de sociétés qu'ils possèdent de navires. En effet, si un armateur possède 10 navires il aura la possibilité de créer 10 sociétés distinctes qui seront considérées comme les propriétaires formels de chacun des navires. Comme il s'agit des sociétés à responsabilité limitée qui font écran entre l'armateur et chacun de ses navires, l'armateur pourra limiter sa responsabilité à concurrence du seul navire inséré dans ce type de patrimoine d'affectation qui est la single ship company.

Comme il était précisé par madame le Professeur RÉMOND-GOUILLOUD *''l'écran formé par la personnalité morale de la société lui permet de limiter les risques afférents à l'exploitation de chaque navire à la valeur de ce navire ; et si le navire, principal actif d'une société a péri, les créanciers de cette société ne trouveront le cas échéant en guise d'indemnisation qu'une coquille vide »*

Les single ship companies constituent un obstacle pour les créanciers désirant pratiquer une saisie conservatoire sur un navire autre que celui qui constitue la cause de leur créance.

b. Le problème posé pour la saisie conservatoire

Les deux conventions internationales applicables respectivement en France et en Bulgarie permettent aux créanciers de pratiquer la saisie conservatoire de tout autre navire appartenant au débiteur. Cependant, le problème a été souvent posé devant les tribunaux de savoir si, le débiteur étant une société A, il n'était pas possible de saisir un navire appartenant à une société A', alors que les deux sociétés avaient les mêmes actionnaires, voire le même seul actionnaire, ces sociétés constituant des "single ship corporations", et les navires apparaissant comme des navires apparentés²⁴.

Etant donné que la convention de 1999 a été ratifiée en Bulgarie récemment, il n'existe pas, à ce jour, des décisions démontrant la position des juridictions bulgares sur la question relative aux single ship companies.

Cependant, la jurisprudence française est très riche en ce qui concerne ce montage juridique très souvent utilisé par les armateurs. Ainsi, nous examinerons l'évolution de la jurisprudence en France, en traitant au fur et à mesure l'éventuelle application en Bulgarie de l'article 3-2 de la Convention de 1999.

2. Les hésitations jurisprudentielles concernant la propriété du « sister-ship »

La jurisprudence française sur la détermination de la propriété de « sister-ship » a connu trois étapes significatives. D'une part, la Cour de cassation a invoqué la théorie de la communauté des intérêts (a) qui était finalement remplacée par la théorie des sociétés fictives (b) n'ayant aucun patrimoine propre, leur patrimoine apparent étant confondu dans celui de la seule société réelle.

a. La théorie de la communauté des intérêts

Les juridictions françaises ont, dans un premier temps, fait preuve d'une grande souplesse, en se référant à la notion de communauté d'intérêts.

²⁴ Traité de droit maritime 2^e éd. P. 418

C'est l'arrêt «*Brave Mother* » rendu par la Cour de cassation le 12 février 1991 qui donne le droit au créancier d'un navire appartenant à une société de saisir le navire appartenant à une autre société, lorsque les patrimoines de ces deux sociétés étaient unis par une communauté d'intérêts. La Cour suprême déclare que lorsque les patrimoines des deux sociétés se trouvent unis « à travers les membres d'une même famille par une communauté d'intérêt », il suffit à justifier la saisie conservatoire du navire appartenant à l'une d'elles par les créanciers de l'autre²⁵. En effet, la Cour de cassation énonce que l'article 3 de la convention de 1952 «*n'exclut pas que soit apportée la preuve qu'un navire appartient à une même ou aux mêmes personnes, quoique les parts ne lui ou ne leur appartiennent pas en totalité* ».

Dans un autre arrêt rendu par la Cour d'appel de Rouen le 28 novembre 1991 "*Navire Yumuri*" les juges sont allés encore plus loin en considérant que la simple apparence d'une communauté d'intérêts qui existent entre deux sociétés justifiait la saisie d'un navire appartenant à l'une d'elles par les créanciers de l'autre.

La légèreté dans l'appréciation des juges de fond est tellement importantes qu'il convient de rappeler les faits de l'arrêt "*Navire Yumuri*".

En effet, la société *Empresa Navigacion Mambisa* est une société d'armement complètement contrôlée par l'Etat cubain, et elle exploite ses propres navires. La société *Empresa Cubana de Flêtes*, elle aussi contrôlée par l'Etat cubain, est spécialisée dans l'affrètement des navires dont cet Etat a besoin. Afin de garantir sa créance, les créanciers de la société spécialisée dans l'affrètement ont saisi un navire appartenant à la société d'armement.

La Cour d'appel observe que les circonstances de la cause (appellation des sociétés, référence dans la charte partie à une abréviation *Mambisa Havana*, désignant une troisième société d'Etat spécialisée dans l'agence maritime, indications de l'annuaire télex) « *constituent autant d'éléments qui créent l'apparence d'une société « Mambisa » organisée en un certain nombre de divisions ou filiales selon la répartition fonctionnelle classique des tâches dans le domaine maritime, ... la thèse des navires apparentés trouve dès lors à s'appliquer, compte tenu de l'apparence de la communauté d'intérêts entre la société débitrice et la société Empresa Navigacion Mambisa, armateur du Yumuri* ».

Il est certain que dans le cas d'espèce, le juge du fond a conclu à l'existence d'une apparente communauté d'intérêts sur le fondement d'indices légers. Ces

²⁵ Traité de droit maritime, 2^e éd., p, 418-419

entreprises n'avaient, la Cour le relève, ni la même adresse, ni le même numéro de télex, le seul lien existant entre elles, était la référence à une troisième entreprise, l'agent maritime habituel de l'Etat cubain, dont le nom rappelait celui de l'une d'entre elles (mais, qui précisément n'était pas l'armateur propriétaire du navire saisi).

Certes, les juges du fond avaient une position protectrice des intérêts des créanciers face aux montages juridiques pratiqués par les armateurs afin de limiter leur responsabilité. Il est, cependant, incontestable que le niveau de légèreté dans l'appréciation du juge du fond en ce qui concerne l'apparence entre deux sociétés, est allée très loin. Ainsi, la Cour de cassation a mis un terme à la théorie de la communauté des intérêts.

b. La théorie des sociétés fictives

L'application de la théorie de la communauté d'intérêts était marquée par la facilité de pratiquer la saisie conservatoire d'un navire apparenté. Cependant, la Cour de cassation, consciente de la menace que constitue cette théorie pour le sens même de la personnalité morale, a effectué un revirement de la jurisprudence.

Par une décision rendue le 15 novembre 1994 (Osiris 1), la Cour de cassation a censuré un arrêt de la Cour d'appel de Bordeaux qui avait considéré que deux sociétés d'armement étaient des sociétés de façade apparaissant comme des unités d'une même entreprise commerciale. Selon la Cour suprême, sans établir la fictivité de l'une ou de l'autre de ces sociétés, les juges du fond ne justifient pas leur décision au regard de l'article 1842 du Code civil – texte qui pose le principe de la personnalité morale des sociétés²⁶.

Dans un autre arrêt de la Cour de cassation en date du 19 mars 1996 (Navire Alexander III) il était jugé que le fait que deux sociétés maritimes aient recours à la même société de gérance, dont l'administrateur délégué est de surcroît, président directeur général de l'une entre elles, ne suffit pas à caractériser la fictivité des groupes sociaux et à établir l'absence d'un patrimoine propre pour chacun d'entre eux, alors même que les statuts produits par les uns et les

²⁶ navire Osiris I, DMF 1995.135, obs. A. Vialard

autres manqueraient de transparence et que des rapports démontreraient une connivence entre eux, voire l'existence d'intérêts communs.

L'arrêt "*Kareliya*" rendu par la Cour de cassation le 23 novembre 1999 est allé encore plus loin dans l'interprétation restrictive de l'article 3 de la Convention de 1952. En effet, la Cour de cassation rejette le pourvoi, au motif que ledit article "*se borne à énoncer que des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même ou aux mêmes personnes ; que, sur le fondement de ce texte (le saisissant) n'était pas autorisé à saisir un navire de la société Maddock au motif que l'État d'Ukraine détiendrait, non pas directement l'ensemble des parts de copropriété des navires auxquels les créances se rapportent et de celui saisi, mais seulement l'intégralité du capital des deux sociétés d'armement propriétaires de ces navires ; que, dès lors, la recherche dont fait état la première branche est inopérante*". La Cour de cassation ajoute que "*l'allégation selon laquelle un État a eu pour but, dans la création de sociétés d'armement, de limiter le gage de ses créances maritimes ne démontre pas par lui-même, que ces sociétés seraient fictives*".

Ainsi, cette interprétation stricte de l'article 3-2 de la Convention de 1952 rend la saisie conservatoire quasiment impossible quand il s'agit de single ship companies. En effet, la détention de la totalité du capital d'une société d'armement n'équivaut pas à la détention de l'ensemble des parts de copropriété d'un navire²⁷. Selon la Cour de cassation, le débiteur doit détenir de manière directe les parts de propriété du navire pour qu'on puisse appliquer l'article 3-2 de la Convention. En réalité, la seule possibilité d'appliquer ledit article à un navire propriété d'un single ship company, c'est de démontrer la fictivité de la société. Cette fictivité pourra être démontrée en prouvant l'absence d'affectio societatis – l'intention de s'associer. Cependant, selon Monsieur le Professeur Gaël PIETTE, d'une part, il est particulièrement malaisé de démontrer une absence d'intention, et d'autre part, les spécialistes du droit des sociétés s'accordent à reconnaître le flou de la notion d'affectio societatis, et la difficulté à saisir ce qu'elle recouvre précisément.

Néanmoins, la Cour de cassation a donné des indices sur la définition d'une société fictive. Selon l'arrêt "*Kovrov*" rendu par la chambre commerciale le 22 juin 1999, en effet, une société fictive n'est pas nécessairement d'origine des éléments constitutifs de la société. Il s'agit d'une société affectée "*d'absence de réalité*", cette absence étant notamment caractérisée par le fait

²⁷ Traité de droit maritime, 2^e éd., p.420

que les parts sociales du débiteur appartiennent dans leur totalité ou presque au tiers, que le débiteur est une société qui "ne dispose d'aucune structure pour fonctionner" et que "l'activité qu'elle s'attribue ne correspond à aucune réalité".

Dans un autre arrêt rendu par la Cour d'appel de Versailles en date du 19 février 2003 "Navire Arti", il était jugé que "*présente une apparence de fictivité et de confusion des patrimoines la filiale française d'un groupe de sociétés chinois ne comptant que trois salariés et deux actionnaires qui sont eux-mêmes des entités du groupe, dont le capital social est entièrement détenu par le groupe, qui n'a pas d'activité propre et dont le préjudice fait partie des pertes du groupe du propre aveu de ce dernier*".

Dans un arrêt plus récent rendu par la Cour d'appel de Rennes en date du 4 février 2014 "*Navire AG Vartholomeos*" le juge a retenu trois éléments pour établir la fictivité. En effet, le juge d'appel invoque que la société propriétaire du navire n'a aucune réalité physique à défaut d'autre adresse qu'un bureau de poste ou que celle du gérant technique du navire saisi. Le juge a aussi pris en compte que les associés de la société débitrice sont communs avec la société propriétaire du navire saisi. De plus, la Cour d'appel avait constaté que ladite société n'a aucune indépendance financière étant donné que l'achat du navire saisi était effectué par un financement de la part de la société débitrice.

3. La question des single ship companies et la Convention de 1999

La jurisprudence bulgare retient une interprétation stricte concernant l'autonomie de chaque personne morale. En effet, avant la ratification de la Convention de 1999, il n'existe aucune décision permettant le dévoilement de l'écran faite par la personnalité morale. En l'état actuel du droit positif de la saisie conservatoire bulgare, il est peu probable que le navire appartenant à une single ship company soit saisi, afin de garantir la dette d'une autre single ship company.

La Convention de 1952 dans son article 3-2 dispose que "*Des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront*

à une même ou aux mêmes personnes''. Cependant, comme il était démontré par la jurisprudence non seulement française mais aussi d'une part des autres pays ayant ratifié la convention de 1952, cette définition de la propriété des *sister ships* n'établit pas une solution efficace contre les abus qui peuvent constituer les single ship companies. En effet, il est très difficile pour les créancier de démontrer que l'écran fait par la personnalité morale des single ship companies a pour finalité de cloisonner les patrimoines en cas de dette.

La convention de 1999, de sa part, ne donne aucune définition des *sister ships*. Comme il a été invoqué par Monsieur le Professeur BERLINGIERI dans son ouvrage "*Arrest of Ships*", l'absence d'un article similaire à l'article 3-2 de la Convention de 1952, indique que les auteurs de la convention de 1999 avaient l'intention de laisser la solution de cette question à la discrétion de la *lex fori*.

Dans son ouvrage, le Professeur BERLINGIERI discute de l'utilité de la proposition faite par la délégation du Royaume-Uni au moment de la rédaction de la nouvelle convention sur la saisie conservatoire. Les juristes du *common law system* ont proposé d'introduire le critère du contrôle. En effet, la délégation britannique proposait de rédiger un article permettant la saisie d'un navire qui n'est pas la propriété du débiteur mais qui est contrôlé par ledit débiteur. Ils ont aussi proposé un nombre de critères permettant de définir quand un navire peut être considéré comme contrôlé par une personne.

(b) "*In determining whether a ship is effectively controlled by a person, a court may take into account all relevant factors including, but not restricted to, whether that person is able to:* Afin de déterminer si un navire est directement contrôlé par une personne, le juge tiens compte de tous les éléments pertinents, y compris, mais pas exclusivement, si cette personne est capable de :

(i) *make decisions in respect of that ship,* (prendre des décisions relatives au navire)

(ii) *influence the implementation of those decisions, and* (avoir une influence dans l'exécution de ces décisions, et)

(iii) *direct the distribution of profits from the operations of that ship.* (déterminer la distribution du bénéfice de l'exploitation du navire)

Cette proposition aurait pu régler la situation compliquée concernant la saisie conservatoire des *sister ships* formellement propriétés des personnes morales

distinctes. Cependant, ladite proposition n'a pas été acceptée par la majorité des délégations.

Ainsi, la Convention de 1999 n'apporte pas une solution sur cette question, ce qui est regrettable puisqu'il s'agit d'un problème d'actualité et qui va s'aggraver avec le temps car la création d'une personne morale par navire constitue déjà une pratique banale pour les armateurs tendant à limiter leur responsabilité en se cachant derrière l'écran des single ship companies.

Ayant traité la question de la saisie conservatoire du navire propriété du débiteur, il convient d'examiner l'action contre le navire qui n'est pas la propriété du débiteur.

Paragraphe 2. La saisie du navire propriété d'un tiers

Traditionnellement en droit commun, les créanciers peuvent saisir uniquement les biens propriété du débiteur. En effet, il est de principe, que le créancier n'a pour gage que le patrimoine du débiteur.

Tel n'est pas le cas en droit maritime comme il est prévu par la Convention de 1952 et la Convention de 1999. Les deux textes internationaux prévoient que les créanciers d'un affréteur peuvent saisir, sous certaines conditions, le navire affrété qui bien évidemment n'est pas la propriété de l'affréteur. Le principe en droit maritime, c'est que les créanciers ayant subi un dommage du fait de l'exploitation du navire, ou qui lui ont porté assistance, bénéficient d'un privilège leur permettant d'exercer sur ce navire une saisie-exécution²⁸. Comme il sera précisé ultérieurement, la jurisprudence française a admis la saisie conservatoire du navire qui n'est pas la propriété du débiteur. Cette saisie est justifiée par l'existence de privilèges maritimes sur le navire au profit des créanciers.

Les privilèges maritimes prévus par l'article 54 du CNC bulgare sont rédigés de manière identique que ceux prévus par la loi française. Néanmoins, il n'existe pas en notre connaissance une décision permettant la saisie d'un navire qui n'est pas la propriété du débiteur. Cette absence de pratique sur la question peut être expliquée par le fait qu'avant 2014, année de ratification de

²⁸ Traité de droit maritime, 2^e éd., p.420

la Convention de 1999, le droit applicable en matière de saisie conservatoire était exclusivement le droit interne. Ainsi, comme la loi française de 1967, l'ancien article 364a du CNC ne se prononçait par aucune disposition sur la possibilité pour un créancier de saisir un navire qui n'appartient pas à son débiteur.

Néanmoins, la convention de 1999 est précise sur cette question et dispose dans son article 3 §1 e) que la saisie conservatoire est possible s'il « *s'agit d'une créance sur le propriétaire, l'affréteur en dévolution, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire, garantie par un privilège maritime qui est accordé ou applicable en vertu de la législation de l'Etat dans lequel la saisie est demandée.* »

Certes, le texte prévoit clairement la possibilité d'un créancier de saisir un navire dont la propriété ne se trouve pas dans le patrimoine du débiteur. Toutefois, ce droit n'est accordé qu'aux créanciers dont la créance est garantie par un privilège maritime. Il existe, cependant, un obstacle devant l'application de ce texte en Bulgarie. En effet, la version bulgare n'utilise pas la notion de « privilège maritime », mais la traduction littérale de l'expression anglaise « maritime lien » qui était traduite littéralement comme « gage maritime ». Le problème, c'est que le « gage maritime, contrairement aux privilèges maritimes, n'est pas qualifié juridiquement par aucun texte. Ainsi, cette traduction, dont la qualité n'est pas le point fort, pourra donner lieu à des décisions contradictoires. Ce problème juridique sera examiné ultérieurement dans le titre « L'application difficile de l'article 3 §1 (e) (B).

Il convient, d'abord, d'examiner la saisie d'un navire affrété (I), avant de mettre l'accent sur la possibilité de saisir un navire vendu (II)

I. La saisie d'un navire affrété

Comme il était déjà précisé dans l'introduction du paragraphe, les deux conventions internationales applicables respectivement en France et en Bulgarie, prévoient la possibilité pour les créanciers de saisir un navire n'appartenant pas au débiteur. Bien évidemment, ce type de saisie conservatoire est soumis à des conditions, notamment sur l'existence d'un privilège maritime. Les régimes établis dans les deux systèmes juridiques

commentés, prévoient les privilèges maritimes respectivement dans le code des transports français et dans le code de la navigation commerciale bulgare.

Certes la saisie conservatoire du navire appartenant à un tiers (A) est tout à fait réalisable selon les deux régimes respectifs. Cependant, il faut se poser la question, si l'application difficile de l'article 3 §1 (e) en Bulgarie (B) ne va pas laisser ladite disposition une lettre morte totalement inapplicable.

A. La saisie conservatoire du navire appartenant à un tiers

Les deux conventions internationales prévoient qu'un navire pourra être saisi même s'il n'appartient pas au débiteur du créancier. Néanmoins, il s'agit d'une saisie conservatoire soumise à des conditions tant issues des textes internationaux qu'issues du droit interne des deux pays.

1. Une saisie conservatoire autorisée par les textes

La saisie conservatoire d'un navire n'appartenant pas au débiteur est autorisée par la convention de 1952 et celle de 1999. La convention internationale ratifiée en France dispose dans son article 3 - 4° « *Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le Demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur, en observant les dispositions de la présente Convention, mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.*

Le premier alinéa dudit article limite la saisie conservatoire aux cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique. Selon Monsieur le Professeur Pierre BONASSIES et Maître Christian SCAPEL un navire affrété «avec remise de la gestion nautique vise essentiellement, sinon uniquement, les navires ayant fait l'objet d'un contrat d'affrètement coque-nue, ou d'un contrat de gérance, quand on peut le rapprocher d'un affrètement coque-nue²⁹. Ainsi, cette disposition autorise la saisie du navire appartenant à un tiers afin de garantir la dette du débiteur non propriétaire. Bien évidemment, le premier alinéa limite la saisie au seul navire concerné. Dès lors, le créancier ne pourra pas saisir les autres navires du propriétaire, ce qui est tout à fait logique.

Cependant, le premier alinéa de l'article 3 - 4 al. 1 ne prévoit pas tous les cas où une créance privilégiée peut naître de la gestion d'un navire. Le deuxième alinéa ajoute que la saisie conservatoire est possible dans «tous les cas où une

²⁹ Traité de droit maritime, 2^e éd, p.421

personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime. » Ainsi, la convention de 1952 couvre tous les cas d'affrètement a temps, de location de navire, de gérance, et tous les cas où c'est une autre personne que le propriétaire qui exploite le navire, et qui est donc tenu d'une créance maritime envers chargeurs, destinataires ou autres³⁰.

L'article 3 (e) de la Convention 1999 est rédigé également de manière générale. En effet, un navire peut être saisi en cas «d'une créance (maritime) sur le propriétaire, l'affréteur en dévolution, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire... ». On peut se poser la question de savoir quelle est la définition de «l'affréteur en dévolution », Le version bulgare de la convention utilise l'expression anglaise «*bare-boat charterer* ». Selon les sources disponibles, il s'agit bien d'un affrètement coque-nue comme dans le texte français. Ainsi, nous pouvons considérer que l'affréteur en dévolution se réfère à l'affrètement avec remise de la gestion comme dans le cadre de la Convention de 1952. En ajoutant l'armateur gérant et l'exploitant du navire sur la liste des débiteurs, la Convention de 1999 prévoit tous les cas où un navire est exploité par une personne autre que le propriétaire.

L'article 3 (e) de la Convention de 1999 ajoute que la créance maritime doit être «*garantie par un privilège maritime qui est accordé ou applicable en vertu de la législation de l'État dans lequel la saisie est demandée* ». Cette condition est imposée de manière tacite par la Convention de 1952. En effet, l'article 3 de cette convention s'applique sans préjudice aux dispositions de l'article 4 et 9. Ainsi, il était approuvé par la jurisprudence française que la saisie conservatoire d'un navire n'appartenant pas au débiteur, ne sera possible que pour garantir une créance assortie d'un privilège maritime.

2. L'invocation indispensable d'un privilège maritime

La Convention de 1999 prévoit expressément que la saisie du navire qui n'appartient pas au débiteur du créancier saisissant, est possible en vertu d'une créance maritime «*garantie par un privilège maritime qui est accordé ou applicable en vertu de la législation de l'Etat dans lequel la saisie est demandée*». Ainsi, une créance maritime qui n'est pas garantie par un privilège maritime ne pourra pas être invoquée afin de pratiquer la saisie conservatoire d'un navire propriété d'un tiers.

L'article 3 de la Convention de 1952 n'impose pas expressément cette condition. En effet, l'article 3-1 dispose que la saisie est possible «sans

³⁰ Traité de droit maritime, 2^e éd., p.421

préjudice des dispositions du paragraphe 4 et de l'article 10. Le paragraphe 4 se rapporte au cas de la saisie du navire affrété coque-nue alors que l'article 10 est relatif aux modalités de l'adhésion des Etats à la Convention. Comme il était déjà précisé par Monsieur le Professeur Pierre BONASSIES et Maître Christian SCAPEL, il s'agit d'une erreur typographique. Il faut lire article 9 et non article 10. C'est exactement l'article 9 de la Convention de 1952 qui dispose que "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". Le deuxième alinéa ajoute que le droit de suite accordé aux créanciers saisissants n'est autre que celui accordé par la loi ou par la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes de 1926, si celle-ci est applicable.

Ainsi en vertu de la Convention de 1952, il est certainement établi que la saisie conservatoire d'un navire n'appartenant pas au débiteur, ne peut être pratiquée qu'en vertu d'une créance garantie par un privilège maritime.

En ce qui concerne le droit interne français, il était admis qu'un navire n'appartenant pas au débiteur, pourra être saisi par un créancier invoquant une créance privilégiée³¹.

B. L'application difficile de l'article 3 §1 (e) en Bulgarie

1. Les créances privilégiées selon le code de la navigation commerciale bulgare

Comme il était précisé, le code de la navigation commerciale bulgare prévoit dans son article 54 des créances considérées comme privilégiées.

En effet, ledit article prévoit les mêmes créances que la loi française. Sont considérées comme privilégiées les créances suivantes : a) les frais judiciaires et les frais effectués dans l'intérêt général des créanciers afin de conserver le navire sujet d'une vente publique ou les frais relatifs à la vente publique du

³¹ Cour d'appel de Douai 31 janvier "Navire Saudi Jamal

navire ; b) les frais encourus dans le dernier port – frais de pilotage, frais de garde et de conservation effectués postérieurement à l'entrée du navire au dernier port ; c) les salaires et les cotisations sociales des personnes au service du navire ; d) les frais d'avarie commune et d'assistance ; e) les créances d'abordage ou d'autres accidents, ainsi que les créances des passagers et des marins en cas de dommages corporels ou mort, l'indemnisation pour les dommages subis par la marchandise ou le bagage ; f) les dépenses engagées par le capitaine pour les besoins réels de conservation du navire ou de continuation du voyage.

Ainsi, il est à constater que le code de la navigation commerciale bulgare prévoit un nombre suffisant de privilèges maritimes qui pourront rendre possible la saisie conservatoire d'un navire n'appartenant pas au débiteur.

Cependant, un problème pourra apparaître à cause de la mauvaise traduction bulgare de la Convention de 1999.

2. La traduction erronée de l'article 3 de la Convention de 1999

L'ancien article 365 al. 1 du CNC bulgare prévoyait que peut être saisi tout navire indépendamment du pavillon ou la marchandise se trouvant à bord afin de garantir les créances issues des avaries, abordages, assistance ou autres services, l'exécution d'un contrat de transport. L'alinéa 1 ajoute que la saisie est maintenue jusqu'à la production d'une garantie par l'armateur. Selon l'article 9 al.3 du CNC l'armateur au sens du présent code est la personne qui exploite le navire en son propre nom. Cette personne peut être le propriétaire du navire mais aussi toute autre personne exploitant ledit navire en vertu d'un autre motif légitime. Ainsi, l'ancien article 365 CNC était très large dans son champ d'application et permettait à une grande partie des créanciers de pratiquer la saisie conservatoire afin de garantir leur créances.

La Convention de 1999 et plus particulièrement la traduction en bulgare de la notion de "*maritime lien*" rend la saisie conservatoire beaucoup plus difficile à obtenir. En effet, au lieu d'utiliser la notion de privilège maritime prévu par l'article 54 CNC, le texte bulgare de la Convention de 1999 utilise le terme "*морски залог*" (ce qui peut être traduit comme "gage maritime").

A la différence de la notion de privilège maritime, le terme "gage maritime" n'est pas qualifié juridiquement par le droit bulgare. C'est un problème

puisque le créancier ne pourra saisir le navire exploité par un tiers qu'en vertu d'une créance garantie par un "gage maritime". Mais comme le droit bulgare ne donne pas une définition juridique du terme "gage maritime", il y aura lieu à des décisions contradictoires selon la définition qui sera donnée au gage maritime par le juge saisi. Et cela surtout quand il s'agit d'une créance maritime contre un débiteur en dehors de la catégorie des propriétaires ou des affréteurs en dévolution. La situation deviendra encore plus compliquée puisque les actes judiciaires ordonnant la saisie conservatoire ne pourront être soumis à un contrôle de la Cour de cassation, ce qui constituera un obstacle devant la création d'une pratique judiciaire non contradictoire.

Comme il était souligné par un avocat maritimiste bulgare, le législateur bulgare n'a pas effectué la ratification de la Convention de 1999 de manière correcte, ce qui, de sa part, va rendre la saisie conservatoire d'un navire situé dans un port bulgare beaucoup plus compliquée qu'elle était auparavant sous l'ancienne rédaction du code de la navigation commerciale bulgare.

Reste à examiner la question de la saisie d'un navire vendu après naissance de la créance.

II. La saisie d'un navire vendu

A. Les limites de la saisie conservatoire d'un navire vendu postérieurement à la naissance de la créance maritime

Cette question n'a jamais été posée devant les juridictions bulgares. Ainsi, il sera impossible de donner une réponse définitive sur la possibilité de saisir un navire vendu postérieurement à la naissance de la créance maritime. En effet, la Convention de 1999 dans son article 3-1 c) dispose que la saisie de tout navire au sujet duquel une créance maritime est alléguée peut être pratiquée si "la créance repose sur une hypothèque, un "mortgage" ou un droit de même nature". Il est donc certain qu'un créancier hypothécaire pourra pratiquer la saisie conservatoire du navire hypothéqué grâce à son droit de suite.

Cependant, l'alinéa 2 de l'article 3 dispose que "peut également être pratiquée la saisie de tout autre navire ou de tous autres navires qui, au moment où la saisie est pratiquée, est ou sont propriété de la personne qui est obligée à raison de la créance

maritime et qui, au moment ou la créance est née était a) Propriétaire du navire auquel la créance maritime se rapporte ; ou b) Affréteur en dévolution, affréteur a temps ou affréteur au voyage de ce navire ;''.

Une lecture restrictive de cet article conduit à décider qu'au moment de la saisie conservatoire, il faut que le navire soit toujours affrété ou propriété du débiteur.

La Convention de 1952 est rédigée de manière différente ce qui pourra rendre possible la saisie d'un navire vendu.

B. La saisie conservatoire d'un navire vendu - convention de 1952

Dans son premier alinéa, l'article 3 de la Convention de 1952 prévoit que peut être saisi *"tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment ou est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte"*. Ce qui importe ce n'est donc pas la propriété du navire au moment de la saisie, mais sa propriété au moment où est née la créance³².

La question relative à la saisie conservatoire d'un navire vendu postérieurement à la naissance de la créance maritime a été tranchée par un arrêt de la Cour de cassation en date du 4 octobre 2005 - "Navire R One".

Il convient, alors, de présenter les faits de l'arrêt (1), afin de comprendre la portée de la décision de la Cour de cassation (2).

1. Présentation de l'arrêt

Il s'agissait d'un navire R One dont la vente judiciaire a été ordonnée par une décision de la Cour Suprême de Gibraltar.

Ledit navire a fait escale au port de Marseille postérieurement à la vente judiciaire et a été saisi par la Coopérative de lamanage des ports invoquant une créance relative à des opérations d'assistance à l'amarrage ou au désamarrage lors de l'arrivée et du départ du navire au sein du port. Ainsi, il s'agissait d'une créance garantie par un privilège maritime en vertu de la loi française.

³² Traité de droit maritime, 2^e éd., p. 423, - 608

Le Tribunal de commerce de Marseille a autorisé la saisie conservatoire du navire R ONE. La rétractation de cette autorisation ayant d'abord été refusée par le Tribunal de commerce, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence, par décision du 17 mai 1002, a infirmé la décision du premier juge, rétracté l'ordonnance ayant autorisé la saisie, et ordonné mainlevée de celle-ci.

Le pourvoir formé contre la décision de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence a été rejeté par la Cour de cassation par la décision "Navire R ONE".

2. La portée de l'arrêt

Selon la Cour de cassation, la vente judiciaire ordonnée par la Cour Suprême de Gibraltar, en tant que jugement étranger, doit être considérée comme un fait juridique, indépendamment de toute procédure de reconnaissance ou d'exequatur. Ainsi, la Cour de cassation a énoncé que la vente judiciaire prononcée par un jugement étranger avait éteint les privilèges existant sur ledit navire. Cette décision est conforme avec le texte de la Convention de 1952 et plus particulièrement avec l'article 9 qui énonce dans son alinéa 2 que "*La présente Convention ne confère aux demandeurs aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi (loi à appliquer par le Tribunal saisi du litige) ou par la Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, si celle-ci est applicable*".

En conclusion, la saisie conservatoire d'un navire vendu est possible uniquement dans le cas où le créancier saisissant est en mesure d'alléguer une créance garanti par un privilège toujours existant.

Partie 2. La saisie conservatoire des navires – une mesure soumise au contrôle du juge national

Chapitre préliminaire : La non exclusivité de la saisie conservatoire par rapport aux autres types de saisies issues du droit commun

La saisie conservatoire des navires de mer est exclusivement soumise aux règles spéciales prévues par la loi de 1967 et la Convention de 1952 en France, et la Convention de 1999 applicable en Bulgarie.

Nous pouvons se poser la question de savoir si un navire pourra être soumis à un autre type de saisie issue du droit commun.

Cette question n'a jamais été traitée en Bulgarie. Cependant une décision récente rendue par la Cour d'appel de Bordeaux en date du 4 décembre 2013 avait considéré que la saisie revendication exercée par la propriétaire d'un navire sur le fondement de l'article L.522-2 du Code des procédures civiles d'exécution était possible.

En l'espèce, un navire a été commandé au chantier COUACH. Alors que le prix prévu a été intégralement payé, les parties s'accordaient, le 17 juillet 2012, sur des travaux complémentaires, la date de livraison, initialement fixée le 15 juillet 2012, étant reportée au 25 août. Entretemps, le chantier en question a été mis en procédure de sauvegarde. Désirant éviter les risques liés à la procédure de sauvegarde, l'acquéreur avait obtenu la saisie revendication autorisée par le Président du Tribunal de commerce de Bordeaux. Le 23 mai 2013, le juge des référés du Tribunal de commerce de Bordeaux rétractait l'ordonnance du 11 avril 2013, la procédure de sauvegarde interdisant, selon lui, toute mesure d'exécution.

En appel, le chantier COUACH avait fait valoir que la saisie des navires est exclusivement soumise aux seules dispositions de la Convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires de mer, et aux dispositions des articles L.5114-20 et suivants du Code des transports. La Cour d'appel de Bordeaux rejette l'argumentation du chantier, en énonçant qu'est recevable l'action en saisie revendication exercée par le propriétaire d'un navire sur le fondement de l'article L.522-2 du Code des procédures civiles d'exécution, cette action étant régie par les dispositions du droit commun des contrats, et les restrictions édictées par les articles L.5114-20 et suivants du Code des transports n'étant pas applicables à une telle saisie.

Cette décision a été critiquée par Monsieur le Professeur Pierre BONASSIES qui invoque l'adage *generalia specialibus non derogant* (les dispositions générales ne peuvent déroger aux dispositions spéciales). Selon lui, les dispositions générales de l'article L.22-2 du Code des procédures civiles d'exécution ne peuvent l'emporter sur les dispositions spéciales de l'article L.5114-20 du Code des transports.

En effet, l'article 2 de la Convention de 1952 énonce expressément qu'un navire « ne pourra être saisi qu'en vertu d'une créance maritime ». Ainsi, selon une lecture restrictive de ce texte, nous pouvons considérer que le navire, bien meuble spécifique, ne peut être saisi qu'en vertu des dispositions spéciales de la Convention de 1952 ou des articles L.5114-20 et suivants du Code des transports qui énonce que « la saisie des navires est régie par les dispositions de la présente section ».

Toujours selon Monsieur le Professeur Pierre BONASSIES « seule était possible en la cause une saisie conservatoire, ne pouvant être contesté que la créance en délivrance du *Shangai Belle IV* était bien fondée en son principe (art. L.5114-22 du Code des transports). »

Néanmoins, il faut attendre la décision de la Cour de cassation qui va trancher de manière définitive la question de savoir si une saisie revendication peut être pratiquée sur un navire.

Chapitre 1. La liberté laissée aux Etats parties de soumettre la saisie conservatoire aux procédures prévues par le droit interne

Section 1. La procédure afférente à la saisie conservatoire

La Convention de 1952 et la Convention de 1999 ont prévu que la procédure relative à la saisie conservatoire, est régie par la loi de l'Etat contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée.

En ce qui concerne la saisie conservatoire pratiquée en France, c'est le décret du 27 octobre 1967 portant statut des navires qui régit la procédure. Il s'agit,

alors, d'une réglementation spécifique réservée aux seules saisies conservatoires de navires de mer.

Contrairement au régime français, le législateur bulgare, en ratifiant la Convention de 1999, n'a pas élaboré une procédure spécifique relative à la saisie conservatoire des navires. Ainsi, l'exercice de cette mesure conservatoire est soumis à la procédure issue des articles 389 et suivants du Code de procédure civile bulgare.

Nous examinerons dans un premier temps La procédure relative à l'obtention de l'ordonnance de saisie (Paragraphe 1), puis dans un second, la procédure postérieure à l'ordonnance (Paragraphe 2).

Paragraphe 1. La procédure relative à l'obtention de l'ordonnance de saisie

Comme nous l'avons déjà indiqué, la procédure relative à la saisie conservatoire des navires en France, est régie par les dispositions du décret du 27 octobre 1967. La procédure issue dudit décret régit non seulement la saisie conservatoire en vertu de la Convention de 1952, mais aussi celle prévu par la loi française.

Il convient d'abord d'étudier la procédure devant les tribunaux français, avant d'examiner la procédure relative à la saisie conservatoire pratiquée en Bulgarie.

I. Une procédure spécifique en France

La rédaction originale du décret du 27 octobre 1967 prévoyait une procédure contradictoire. En effet, la saisie conservatoire, selon le texte original serait autorisée par le Président du Tribunal de Grande Instance statuant en la forme des référés. Cette procédure fut vivement critiquée par les praticiens³³. Les critiques étaient justifiées par le fait que le principe de contradictoire exige que le capitaine soit alerté à l'avance pour l'assignation en référé ce que lui permettait de quitter le port et par conséquent d'échapper à la saisie conservatoire de son navire.

³³ Traité du droit maritime, p .424, -609

Ne répondant pas à la réalité du monde maritime, le texte original a été modifié par un décret du 24 février 1971 qui prévoit une procédure unilatérale devant le président du Tribunal de commerce

A. La compétence du Président du Tribunal de commerce - une compétence exclusive ?

Selon l'article 6 alinéa 2 de la Convention de 1952 « Les règles de procédure relative à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'article 4 et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever, sont régies par la loi de l'Etat Contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée ».

Comme il était précisé, le décret du 27 octobre 1967 prévoit que l'autorisation de saisie serait accordée par le Président du Tribunal de Commerce dans une procédure non contradictoire. En ce qui concerne la compétence territoriale, il est admis en pratique que la saisie soit autorisée par le Tribunal où le navire est amarré. Cette pratique est en concertation avec l'article 48 de l'ancien code de procédure civile donnant compétence en matière de mesure conservatoire au juge dans le ressort duquel sont situés les biens à saisir³⁴.

Cependant, comme il était invoqué par Mademoiselle Tiphaine REMY dans son mémoire sur la saisie conservatoire de navire, la réforme du 28 octobre 2010 et plus particulièrement l'ordonnance n°2010-1307 abrogeant l'article 29 du Décret du 27 octobre 1967 qui prévoyait que « la saisie conservatoire est autorisée par ordonnance rendue sur requête par le président du Tribunal de commerce », pourrait poser des problèmes concernant la compétence exclusive du Président du Tribunal de commerce.

L'article 5114-22 du Code des transports énonce que « Toute personne dont la créance paraît fondée en son principe peut solliciter du juge l'autorisation de pratiquer une saisie conservatoire d'un navire ».

En effet, l'absence de précision sur la question de savoir s'il existe un juge ayant compétence exclusive en matière de saisie conservatoire des navires, pourra être considéré comme une volonté de la part du législateur de

³⁴ Traité de droit maritime, p.425, -609

soumettre la procédure de la saisie conservatoire aux conditions du droit commun.

En vertu de l'article L.721-7 du Code de commerce, « Le président du tribunal de commerce peut connaître concurremment avec le juge de l'exécution, lorsqu'elles tendent à la conservation d'une créance relevant de la compétence de la juridiction commerciale et qu'elles sont demandées avant tout procès, des mesures conservatoires portant sur : 2° Les navires dans les cas et conditions prévus par les articles L.5114-20 et L.5114-29 du code des transports ».

Ainsi, il est certainement établi que le juge de l'exécution est compétent concurremment avec le Président du Tribunal de commerce pour autoriser la saisie conservatoire d'un navire.

Néanmoins, comme il était précisé par Monsieur le Professeur Pierre BONASSIES, en pratique c'est le président du Tribunal de commerce qui sera saisi en vue d'ordonner la saisie conservatoire.

Une fois la question sur la compétence examinée, il convient de mettre l'accent sur le formalisme de la saisie conservatoire des navires.

B. Les formalités relatives à la saisie conservatoire des navires

1. Les formalités de la requête

L'article L.511-1 du Code des procédures civiles d'exécution exige que la requête formulée par le créancier saisissant « *justifie de circonstances susceptibles* » de menacer le recouvrement de sa créance. Le créancier devra aussi déterminer le montant de sa créance, ainsi que le bien sur lequel il voudrait exercer la saisie conservatoire.

Bien évidemment, le point le plus important de la requête, c'est d'alléguer une créance maritime pour ce qui est des saisies en vertu de la Convention de 1952.

S'il s'agit d'une saisie conservatoire en vertu du Code des transports, le créancier devra invoquer dans sa requête, une créance paraissant « *fondée en son principe* ».

En cas de rejet de la requête du créancier saisissant l'article 496 du CPC dispose que « *s'il n'est pas fait droit à la requête, appel peut être interjeté à moins que l'ordonnance n'émane du premier président de la Cour d'appel.* »

Il convient d'examiner maintenant les formalités dans le cadre d'une ordonnance d'autorisation de saisie conservatoire.

2. Les formalités relatives à l'ordonnance de saisie

Dans le cas où le juge autorise la saisie conservatoire, le créancier saisissant doit notifier l'ordonnance au capitaine et à l'administration du port. En vertu de l'article L.5114-21 le navire saisi n'a pas le droit de quitter le port et c'est l'administration qui devra lui refuser tout départ. Une copie de la requête et de l'ordonnance devront être laissées à la personne à laquelle elle est opposable.

Quant à la publication de l'ordonnance de saisie conservatoire, aucun texte n'exige qu'elle soit publiée pour qu'elle soit valide. Cependant, pour que l'ordonnance soit opposable aux tiers, il faut qu'elle soit publiée au registre des hypothèques. Cette solution a été apportée par l'arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence en date du 25 février 1981³⁵.

Voyons maintenant, la procédure prévue par le législateur bulgare dans le cadre d'une saisie conservatoire pratiquée dans un port bulgare.

II. Les problèmes posés par la procédure en Bulgarie

Rappel de la procédure en Bulgarie avant la ratification de la Convention de 1999

La procédure qui était applicable à la saisie conservatoire avant la ratification de la Convention de 1999 en Bulgarie, était caractérisée par une spécificité par rapport au droit commun des saisies.

³⁵Navire Patrick-Victor », DMF 1982.420, note M. Rémond-Guilloud

En effet, l'article 365 CNC prévoyait que « l'agence exécutive « Administration maritime » peut ordonner la saisie conservatoire des navires battant pavillon bulgare ou étranger, ou des marchandises, par demande écrite de personnes physiques ou personnes morales invoquant des créances en relation avec les: avaries communes, abordages, assistance, exécution du contrat de transport ». L'alinéa 2 ajoute que « La saisie du navire (ou de la marchandise) est mainlevée dans 72 heures si elle n'est pas confirmée par le tribunal départemental du lieu où se trouve le navire ou la marchandise saisi.

Le capitaine du port qui interdit le débarquement du navire, était obligé de respecter les règles générales de la saisie issues du code de procédure civile bulgare ce qui garantissait le respect des droits des armateurs et des exploitants du navire. L'article prévoyait aussi que l'administration maritime pouvait exiger la production d'une garantie par le créancier saisissant. En cas de saisie abusive, la responsabilité du créancier pouvait être engagée.

Selon les praticiens, il s'agissait d'une procédure beaucoup plus efficace puisque la saisie conservatoire s'effectuait de manière beaucoup plus rapide et souple. En effet, l'administration maritime est ouverte tout le temps, ce qui permettait de saisir un navire en urgence. Par exemple, si un navire arrive à 20h du soir et débarque à 5h du matin, les créanciers auraient pu obtenir l'interdiction du départ dudit navire via l'administration maritime qui est beaucoup plus réactive que le tribunal départemental, dont les horaires de travail pourront constituer un obstacle.

Une fois la saisie conservatoire ordonnée par l'administration maritime, le tribunal départemental aurait le confort des 72h pour confirmer ou non la mesure conservatoire.

Aujourd'hui, nous pourront dire qu'il est regrettable que le législateur bulgare n'ait pas pris le soin d'établir une procédure spécifique qui répondra aux exigences de la réalité du commerce maritime. En effet, soumettre une question aussi spécifique comme la saisie conservatoire des navires aux procédures du droit commun, provoquera certainement des difficultés pour les créanciers saisissants et facilitera les mauvais payeurs.

A. L'inefficacité de la procédure actuelle

Selon l'article 2 alinéa 1 de la Convention de 1999 « *un navire ne peut être saisi, ou libéré que par décision d'un tribunal de l'Etat partie dans lequel la saisie est pratiquée* ». Certes, le législateur international exige que la saisie conservatoire soit autorisée par un tribunal. Ainsi, le législateur bulgare était obligé a abrogé l'ancien article 365 du CNC qui prévoyait que le navire pourrait être saisi pour une période de 72 heures avant l'autorisation ordonnée par le juge compétent.

Cependant, au lieu d'élaborer une nouvelle procédure conforme à la spécificité de la saisie conservatoire des navires, le législateur bulgare a choisi de soumettre cette mesure à la procédure du droit commun.

1. Présentation de la procédure

La Convention de 1999 ne détermine pas quelle est la juridiction territorialement compétente pour autoriser la saisie conservatoire des navires comme c'est le cas de la Convention de 1952.

Cependant, le législateur bulgare a pris le soin de déterminer précisément le juge compétent. En effet, l'article 364a alinéa 4 dispose que « *la saisie conservatoire est autorisée, en respectant les conditions prévues par la Convention internationales de 1999 sur la saisie conservatoires des navires, par :*

- 1) *Le tribunal devant lequel l'instance est pendante ;*
- 2) *Le tribunal départemental du lieu où le navire est amarré- s'il s'agit d'une créance future ; »*

En pratique, ce sont les tribunaux départementaux de Varna ou de Bourgas puisque les deux ports principaux sont situés dans leur ressort. Il s'agit d'une compétence exclusive puisque l'article 364a alinéa 4 est considéré comme une réglementation spéciale.

La procédure est non contradictoire, comme c'est le cas en France. Ainsi, afin de pratiquer la saisie conservatoire d'un navire, le créancier devra former une demande devant le tribunal départemental du lieu où le navire est amarré.

Selon l'article 391 du Code de procédure civile bulgare, « *la saisie conservatoire sera autorisée si le créancier arrive à démontrer que l'absence d'une mesure conservatoire sera susceptible de menacer le recouvrement de sa créance, et si :*

1° *La demande est accompagnée par des preuves écrites convaincantes ou,*
2° *Le créancier constitue une sûreté pour un montant fixé par le Tribunal en accord avec les articles 180 et 181 de la loi des contrats et des obligations.*

Ainsi, la demande devra contenir l'identité du créancier et la preuve de sa qualité à agir (par exemple l'acte de propriété de la marchandise endommagée), l'allégation d'une créance maritime accompagnée par des preuves écrites, l'identité de l'armateur ou de l'affréteur en dévolution et le cas échéant l'identité de l'agent maritime représentant l'armateur. Le créancier devra aussi indiquer un montant, à titre indicatif, de la créance maritime.

En pratique, le juge bulgare exige du créancier saisissant, la constitution d'une sûreté déposée sur le « compte des garanties » du Tribunal départemental, afin d'autoriser la saisie conservatoire. Le montant de cette sûreté est déterminé au regard des dommages directes ou indirectes qui pourront être subis par l'armateur en cas d'une saisie abusive (Article 391 alinéa 2 - 2°).

Si le juge autorise la saisie conservatoire, il rend une ordonnance de saisie. Cette ordonnance sera exécutée par un huissier de justice qui notifiera l'ordonnance au capitaine du port qui, selon l'article 364a alinéa 3 est compétent d'effectuer la saisie conservatoire. Selon l'article 400 alinéa 2 du code de procédure civile bulgare, l'ordonnance de la saisie devra être publiée dans le registre des hypothèques.

L'armateur peut faire appel de la décision devant la Cour d'appel de Varna dans un délai de sept jours à compter de la notification de la saisie.

Le créancier saisissant dispose d'un mois pour agir au fond du litige, à peine de caducité de la saisie conservatoire.

Ayant examiné les caractéristiques formelles de la procédure de saisie conservatoire devant les juridictions bulgares, il conviendra de mettre l'accent sur les inconvénients que peut apporter l'absence d'une procédure spécifique.

2. Présentation des inconvénients de la procédure par rapport à la spécificité de la saisie conservatoire des navires

Le législateur bulgare a pris le soin de définir la juridiction territorialement compétente pour autoriser la saisie conservatoire d'un navire – le tribunal départemental du port où le navire se trouve. Malheureusement, il n'est pas allé plus loin et a laissé la saisie conservatoire à la discrétion des règles du droit commun des saisies.

Suite à une consultation avec des juristes spécialisés en droit maritime et pratiquant en Bulgarie, nous pourrions invoquer les problèmes posés par la procédure du droit commun appliquée sur la saisie conservatoire des navires.

Premièrement, les textes ne prévoient rien sur la possibilité de saisir un navire qui ne se trouve pas encore dans le port. Ainsi, les juges bulgares ont la tendance de refuser l'autorisation de saisie si le navire ne se trouve pas dans le port. En effet, selon les juges, le fait que le navire ne se trouve pas dans le port constitue un obstacle pour justifier la compétence du tribunal.

Ensuite, contrairement à la procédure française selon laquelle la requête peut être présentée au domicile du Président du Tribunal de commerce ou au lieu où il exerce son activité professionnelle, la demande tendant à obtenir la saisie conservatoire d'un navire ne peut être présentée que pendant les horaires de travail du Tribunal départemental, c'est-à-dire entre 9h et 18H pendant la semaine.

Il s'agit d'un problème sérieux puisque si le navire arrive après la fermeture du tribunal et départ avant l'ouverture, la saisie conservatoire ne pourra pas être pratiquée. En effet, en absence des textes qui prévoient expressément la possibilité d'obtenir une autorisation de saisie avant l'arrivée au port du navire en question, il sera très compliqué pour les créancier maritime de garantir leur créances.

Comme il était précisé, antérieurement à la ratification de la Convention de 1999, il existait une procédure spécifique qui permettait aux créanciers de demander à l'administration maritime une saisie provisoire (72h). Selon une grande partie des praticiens, cette procédure fonctionnait très bien puisque l'administration maritime située au port est ouverte tout le temps. De plus, elle dispose de l'information concernant l'arrivée et le départ du navire ce qui permettait d'obtenir une autorisation de saisie conservatoire même avant l'arrivée du navire.

Comme il était déclaré par un des avocats qu'on a consulté, la Bulgarie est devenue un pays où la saisie conservatoire des navires s'avère un exercice vraiment compliqué.

Il est donc recommandable que le législateur bulgare prenne les mesures nécessaires, afin de conformer la procédure applicable avec la réalité du monde maritime. Ce qui est le plus regrettable, c'est que l'application d'un texte de qualité comme la Convention de 1999, soit paralysée à cause de la méconnaissance du droit maritime par le législateur bulgare.

Ayant démontré la phase antérieure à l'ordonnance, il convient d'examiner les spécificités de la procédure postérieure à la saisie conservatoire

Paragraphe 2. La procédure postérieure à la saisie

Une fois l'autorisation de saisir le navire obtenue, le débiteur peut demander la mainlevée de la saisie (I). Au cas où une mainlevée pure et simple n'a pas été accordée, il y aura lieu pour le saisissant de faire statuer sur la validité au fond de sa créance. Il faudra examiner la question de la compétence de la juridiction autorisant la saisie à connaître au fond de l'affaire (II).

I. La mainlevée de la saisie

La mainlevée de la saisie conservatoire consiste à libérer le navire qui sera autorisé à repartir. Cette mainlevée peut être de deux types - amiable ou judiciaire.

A. Mainlevée amiable

On parle de mainlevée amiable dans le cas où le débiteur et le créancier arrivent à se mettre d'accord sur une garantie qui va se substituer au navire saisi. Cette garantie prendra la forme soit d'une garantie bancaire, soit, souvent, d'une lettre de garantie émanant du P and I Club de l'armateur³⁶. L'accord entre le créancier et le débiteur constitue un contrat synallagmatique qui est définitif pour les parties. Ainsi, le créancier saisissant doit accorder la mainlevée de la saisie.

³⁶ Traité de droit maritime, p.427, -610

En effet, l'article 5 de la Convention de 1952 et l'article 4 de la Convention de 1999 prévoient expressément que la mainlevée de la saisie doit être accordée lorsque le débiteur avait constitué une garantie suffisante

Lesdits articles ajoutent que lorsque les parties n'arrivent pas à se mettre d'accord sur la nature et le montant de la garantie, c'est le Tribunal compétent qui les fixera.

B. Mainlevée judiciaire

La mainlevée judiciaire est caractérisée par l'absence d'un accord amiable entre le créancier saisissant et le débiteur. Ainsi, le débiteur a le droit de demander en justice la mainlevée de la saisie conservatoire, afin de pouvoir exploiter son navire.

1. La procédure relative à la mainlevée judiciaire en Bulgarie

Selon l'article 396 du Code de procédure civile bulgare, le débiteur peut, dans un délai de 7 jours à compter de la notification de l'ordonnance, contester l'autorisation de saisie conservatoire, devant la Cour d'appel compétente. L'alinéa 2 ajoute que si la Cour d'appel confirme l'ordonnance autorisant la saisie conservatoire, le débiteur peut former un pourvoi devant la Cour de cassation.

Mainlevée peut être obtenue aussi par la constitution d'une garantie d'un montant suffisant et sous une forme satisfaisant. Cette sûreté doit être déposée sur le compte de garantie du tribunal départemental qui avait autorisé la saisie. Dans ce cas, le créancier saisissant dispose de trois jours pour exposer ses motifs contre la garantie (article 398 CPC bulgare). Conformément aux stipulations de l'article 4 de la Convention de 1999, le juge doit rechercher si la sûreté est d'un montant suffisant et sous une forme satisfaisante.

L'alinéa 2 de l'article 398 CPC dispose que « *Dans le cadre d'une créance chiffrée, le débiteur peut toujours et sans l'accord du créancier, obtenir la mainlevée de la saisie en constituant une garantie représentant le montant de la créance (maritime)* ». La mainlevée est, toutefois, autorisée par le tribunal départemental après avoir vérifié que les conditions de l'article 398 alinéa 2 CPC sont remplies.

A la demande du débiteur, le tribunal départemental pourra rétracter l'ordonnance de saisie, s'il est constaté que la raison pour laquelle la saisie a été autorisée, n'existe plus (article 402 alinéa 2 CPC).

La Convention de 1999 prévoit aussi deux types de situations qui ne seront en aucun cas exceptionnel, étant donné que ladite convention est ratifiée par un nombre limité de pays.

En effet, l'alinéa 4 de l'article 4 prévoit le cas où une sûreté est constituée dans un Etat partie, afin d'obtenir la mainlevée de la saisie d'un navire dans un Etat non partie à la convention. Dans ce cas, le débiteur peut obtenir la mainlevée de cette sûreté autorisée par le tribunal de l'Etat partie, par ordonnance rendue sur requête.

Ainsi, si un débiteur de nationalité bulgare a constitué une garantie, afin d'obtenir la mainlevée de son navire saisi en Italie, il pourra obtenir la mainlevée de la sûreté si son navire ne serait pas libéré.

L'autre situation envisagée par la nouvelle convention concerne le cas où la mainlevée de la saisie d'un navire a été accordée dans un Etat non partie moyennant la constitution d'une garantie. Dans ce cas, la mainlevée de toute sûreté relative à la même créance, constituée dans un Etat partie doit être autorisée par ordonnance si le montant total de la sûreté constituée dans les deux Etats dépasse :

- a) Soit le montant de la créance au titre de laquelle la saisie est pratiquée ;
- b) Soit la valeur du navire ;

Il faut prendre en compte le montant le moins élevé. Toutefois, cette mainlevée n'est autorisée que si la sûreté constituée est effectivement disponible dans l'Etat non partie et librement transférable au profit du créancier.

2. La procédure relative à la mainlevée judiciaire en France

En ce qui concerne la mainlevée de la saisie conservatoire par la constitution d'une garantie suffisante, les deux conventions internationales sont rédigées de manière identique. Dans ce cas, soit le créancier accepte la garantie fournie et donc la mainlevée est accordée sans l'intervention du juge, soit le créancier et le débiteur n'arrivent pas à se mettre d'accord, et donc, le juge doit fixe la

nature et le montant de la sûreté. Le saisi ne peut qu'assigner en référé le saisissant, et demander au juge mainlevée de la saisie. C'est le juge des référés, juge de la mainlevée, qui est compétent pour apprécier le caractère suffisant de la garantie proposée.

Ainsi, la Cour d'appel de Montpellier dans un arrêt « Navire Vicky » en date du 9 janvier 1992 a énoncé que le juge des référés ne peut donner mainlevée de la saisie conservatoire d'un navire qu'après avoir constaté la fourniture d'une caution ou d'une garantie suffisante.

Dans le cas où la mainlevée de la saisie est accordée, le créancier saisissant aura la possibilité de faire appel. Cependant, comme la mainlevée est autorisée en référé, et donc, elle est exécutoire de droit aux termes de l'article 489 du CPC, l'appel du créancier saisissant sera inefficace puisque la décision de la Cour d'appel risque d'arriver trop tard, postérieurement au départ du navire en question. Une exception est prévue par le décret du 20 août 2004 qui donne le droit au créancier de demander le premier président de la Cour d'appel d'arrêter l'exécution provisoire de la décision de référé, mais seulement « *en cas de violation manifeste du contradictoire ou de l'article 12 (texte obligeant le juge à trancher le litige conformément aux règles de droit applicables) et lorsque l'exécution risque d'entraîner des conséquences manifestement excessives* ». Cependant, selon Monsieur le Professeur Pierre BONASSIES et Maître Christian SCAPEL, le fait que les conditions exigées par le nouveau texte pour l'arrêt d'exécution provisoire soient cumulatives donne à penser que ce texte sera d'application rare.

Dans un arrêt de la Cour de cassation du 18 janvier 2001³⁷ il était jugé que le juge du fond, une fois saisi, a pleine compétence sur le litige et donc pourra accorder la mainlevée de la saisie.

En effet, sous peine de caducité ou de mainlevée de la saisie conservatoire, le créancier saisissant est obligé d'introduire une action au fond afin d'obtenir un titre exécutoire sur sa créance maritime.

³⁷ Revue SCAPEL 2001.37

II. La compétence de la juridiction autorisant la saisie à connaître au fond de l'affaire

Une fois la saisie conservatoire autorisée, le créancier saisissant est obligé d'entamer une procédure au fond et ce dans l'objectif d'obtenir un titre lui permettant soit d'exiger le versement de sa garantie, soit d'obtenir la vente judiciaire du navire, afin de recouvrer sa créance sur le prix. En effet, les juges du fond sont compétents pour valider et approuver la créance maritime en vertu de laquelle la saisie conservatoire a été pratiquée.

Les conséquences de l'inaction au fond dépendent du fondement de la saisie conservatoire. Ainsi, s'il s'agit d'une saisie conservatoire en vertu de la loi de 1967, l'inaction au fond dans le délai imparti par le juge, provoque la caducité de la saisie. Il s'agit d'une solution qui était confirmée par la jurisprudence de la Cour de cassation.

Si la saisie conservatoire est pratiquée sur le fondement de la Convention de 1952 ou de la Convention de 1999, l'inaction du créancier ne provoque pas la caducité mais la mainlevée de la saisie, ordonnée à la requête du débiteur.

Il faut, cependant, mentionner une pratique des juges bulgares qui fixent un délai d'un mois pour que le créancier saisissant introduise une action devant le juge du fond. Le non respect de ce délai entraîne la mainlevée de la saisie ordonnée d'office par le juge. Cette position est conforme avec les dispositions de l'article 390 alinéa 3 du code de procédure civile bulgare qui dispose que « *si le créancier saisissant n'a pas entamé une action au fond dans le délai fixé par le juge et qui ne peut pas excéder 1 mois, le juge va annuler d'office la saisie conservatoire* ».

La pratique des juges bulgare peut apparaitre sinon contraire, au moins en non concertation avec le texte de l'article 7-4 de la Convention de 1999 qui dispose que « *si au terme du délai fixé, la procédure de fond n'a pas été engagée, la mainlevée de la saisie ou de la sûreté est, sur requête, autorisée par ordonnance* ». Néanmoins, on ne trouve pas une décision de la Cour de cassation bulgare qui tranche définitivement cette question.

Ayant examiné les conséquences d'une inaction au fond de la part du créancier, il conviendra de mettre l'accent sur le tribunal compétent à connaître de l'affaire.

A. La compétence limitée des juridictions de l'Etat de saisie en vertu de la Convention de 1999

Comme il était déjà précisé, après avoir obtenu l'autorisation de pratiquer la saisie conservatoire, le créancier saisissant devra engager une action au fond.

En cas d'absence d'un accord entre les parties sur la juridiction compétente à statuer au fond, il faudra se référer aux stipulations de la convention de 1952 pour déterminer le Tribunal compétent.

La Convention de 1952 et plus particulièrement son article 7-1° énumère limitativement les cas où le Tribunal de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée est compétent. L'article dispose que le Tribunal est compétent :

- a. Si le demandeur a sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'Etat où la saisie a été pratiquée ;
- b. Si la créance maritime est elle-même née dans l'Etat Contractant dont dépend le lieu de la saisie ;
- c. Si la créance maritime est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite ;
- d. Si la créance provient d'un abordage ou de circonstances visées par l'article 13 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage du 23 septembre 1910 ;
- e. Si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage ;
- f. Si la créance est garantie par une hypothèque maritime ou un mortgage sur le navire saisi.

En dehors de ces cas, le tribunal de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée n'est compétent que si la loi de cet Etat prévoit cette compétence. La compétence du juge de la saisie (forum arresti) pour se prononcer sur le fond a été admise par un arrêt de la Cour de cassation en date du 18 novembre 1986 (1^{re} ch. Civ.). Ensuite, la Cour de cassation a abandonné le principe de « forum arresti » par un arrêt du 17 janvier 1995 « *Navire Ganvié* ».

Selon Monsieur le Professeur Pierre BONASSIES et Maître Christian SCAPE, cette solution « n'apparaît pas pleinement justifiée au regard des exigences du

droit contemporain, recherche de l'économie dans l'ordre juridique international, effectivité du droit d'accès à la justice ».

Cependant, la Convention ³⁸de 1999 s'avère innovante sur la solution donnée à ce problème de compétence judiciaire.

B. Les innovations apportées par la Convention de 1999

A la différence de l'article 7 de la Convention de 1952 qui énumère limitativement un nombre de cas où le tribunal de l'Etat dans lequel la saisie conservatoire est opérée est compétent pour connaître le fond du litige, la Convention de 1999 et son article 7 - 1° met en place le principe de « *forum arresti* ».

« *Les tribunaux de l'Etat dans lequel une saisie a été pratiquée ou une sûreté constituée pour obtenir la libération du navire sont compétents pour juger le litige au fond...* ». Ainsi, si un navire est saisi dans un port bulgare, les tribunaux bulgares seront compétents pour statuer sur le fond du litige.

Néanmoins, dans certaines situations ledit article peut être considéré comme contraire au Règlement européen « Bruxelles I » relatif à la compétence judiciaire. Afin d'éviter un conflit de compétences, l'article 7 - 2° dispose que « *Nonobstant, les dispositions du paragraphe 1 du présent article, les tribunaux de l'Etat dans lequel une saisie a été pratiquée, ou une sûreté constituée pour obtenir la libération du navire, peuvent décliner leur compétence si le droit de cet Etat le leur permet et si le tribunal d'un autre Etat se reconnaît compétent* ».

Il est donc certain que si une procédure au fond est engagée devant le tribunal bulgare où la saisie a été pratiquée, sans respecter les dispositions du règlement « Bruxelles I », le juge bulgare devra se déclarer incompétent pour connaître le fond du litige.

Ayant examiné la question de la procédure relative à la saisie conservatoire, il convient d'étudier l'interdiction d'une nouvelle saisie en garantie de la même créance maritime.

³⁸ Traité de droit maritime p.429, - 613

Section II. L'interdiction d'une nouvelle saisie

Les deux conventions internationales ont prévu une interdiction de principe d'une nouvelle saisie en vertu de la même créance maritime. Etant donné que le législateur international a voulu protéger la liberté de navigation et plus particulièrement le commerce maritime, il est, certes, justifié d'interdire les multiples saisies en garantie d'une même créance maritime.

Conscients de l'importance que peuvent représenter les créances maritimes, les rédacteurs des deux conventions internationales applicables en France et en Bulgarie, ont prévu des exceptions justifiantes une nouvelle saisie ou des saisies multiples.

Paragraphe 1. La raison d'être de l'interdiction

Comme nous avons déjà constaté, un créancier alléguant une créance maritime peut facilement obtenir l'autorisation de saisir un navire. En effet, les tribunaux autorisent la saisie conservatoire uniquement sur le fondement des allégations du créancier saisissant, étant donné qu'il s'agit d'une procédure non contradictoire. Cette ouverture de la saisie conservatoire peut être source d'abus de la part des créanciers et peut aussi représenter un danger grave pour le commerce maritime et les armateurs.

C'est la raison pour laquelle les deux conventions internationales relatives à la saisie conservatoire des navires invoquent une prohibition de saisir un navire « *plus d'une fois dans la juridiction d'un ou plusieurs des Etats contractants, pour la même créance et par le même demandeur* » (Article 3 – 3° Convention 1952).

L'article 5 – 1° de la Convention de 1999 est rédigé de manière similaire et dispose que « *Lorsque dans un Etat, un navire a déjà été saisi et libéré ou qu'une sûreté a déjà été constituée pour garantir une créance maritime, ce navire ne peut ensuite faire l'objet d'aucune saisie fondée sur la même créance* ».

L'interdiction imposée par les deux textes internationaux protège les armateurs ayant obtenu la mainlevée de la saisie conservatoire moyennant la constitution d'une sûreté, contre une nouvelle saisie pratiquée sur le fondement de la même créance maritime.

Néanmoins, les deux conventions internationales prévoient des cas exceptionnels où le créancier saisissant pourra pratiquer une nouvelle saisie pour la même créance maritime.

Paragraphe 2. La nécessité des exceptions justifiantes une nouvelle saisie ou des saisies multipliées

Les deux conventions internationales prévoient des exceptions au principe d'interdiction des saisies multiples.

L'article 3-3° de la Convention de 1952 prévoit qu'une nouvelle saisie n'est pas possible en vertu de la même créance maritime « *à moins que le demandeur ne prouve, à la satisfaction du Tribunal ou de toute autre autorité judiciaire compétente, que la garantie ou la caution a été définitivement libérée avant que la saisie subséquente n'ait été pratiquée ou qu'il n'y ait une autre raison valable pour la maintenir* ».

De manière beaucoup plus précise, l'article 5 de la Convention de 1999 énumère les situations où une nouvelle saisie ou des saisies multiples sont possibles.

Ainsi, une nouvelle saisie en garantie de la même créance est possible au cas où les garanties constituées ne seront pas suffisantes, ou seront compromises par l'incapacité du débiteur à exécuter ses obligations, ou lorsque le créancier, pour des motifs ou par des mesures raisonnables a consenti à la mainlevée ou n'a pu l'empêcher. L'article pose, toutefois, une limite concernant le montant des sûretés qui ne devra pas dépasser la valeur du navire.

L'alinéa 2 de l'article 5 ajoute que le créancier maritime peut saisir un ou plusieurs autres navires. En effet, si le créancier saisissant n'a pas obtenu une garantie suffisante parce que la valeur du navire saisi est inférieure au montant de la créance maritime, il pourra saisir un ou plusieurs autres navires du débiteur afin de garantir la totalité de sa créance. Ainsi, dans le cadre de l'alinéa 2, la limite de la garantie n'est pas la valeur du navire, mais le montant de la créance puisque le créancier pourra saisir autant de navires nécessaires pour garantir sa créance.

Ayant examiné la question sur la procédure relative à la saisie conservatoire, il conviendra de mettre l'accent sur les effets de la saisie et les pouvoirs donnés au juge qui pourra encadrer ces effets.

Chapitre. 2. Les effets de la saisie conservatoire

La saisie conservatoire, mesure entraînant l'immobilisation du navire, pourra entraîner des conséquences lourdes pour le débiteur, étant donné que le navire représente une valeur pouvant s'élever à plusieurs millions d'euros. En effet, l'efficacité de la saisie conservatoire est due à l'immobilisation de l'outil essentiel de l'entreprise d'armement qui subira des préjudices graves à cause de l'impossibilité d'utiliser le navire.

Pourtant, comme il était déjà précisé, la saisie conservatoire d'un navire n'est pas difficile à obtenir, ce qui nécessite des mesures pouvant protéger les propriétaires contre les saisies abusives.

Section 1. L'immobilisation du navire

Il est de principe que la saisie provoque l'immobilisation du navire afin de garantir l'efficacité de la mesure conservatoire (Paragraphe 1). Cependant, il existe certaines exceptions dans ce principe (Paragraphe 2).

Paragraphe 1. Immobilisation obligatoire afin de garantir l'efficacité de la saisie conservatoire

L'immobilisation constitue l'effet contraignant de la saisie conservatoire. En effet, le débiteur est non seulement privé de la possibilité d'exploiter son navire, ce qui constitue un manque à gagner très important, mais aussi, il est obligé d'assumer le coût que représentent les taxes portuaires, ainsi que les salaires de l'équipage et les frais d'entretien du navire qui est bloqué dans le port.

Il conviendra d'examiner, d'une part, la question de savoir qui assure l'immobilisation réelle du navire, et d'autre part, qui est responsable des dommages causés ou subis par le navire pendant la durée de la saisie.

I. Immobilisation garantie par les autorités portuaires

L'ordonnance autorisant la saisie conservatoire d'un navire doit être présentée au capitaine du port afin d'effectuer la saisie. En effet, ce sont les autorités portuaires qui vont assurer l'immobilisation réelle du navire en refusant son départ du port.

L'article 364a alinéa 4 du CNC dispose que « *la saisie et la libération du navire sont effectuées par le capitaine du port* ». Ainsi, les autorités portuaires ont un pouvoir de police leur permettant d'empêcher tout départ du navire et d'assurer l'efficacité de la saisie conservatoire.

Cependant, il faut se poser la question de savoir qui assume les risques de la chose pendant la durée de la saisie.

II. La responsabilité des dommages causés ou subis par le navire pendant la période de la saisie

Cette question n'est pas traitée par les conventions internationales ni par la loi de 1967. Pourtant, pendant la durée de la saisie conservatoire le navire peut subir ou causer des dommages et il ne s'agit pas des cas exceptionnels.

Il faudra, donc, se demander qui assume les risques encourus pendant la durée de la saisie ?

Si c'est le créancier saisissant qui devra être responsable des dommages causés ou subis par le navire, on risque de mettre en cause l'efficacité de la saisie conservatoire. Selon Monsieur le Professeur Y. TASSEL « *Il n'est pas convenable que la mesure de garantie destinée à protéger puisse de la sorte se retourner contre son bénéficiaire* ».

C'est aussi la position de la Cour de cassation qui énonce que « la mise en œuvre de la procédure de saisie constitue un droit pour le créancier saisissant, et que « la saisie conservatoire d'un navire, qui ne porte pas atteinte aux

droits du propriétaire, n'a pas pour effet de mettre à la charge du créancier l'entretien courant du navire qu'il a fait saisir».

Cependant, si la créance qui sert de fondement à la procédure de saisie n'est pas justifiée, le saisissant doit supporter le préjudice subi par le propriétaire pour la perte d'exploitation de son navire³⁹.

Ce principe est confirmé par l'article 403 du Code de procédure civile bulgare qui dispose que « *Si la créance ayant fondé la saisie conservatoire, serait rejetée au fond ou si le créancier n'a pas engagé une procédure devant les juges du fond dans le délai fixé, le saisi pourra demander indemnisation du préjudice subi à cause de la saisie* ».

Il faut se poser, cependant, la question qui supportera les risques en cas de carence du débiteur. En effet, certains armateurs se désintéressent de leurs navires et les abandonnent avec l'équipage dans le port où la saisie a été opérée. La question est surtout de savoir contre qui pourront agir les tiers ayant une créance en lien avec le navire. Si l'armateur ne s'est pas désintéressé, il aura tout intérêt à payer aux tiers pour éviter une nouvelle saisie de son navire.

Cependant, si l'armateur a abandonné le navire saisi, serait-il possible pour les tiers d'agir contre le créancier saisissant ?

Maître Robert REZENTHEL a proposé une solution en invoquant une situation juridiquement similaire. A propos de la prise en charge de la nourriture d'un cheval placé sous séquestre, à la suite d'un différend entre deux personnes quant à la propriété de l'animal, la Cour de cassation a jugé que les frais correspondants pouvaient être mis indistinctement à la charge de l'une ou de l'autre des parties, considérant implicitement que la procédure en cours ne devait pas nuire aux tiers. Le fondement de cette obligation du saisissant peut se trouver dans l'article 1370 du code civil selon lequel : « Certains engagements se forment sans qu'il intervienne aucune convention, ni de la part de celui qui s'oblige, ni de la part de celui envers lequel il est obligé. Les uns résultent de l'autorité seule de la loi ; les autres naissent d'un fait personnel à celui qui se trouve obligé... »⁴⁰.

³⁹ Le Droit Maritime Français - 1998, 584, Auteur Robert REZENTHEL

⁴⁰ Le Droit Maritime Français - 1998, 584, Auteur Robert REZENTHEL

Néanmoins, l'immobilisation du navire n'est pas absolue comme nous allons voir dans le deuxième paragraphe.

Paragraphe 2. Les exceptions au principe - les déplacements autorisés du navire au sein du port

La saisie conservatoire provoque l'impossibilité juridique pour le navire de naviguer. C'est l'effet contraignant recherché par les créanciers saisissants.

Cependant, il ne s'agit pas d'une immobilisation totale du navire puisque celui-ci peut être déplacé au sein du port. Le pouvoir de police donné aux autorités portuaires leur permet d'autoriser tout déplacement d'un navire au sein du port afin d'assurer leur mission de service public.

Section 2. La sanction des saisies abusives

Certes la saisie conservatoire est une mesure d'une grande efficacité dont l'effet contraignant constitue une « arme » très puissante entre les mains des créanciers. Cette mesure conservatoire est aussi très efficace grâce aux conditions légères auxquelles doit répondre le créancier saisissant.

Néanmoins, la responsabilité du créancier saisissant peut être engagée si le débiteur arrive à prouver que la saisie conservatoire est abusive.

Dans un arrêt Alexander III du 19 mai 1996, la Cour de cassation a jugé que la disproportion entre la créance et la saisie constitue une faute de la part du créancier saisissant et engage sa responsabilité.

Les conséquences pour le créancier sont lourdes puisqu'il devra supporter, d'une part les coûts de l'entretien du navire et des taxes portuaires pendant la durée de la saisie, ainsi que le préjudice subi par le propriétaire qui était privé de la possibilité d'exploiter son navire.

Cependant, il est difficile d'engager la responsabilité du créancier comme l'a relevé la Cour de cassation dans un arrêt du 3 mars 1998 qui énonce que « la

saisie conservatoire, qui ne porte pas atteinte aux droits du propriétaire du navire, n'a pas pour effet de mettre à la charge du créancier l'entretien courant du navire saisi »⁴¹.

Il faudra, donc, prouver une faute précise démontrant le caractère abusif de la saisie conservatoire.

⁴¹ *Navire Trouz_ar_Mor, DMF 1998.699 rapport Rémy et obs. R. Rézenthel, et P. Bonassies, obs. au DMF 1999, Hors-série n°3, au N°61*

Conclusion

La présente étude a effectué une comparaison entre les régimes applicables à la saisie conservatoire des navires de mer opérée en France et en Bulgarie. L'intérêt de notre sujet était non seulement la comparaison entre les deux régimes applicables respectivement dans les deux pays, mais aussi la comparaison entre les deux conventions internationales unifiant les règles relatives à la saisie conservatoire.

Certes, la convention de Genève de 1999 représente des avantages par rapport au texte international de 1952. Elle élargit le domaine d'application des règles qu'elle édicte et ouvre sensiblement la notion de créance maritime en ajoutant un nombre important de créances susceptibles de justifier une saisie conservatoire. Cependant, l'impact de la nouvelle convention se trouve limité puisqu'elle n'est pas encore ratifiée par la plupart des pays maritimes.

La Convention de 1999 est entrée en vigueur en Bulgarie en 2012. Pourtant, en l'absence de mesures législatives visant à établir une procédure spécifique applicable à la saisie conservatoire des navires, l'application de la nouvelle convention sera compromise. De plus, la traduction erronée du texte international sera, certainement, source de difficultés pour les créanciers désirant saisir un navire amarré dans un port bulgare.

Manifestement, le législateur bulgare devra prendre l'initiative et accomplir sa mission législative, afin d'éviter la paralysie de l'application de la Convention internationale du 10 mai 1999.

Par ailleurs, force est de constater que malgré les points positifs de la nouvelle convention internationale sur la saisie conservatoire des navires de mers, elle ne prévoit pas une solution relative aux single ship companies et aux navires apparentés.

Loin d'être parfait, le droit de la saisie conservatoire devra faire objet de modifications, afin de le rendre conforme aux réalités du monde maritime.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

- P. BONASSIES, C. SCAPEL, "Traité de droit maritime" 2^e édition, L.G.D.J
- P. DELEBECQUE, "Droit maritime" 1^{re} édition, Précis Dalloz
- NAVARRE-LAROCHE Cécile, "La saisie conservatoire des navires en droit français", Editions MOREUX, DMF, 2001
- F. BERLINGIERI "Arrest of Ships - a commentary on the 1952 and 1999 arrest conventions", Fourth Edition, INFORMA LONDON
- RODIERE R. et Du Pontavice E., Droit maritime, Dalloz, 12^e éd., 1997
- Martine REMOND-GOUILLOUD, Le droit maritime français 2013

MÉMOIRES

- Tiphaine REMY "La saisie conservatoire de navire eu égard à la convention internationale de Bruxelles conclue le 10 mai 1952"
- Ruslana GEORGIEVA "La saisie conservatoire des navires", Mémoire CDMT, année universitaire 2010-2011

REVUES JURIDIQUES ET ARTICLES

- Arrest of ships, commentaire Maître VLADIMIROV V. - http://vladimirovlaw.com/index.php?option=com_content&task=view&id=90&Itemid=36
- Commentaire DMF 1987.696, n. C. Jarosson et M. Rémond-Gouillord
- Ph. DELEBECQUE, Petites affiches, 22 décembre 1999 n° 254, P. 56
- 28 novembre 1985, Shangri-La, DMF 1986, p. 94
- Cour de cassation 18 nov. 1986, DMF 1987.696
- Navire I'm no lady, DMF 2009 n.13 supplément

- Navire *Yildiran*, DMF 1998, p. 255, rapport de M. le Conseiller référendaire REMERY
- « Delaware Shipping Corporation v. CNAN - The "Tabessa" 1989 DMF 704
- Navire Osiris I, DMF 1995.135, obs. A. Vialard
- *Navire Patrick-Victor* », DMF 1982.420, note M. Rémond-Guilloud
- Revue SCAPEL 2001.37
- Le Droit Maritime Français - 1998, 584, Auteur Robert REZENTHEL
- Navire Trouz_ar_Mor, DMF 1998.699 rapport Rémy et obs. R. Rézenthel, et P. Bonassies, obs. au DMF 1999, Hors-série n°3, au N°61
- Sté BLUESHELL SHIPPING LTD c/ Sté EVRASIA BUNKER LTD SAISIE DE NAVIRE, Gaël PIETTE, DMF 2014 7

ANNEXES

ANNEXE 1 : Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, Bruxelles, 10 mai 1952

ANNEXE 2 : Convention internationale de Genève, du 1^{er} mars 1999 sur la saisie conservatoire de navire

ANNEXE 3 : Article 364a du Code de la navigation commerciale bulgare

ANNEXE 1

Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer conclue à Bruxelles le 10 mai 1952

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes sur la saisie conservatoire de navires de mer, ont décidé de conclure une convention à cet effet et ont convenu de ce qui suit:

Art. 1

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

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

a.

Dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;

b.

Pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;

c.

Assistance et sauvetage;

d.

Contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement;

e.

Contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement or autrement;

f.

Pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire;

g.

Avarie commune;

h.

Prêt à la grosse;

i.

Remorquage;

j.

Pilotage;

k.

Fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien;

l.

Construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale;

m.

Salaires des Capitaine, Officiers ou hommes d'équipage;

n.

Débours du Capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les Agents pour le compte du navire ou de son propriétaire;

o.

La propriété contestée d'un navire;

p.

La copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété;

q.

Toute hypothèque maritime et tout mort-gage.

2. «Saisie» signifie l'immobilisation d'un navire avec l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente pour garantie d'une créance maritime, mais ne comprend pas la saisie d'un navire pour l'exécution d'un titre.

3. «Personne» comprend toute personne physique ou morale, société de personnes or de capitaux ainsi que les Etats, les Administrations et Etablissements publics.

4. «Demandeur» signifie une personne, invoquant à son profit, l'existence d'une créance maritime.

[Art. 2](#)

Un navire battant pavillon d'un des Etats contractants ne pourra être saisie dans le ressort d'un Etat Contractant qu'en vertu d'une créance maritime, mais rien dans les dispositions de la présente Convention ne pourra être considéré comme une extension ou une restriction des droits et pouvoirs que les Etats, Autorités publiques ou Autorités portuaires tiennent de leur loi interne ou de leurs règlements, de saisir, détenir ou autrement empêcher un navire de prendre la mer dans leur ressort.

[Art. 3](#)

1. Sans préjudice des dispositions du par. 4 et de l'art. 10, tout Demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte alors même que le navire saisi est prêt à faire voile, mais aucun navire ne pourra être saisi pour une créance prévue aux alinéas o, p ou q de l'article premier à l'exception du navire même que concerne la réclamation.

2. Des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même ou aux mêmes personnes.

3. Un navire ne peut être saisi et caution ou garantie ne sera donnée, plus d'une fois dans la juridiction d'un ou plusieurs des Etats Contractants, pour la même créance et par le même Demandeur; et si un navire est saisi dans une des dites juridictions et une caution ou une garantie a été donnée, soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure de ce navire, ou de n'importe quel autre navire, appartenant au même propriétaire, par le Demandeur et pour la même créance maritime, sera levée et le navire sera libéré par le Tribunal ou toute autre juridiction compétente du dit Etat, à moins que le Demandeur ne prouve, à la satisfaction du Tribunal ou de toute autre Autorité Judiciaire compétente, que la garantie ou la caution a été définitivement libérée avant que la saisie subséquente n'ait été pratiquée ou qu'il n'y ait une autre raison valable pour la maintenir.

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

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

[Art. 4](#)

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.

[Art. 5](#)

Le Tribunal ou toute autre Autorité Judiciaire compétente dans le ressort duquel le navire a été saisi, accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisantes auront été fournies, sauf dans le cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées à l'article

premier ci-dessus, sous les lettres o et p; en ce cas, le juge peut permettre l'exploitation du navire par le Possesseur, lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes, ou régler la gestion du navire pendant la durée de la saisie.

Faute d'accord entre les Parties sur l'importance de la caution ou de la garantie, le Tribunal ou l'Autorité Judiciaire compétente en fixera la nature et le montant.

La demande de mainlevée de la saisie moyennant une telle garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité, ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.

Art. 6

Toutes contestations relatives à la responsabilité du Demandeur, pour dommages causés à la suite de la saisie du navire ou pour frais de caution ou de garantie fournies en vue de le libérer ou d'en empêcher la saisie seront réglées par la loi de l'Etat Contractant dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée ou demandée.

Les règles de procédure relatives à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'art. 4 et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever sont régies par la loi de l'Etat Contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée.

Art. 7

1. Les Tribunaux de l'Etat dans lequel la saisie a été opérée seront compétents pour statuer sur le fond du procès:

-

soit si ces Tribunaux sont compétents en vertu de la loi interne de l'Etat dans lequel la saisie est pratiquée;

-

soit dans les cas suivants, nommément définis:

a.

Si le Demandeur a sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'Etat où la saisie a été pratiquée;

b.

Si la créance maritime est elle-même née dans l'Etat Contractant dont dépend le lieu de la saisie;

c.

Si la créance maritime est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite;

d.

Si la créance provient d'un abordage ou de circonstances visées par l'art. 13 de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910¹;

e.

Si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage;

f.

Si la créance est garantie par une hypothèque maritime ou un mort-gage sur le navire saisi.

2. Si le Tribunal, dans le ressort duquel le navire a été saisi n'a pas compétence pour statuer sur le fond, la caution ou la garantie à fournir conformément à l'art. 5 pour obtenir la mainlevée de la saisie, devra garantir l'exécution de toutes les condamnations qui seraient ultérieurement prononcées par le Tribunal compétent de statuer sur le fond, et le Tribunal ou toute autre Autorité Judiciaire du lieu de la saisie, fixera le délai dans lequel le Demandeur devra introduire une action devant le Tribunal compétent.

3. Si les conventions des parties contiennent soit une clause attributive de compétence à une autre juridiction, soit une clause arbitrale, le Tribunal pourra fixer un délai dans lequel le saisissant devra engager son action au fond.

4. Dans les cas prévus aux deux alinéas précédents, si l'action n'est pas introduite dans le délai imparti, le Défendeur pourra demander la mainlevée de la saisie ou la libération de la caution fournie.

5. Cet article ne s'appliquera pas aux cas visés par les dispositions de la convention révisée sur la navigation du Rhin du 17 octobre 1868.

Art. 8

1. Les dispositions de la présente Convention sont applicables dans tout Etat Contractant à tout navire battant pavillon d'un Etat Contractant.

2. Un navire battant pavillon d'un Etat non Contractant peut être saisi dans l'un des Etats Contractants, en vertu d'une des créances énumérées à l'art. 1, ou de toute autre créance permettant la saisie d'après la loi de cet Etat.

3. Toutefois, chaque Etat Contractant peut refuser tout ou partie des avantages de la présente Convention à tout Etat non Contractant et à toute personne qui n'a pas, au jour de la saisie, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans un Etat Contractant.

4. Aucune disposition de la présente Convention ne modifiera ou n'affectera la loi interne des Etats Contractants en ce qui concerne la saisie d'un navire dans le ressort de l'Etat dont il bat pavillon par une personne ayant sa résidence habituelle ou son principal établissement dans cet Etat.

5. Tout tiers, autre que le Demandeur originaire qui excipe d'une créance maritime par l'effet d'une subrogation, d'une cession ou autrement, sera réputé, pour l'application de la présente Convention, avoir la même résidence habituelle ou le même établissement principal que le créancier originaire.

Art. 9

Rien dans cette Convention ne doit être considéré comme créant un droit à une action qui, en dehors des stipulations de cette Convention, n'existerait pas d'après la loi à appliquer par le Tribunal saisi du litige.

La présente Convention ne confère aux Demandeurs aucun droit de suite, autre que celui accordé par cette dernière loi ou par la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes¹ si celle-ci est applicable.

Art. 10

Les Hautes Parties Contractantes peuvent au moment de la signature du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion à la Convention, se réserver

a.

Le droit de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention à la saisie d'un navire pratiquée en raison d'une des créances maritimes visées aux o et p de l'article premier et d'appliquer à cette saisie leur loi nationale;

b.

Le droit de ne pas appliquer les dispositions du premier paragraphe de l'art. 3 à la saisie pratiquée sur leur territoire en raison des créances prévues à l'al. q de l'art. 1.

Art. 11

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à soumettre à arbitrage tous différends entre Etats pouvant résulter de l'interprétation ou l'application de la présente Convention, sans préjudice toutefois des obligations des Hautes Parties Contractantes qui ont convenu de soumettre leurs différends à la Cour Internationale de Justice.

Art. 12

La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la neuvième Conférence diplomatique de Droit Maritime. Le procès-verbal de

signature sera dressé par les soins du Ministère des Affaires étrangères de Belgique.

Art. 13

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Ministère des Affaires étrangères de Belgique qui en notifiera le dépôt à tous les Etats signataires et adhérents.

Art. 14

- a. La présente Convention entrera en vigueur entre les deux premiers Etats qui l'auront ratifiée, six mois après la date du dépôt du deuxième instrument de ratification.
- b. Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le deuxième dépôt, celle-ci entrera en vigueur six mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

Art. 15

Tout Etat non représenté à la neuvième Conférence diplomatique de Droit Maritime pourra adhérer à la présente Convention.

Les adhésions seront notifiées au Ministère des Affaires étrangères de Belgique qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent six mois après la date de réception de cette notification, mais pas avant la date de son entrée en vigueur telle qu'elle est fixée à l'art. 14*a*.

Art. 16

Toute Haute Partie Contractante pourra à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la Convention.

Toute Haute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté en avisera le Gouvernement belge qui se chargera de convoquer la conférence dans les six mois.

Art. 17

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation au Gouvernement belge qui en avisera les autres Parties Contractantes par la voie diplomatique.

Art. 18

a. Toute Haute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, or à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente Convention s'applique aux territoires ou à certains des territoires dont elle assure les relations internationales. La Convention sera applicable aux dits territoires six mois après la date de réception de cette notification par le Ministère des Affaires étrangères de Belgique, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de cette Haute Partie Contractante.

b. Toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du par. a de cet article pourra à tout moment aviser le Ministère des Affaires étrangères de Belgique que la Convention cesse de s'appliquer au Territoire en question. Cette dénonciation prendra effet dans le délai d'un an prévu à l'art. 17.

c. Le Ministère des Affaires étrangères de Belgique avisera par la voie diplomatique tous les États signataires et adhérents de toute notification reçue par lui au titre du présent article.

Fait à Bruxelles, le 10 mai 1952, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

ANNEXE 2

Convention internationale de Genève du 12 mars 1999 sur la saisie conservatoire des navires

Convention internationale de Genève du 12 mars 1999
sur la saisie conservatoire des navires

<i>Les États parties à la présente convention.</i>
<i>Considérant qu'il est souhaitable de faciliter le développement harmonieux et ordonné du commerce maritime mondial,</i>
<i>Convaincus de la nécessité d'un instrument juridique établissant une uniformité internationale dans le domaine de la saisie conservatoire des navires, qui tienne compte de l'évolution récente dans les domaines connexes,</i>
Sont convenus de ce qui suit :
Article premier. Définitions. - Aux fins de la présente convention :
1. Par «créance maritime», il faut entendre une créance découlant d'une ou plusieurs des causes suivantes :

- a) pertes ou dommages causés par l'exploitation du navire ;
- b) mort ou lésions corporelles survenant, sur terre ou sur eau, en relation directe avec l'exploitation du navire ;
- c) opérations de sauvetage ou d'assistance ainsi que tout contrat de sauvetage ou d'assistance, y compris, le cas échéant, pour indemnité spéciale concernant des opérations de sauvetage ou d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement ;
- d) dommages causés ou risquant d'être causés par le navire au milieu, au littoral ou à des intérêts connexes ; mesures prises pour prévenir, réduire ou éliminer ces dommages ; indemnisation de ces dommages ; coût des mesures raisonnables de remise en état du milieu qui ont été effectivement prises ou qui le seront ; pertes subies ou risquant d'être subies par des tiers en rapport avec ces dommages ; et dommages, coûts ou pertes de nature similaire à ceux qui sont indiqués dans le présent alinéa d) ;
- e) frais et dépenses relatifs au relèvement, à l'enlèvement, à la récupération, à la destruction ou à la neutralisation d'un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à bord de ce navire, et frais et dépenses relatifs à la conservation d'un navire abandonné et à l'entretien de son équipage ;
- f) tout contrat relatif à l'utilisation ou à la location du navire par affrètement

ou autrement ;

g) tout contrat relatif au transport de marchandises ou de passagers par le navire, par affrètement ou autrement ;

h) pertes ou dommages subis par, ou en relation avec, les biens (y compris les bagages) transportés par le navire ;

i) avarie commune ;

j) remorquage ;

k) pilotage ;

l) marchandises, matériels, approvisionnement, soutes, équipements (y compris conteneurs) fournis ou services rendus au navire pour son exploitation, sa gestion, sa conservation ou son entretien ;

m) construction, reconstruction, réparation, transformation ou équipement du navire ;

n) droits et redevances de port, de canal, de bassin, de mouillage et d'autres voies navigables ;

o) gages et autres sommes dus au capitaine, aux officiers et autres membres du personnel de bord, en vertu de leur engagement à bord du navire, y compris les frais de rapatriement et les cotisations d'assurance sociale payables pour leur compte ;

p) paiements effectués pour le compte du navire ou de ses propriétaires ;

q) primes d'assurance (y compris cotisations d'assurance mutuelle) en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou par l'affrètement en dévolution ou pour leur compte ;

r) 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 ;

s) tout litige quant à la propriété ou à la possession du navire ;

t) tout litige entre les copropriétaires du navire au sujet de l'exploitation ou des droits aux produits d'exploitation de ce navire ;

u) hypothèque, «mortgage» ou droit de même nature sur le navire ;

v) tout litige découlant d'un contrat de vente du navire.

2. Par «saisie», il faut entendre toute immobilisation ou restriction au départ d'un navire en vertu d'une décision judiciaire pour garantir une créance maritime, mais non la saisie d'un navire pour l'exécution d'un jugement ou d'un autre instrument exécutoire.

3. Par «personne», il faut entendre toute personne physique ou morale ou toute société de personnes, de droit public ou de droit privé, y compris un État et ses subdivisions politiques.

4. Par «créancier», il faut entendre toute personne alléguant une créance maritime.

5. Par «tribunal», il faut entendre toute autorité judiciaire compétente d'un État.

Art. 2. Pouvoirs de saisie. - 1. Un navire ne peut être saisi, ou libéré de cette

saisie, que par décision d'un tribunal de l'État partie dans lequel la saisie est pratiquée.

2. Un navire ne peut être saisi qu'en vertu d'une créance maritime, à l'exclusion de toute autre créance.

3. Un navire peut être saisi aux fins d'obtenir une sûreté, malgré l'existence, dans tout contrat considéré, d'une clause attributive de compétence judiciaire ou arbitrale, ou de toute autre disposition, prévoyant de soumettre la créance maritime à l'origine de la saisie à l'examen au fond du tribunal d'un État autre que celui dans lequel la saisie est pratiquée, ou d'un tribunal arbitral, ou d'une clause prévoyant l'application de la loi d'un autre État à ce contrat.

4. Sous réserve des dispositions de la présente convention, la procédure relative à la saisie d'un navire ou à sa mainlevée est régie par la loi de l'État dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée.

Art. 3. Exercice du droit de saisie. - 1. La saisie de tout navire au sujet duquel une créance maritime est alléguée peut être pratiquée si :

- a) la personne qui était propriétaire du navire au moment où la créance maritime est née est obligée à raison de cette créance et est propriétaire du navire au moment où la saisie est pratiquée ; ou
- b) l'affrètement en dévolution du navire au moment où la créance maritime est née est obligé à raison de cette créance et est affrètement en dévolution ou propriétaire du navire au moment où la saisie est pratiquée ; ou
- c) la créance repose sur une hypothèque, un «mortgage» ou un droit de même nature sur le navire ; ou
- d) la créance est relative à la propriété ou à la possession du navire ; ou
- e) il s'agit d'une créance sur le propriétaire, l'affrètement en dévolution, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire, garantie par un privilège maritime qui est accordé ou applicable en vertu de la législation de l'État dans lequel la saisie est demandée.

2. Peut également être pratiquée la saisie de tout autre navire ou de tous autres navires qui, au moment où la saisie est pratiquée, est ou sont propriété de la personne qui est obligée à raison de la créance maritime et qui, au moment où la créance est née, était :

- a) propriétaire du navire auquel la créance maritime se rapporte ; ou
- b) affrètement en dévolution, affrètement à temps ou affrètement au voyage de ce navire.

Cette disposition ne s'applique pas aux créances relatives à la propriété ou à la possession d'un navire.

3. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, la saisie d'un navire qui n'est pas propriété d'une personne prétendument obligée à raison de la créance ne peut être autorisée que si, selon la loi de l'État 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. 4. Mainlevée de la saisie. - 1. Un navire qui a été saisi doit être libéré lorsqu'une sûreté d'un montant suffisant et sous une forme satisfaisante a été constituée, sauf dans le cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées aux alinéas s) et t) du paragraphe 1 de l'article premier. En ce cas, le tribunal peut permettre l'exploitation du navire par la personne qui en a la possession, lorsque celle-ci aura constitué une sûreté d'un montant suffisant, ou régler de toute autre façon la question de la gestion du navire pendant la durée de la saisie.

2. Si les parties intéressées ne parviennent pas à un accord sur l'importance et la forme de la sûreté, le tribunal en détermine la nature et le montant, qui ne peut excéder la valeur du navire saisi.

3. Aucune demande tendant à la libération du navire contre la constitution d'une sûreté ne peut être interprétée comme une reconnaissance de responsabilité ni comme une renonciation à toute défense ou tout droit de limiter la responsabilité.

4. Si un navire a été saisi dans un État non partie et n'est pas libéré malgré la constitution d'une sûreté concernant ce navire dans un État partie relativement à la même créance, la mainlevée de cette sûreté est autorisée par le tribunal de l'État partie, par ordonnance rendue sur requête.

5. Si, dans un État non partie, le navire est libéré contre la constitution d'une sûreté suffisante concernant ce navire, la mainlevée de toute sûreté constituée dans un État partie relativement à la même créance est autorisée par ordonnance si le montant total de la sûreté constituée dans les deux États dépasse :

a) soit le montant de la créance au titre de laquelle la saisie a été pratiquée.

b) soit la valeur du navire,

la moins élevée des deux devant prévaloir.

Cette mainlevée n'est toutefois autorisée par ordonnance que si la sûreté constituée est effectivement disponible dans l'État non partie et librement transférable au profit du créancier.

6. Toute personne qui a constitué une sûreté en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article peut, à tout moment, demander au tribunal de réduire, modifier ou annuler cette sûreté.

Art. 5. Droit de nouvelle saisie et saisies multiples. - 1. Lorsque, dans un État, un navire a déjà été saisi et libéré ou qu'une sûreté a déjà été constituée pour garantir une créance maritime, ce navire ne peut ensuite faire l'objet d'aucune saisie fondée sur la même créance maritime, à moins que :

a) la nature ou le montant de la sûreté concernant ce navire déjà constitué en vertu de la même créance ne soit pas suffisant, à condition que le montant

total des sûretés ne dépasse pas la valeur du navire ; ou

b) la personne qui a déjà constitué la sûreté ne soit ou ne paraisse pas capable d'exécuter tout ou partie de ses obligations ; ou

c) la mainlevée de la saisie ou la libération de la sûreté ne soit intervenue :

i) soit à la demande ou avec le consentement du créancier agissant pour des motifs raisonnables.

ii) soit parce que le créancier n'a pu par des mesures raisonnables empêcher cette mainlevée ou cette libération.

2. Tout autre navire qui serait autrement susceptible d'être saisi en vertu de la même créance maritime ne peut être saisi à moins que :

a) la nature ou le montant de la sûreté déjà constituée en vertu de la même créance ne soit suffisant ; ou

b) les dispositions du paragraphe 1 b) ou c) du présent article ne soient applicables.

3. La «mainlevée» aux fins du présent article exclut tout départ ou toute libération du navire de nature illégale.

Art. 6. Protection des propriétaires et affréteurs en dévolution de navires saisis. - 1. Le tribunal peut, comme condition à l'autorisation de saisir un navire ou de maintenir une saisie déjà pratiquée, imposer au créancier saisissant ou ayant fait saisir le navire l'obligation de constituer une sûreté sous une forme, pour un montant et selon des conditions fixées par ce tribunal, à raison de toute perte causée par la saisie susceptible d'être subie par le défendeur et dans laquelle la responsabilité du créancier peut être prouvée, notamment mais non exclusivement, à raison de la perte ou du dommage éventuels subis par le défendeur par suite :

a) d'une saisie abusive ou injustifiée ; ou

b) d'une sûreté excessive demandée et constituée.

2. Les tribunaux de l'État dans lequel une saisie a été pratiquée sont compétents pour déterminer l'étendue de la responsabilité éventuelle du créancier à raison de pertes ou dommages causés par la saisie d'un navire, notamment mais non exclusivement, de ceux qui seraient subis par suite :

a) d'une saisie abusive ou injustifiée ; ou

b) d'une sûreté excessive demandée et constituée.

3. La responsabilité éventuelle du créancier, visée au paragraphe 2 du présent article, est déterminée par application de la loi de l'État où la saisie a été pratiquée.

4. Au cas où le litige est, conformément aux dispositions de l'article 7, soumis à l'examen au fond d'un tribunal d'un autre État ou d'un tribunal arbitral, la procédure relative à la responsabilité du créancier prévue au paragraphe 2 du présent article peut être suspendue dans l'attente de la décision au fond.

5. Toute personne qui a constitué une sûreté en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article peut à tout moment demander au tribunal de réduire, modifier ou annuler cette sûreté.

Art. 7. Compétence sur le fond du litige. - 1. Les tribunaux de l'État dans lequel une saisie a été pratiquée ou une sûreté constituée pour obtenir la libération du navire sont compétents pour juger le litige au fond, à moins que les parties, de façon valable, ne conviennent ou ne soient convenues de soumettre le litige au tribunal d'un autre État se déclarant compétent, ou à l'arbitrage.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, les tribunaux de l'État dans lequel une saisie a été pratiquée, ou une sûreté constituée pour obtenir la libération du navire, peuvent décliner leur compétence si le droit de cet État le leur permet et si le tribunal d'un autre État se reconnaît compétent.

3. Lorsqu'un tribunal de l'État dans lequel une saisie a été pratiquée ou une sûreté constituée pour obtenir la libération du navire :

- a) n'est pas compétent pour statuer au fond sur le litige ; ou
- b) a décliné sa compétence en vertu des dispositions du paragraphe 2 du présent article,

ce tribunal peut et, sur requête, doit fixer au créancier un délai pour engager la procédure au fond devant un tribunal compétent ou une juridiction arbitrale.

4. Si, au terme du délai fixé conformément au paragraphe 3 du présent article, la procédure au fond n'a pas été engagée, la mainlevée de la saisie ou de la sûreté constituée est, sur requête, autorisée par ordonnance.

5. Si la procédure est engagée avant le terme du délai fixé conformément au paragraphe 3 du présent article, ou si la procédure devant un tribunal compétent ou un tribunal arbitral d'un autre État est engagée en l'absence de fixation d'un délai, toute décision définitive prononcée à l'issue de cette procédure est reconnue et prend effet à l'égard du navire saisi ou de la sûreté constituée pour prévenir la saisie du navire ou obtenir sa libération, à condition que :

- a) le défendeur ait été averti de cette procédure dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense ;
- b) cette reconnaissance ne soit pas contraire à l'ordre public.

6. Aucune des dispositions du paragraphe 5 du présent article ne limite la portée d'un jugement ou d'une sentence arbitrale étrangers rendus selon la loi de l'État où la saisie du navire a été pratiquée ou une sûreté constituée pour en obtenir la libération.
Art. 8. Application. - 1. La présente convention est applicable à tout navire relevant de la juridiction d'un État partie, quel qu'il soit, et battant ou non pavillon d'un État partie.
2. La présente convention n'est pas applicable aux navires de guerre, navires de guerre auxiliaires et autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et exclusivement affectés, jusqu'à nouvel ordre, à un service public non commercial.
3. La présente convention ne porte atteinte à aucun des droits ou pouvoirs, dévolus par une convention internationale, une loi ou réglementation interne à un État ou à ses administrations, à un établissement public ou à une autorité portuaire, de retenir un navire ou d'en interdire le départ dans le ressort de leur juridiction.
4. La présente convention ne porte pas atteinte au pouvoir d'un État ou tribunal de rendre des ordonnances applicables à la totalité du patrimoine d'un débiteur.
5. Aucune disposition de la présente convention ne porte atteinte à l'application de conventions internationales ni d'aucune loi interne leur donnant effet, autorisant la limitation de responsabilité dans l'État où une saisie est pratiquée.
6. Aucune disposition de la présente convention ne modifie ou ne concerne les textes de loi en vigueur dans les États parties relativement à la saisie d'un navire dans la juridiction de l'État dont il bat pavillon, obtenue par une personne ayant sa résidence habituelle ou son principal établissement dans cet État, ou par toute autre personne qui a acquis une créance de ladite personne par voie de subrogation, de cession, ou par tout autre moyen.
Art. 9. Non-crédation de privilèges maritimes. - Aucune disposition de la présente convention ne peut être interprétée comme créant un privilège maritime.
Art. 10. Réserves. - 1. Un État peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, se réserver le droit d'exclure du champ d'application de la présente convention :

- a) les bâtiments autres que les navires de mer ;
 - b) les navires ne battant pas le pavillon d'un État partie ;
 - c) les créances visées à l'alinéa s) du paragraphe 1 de l'article premier.
2. Un État qui est aussi partie à un traité sur la navigation intérieure, peut

déclarer, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente convention ou de l'adhésion à celle-ci, que les dispositions de ce traité concernant la compétence des tribunaux et la reconnaissance et l'exécution de leurs décisions prévalent sur les dispositions de l'article 7 de la présente convention.

Art. 11. Dépositaire. - La présente convention est déposée auprès du secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Art. 12. Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion. - 1. La présente convention est ouverte à la signature des États au siège de l'Organisation des Nations unies, à New York, du 1^{er} septembre 1999 au 31 août 2000. Elle reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les États peuvent exprimer leur consentement à être liés par la présente convention par :

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ; ou
- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation ; ou
- c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du dépositaire.

Art. 13. États ayant plus d'un régime juridique. - 1. S'il possède deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles des régimes juridiques différents sont applicables pour ce qui est des matières traitées dans la présente convention, un État peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente convention s'applique à l'ensemble de ses unités territoriales ou seulement à une ou plusieurs d'entre elles, et il peut modifier cette déclaration en présentant une autre déclaration à tout moment.

2. La déclaration est notifiée au dépositaire et précise expressément les unités territoriales auxquelles s'applique la convention.

3. Dans le cas d'un État partie qui possède deux ou plusieurs régimes juridiques concernant la saisie conservatoire des navires applicables dans différentes unités territoriales, les références dans la présente convention au tribunal d'un État et à la loi ou au droit d'un État sont considérées comme renvoyant, respectivement, au tribunal et à la loi ou au droit de l'unité territoriale pertinente de cet État.

Art. 14. Entrée en vigueur. - 1. La présente convention entre en vigueur six mois après la date à laquelle dix États ont exprimé leur consentement à être liés par elle.

2. Pour un État qui exprime son consentement à être lié par la présente

convention après que les conditions de son entrée en vigueur ont été remplies, ce consentement prend effet trois mois après la date à laquelle il a été exprimé.

Art. 15. Révision et amendement. - 1. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies convoque une conférence des États parties pour réviser ou modifier la présente convention, à la demande d'un tiers des États parties.

2. Tout consentement à être lié par la présente convention exprimé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente convention est réputé s'appliquer à la convention telle que modifiée.

Art. 16. Dénonciation. - 1. La présente convention peut être dénoncée par l'un quelconque des États parties à tout moment à compter de la date à laquelle elle entre en vigueur à l'égard de cet État.

2. La dénonciation s'effectue au moyen du dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du dépositaire.

3. La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le dépositaire a reçu l'instrument de dénonciation ou à l'expiration de tout délai plus long énoncé dans cet instrument.

Art. 17. Langues. - La présente convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

ANNEXE 3

Article 364a du Code de la navigation commerciale: Un navire de commerce amarré dans un port maritime bulgare, indépendamment de son État de pavillon, peut être saisi pour garantir une créance maritime au sens de l'article 1 de la Convention sur la saisie conservatoire des navires conclue à Genève le 12 mars 1999.

(2) Ne peut être saisi un navire d'Etat utilisé à des fins non commerciales.

(3) La saisie conservatoire et la libération du navire sont effectuées par le capitaine du port, en exécution d'une décision judiciaire.

(4) La saisie conservatoire est autorisée, en respectant les conditions prévues par la Convention internationale de 1999, par :

1. La juridiction de première instance ou la juridiction de deuxième instance devant laquelle l'affaire est pendante.

2. Le tribunal départemental du port ou le navire est amarré – pour les créances futures

(5) La mainlevée de la saisie est autorisée suivant les conditions et la procédure prévues par la Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires.

(6) Lorsque dans un Etat, un navire de commerce a déjà été saisi et libéré ou qu'une sûreté a déjà été constituée pour garantir une créance maritime, ce navire ne peut ensuite faire l'objet d'aucune saisie fondée sur la même créance maritime sauf dans les cas prévus par l'article 5 alinéa 1 de la Convention internationale. Concernant tout autre navire qui peut être saisi pour garantir la même créance maritime, il faut appliquer l'article 5 alinéa 2 de la Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires.

Чл. 364а. (Нов – ДВ, бр. 109 от 2013 г.) (1) Търговски кораб, който се намира в българско морско пристанище, независимо от знамето, под което плава, може да бъде арестуван само за обезпечаване на **морски иск** по смисъла на чл. 1, ал. 1 от Международната конвенция за арест на кораби, съставена в Женева на 12 март 1999 г. (ратифицирана със закон – ДВ, бр. 7 от 2001 г.) (ДВ, бр. 10 от 2012 г.).

2) Не се допуска арест на намиращ се в българско морско пристанище военен кораб или държавен кораб, използван с нетърговска цел.

(3) Арестуването и освобождаването от арест на кораб се извършва от капитана на пристанището, в което се намира корабът, в изпълнение на съдебен акт.

(4) Арест се постановява при спазване на условията, предвидени в Международната конвенция за арест на кораби, от:

1. първоинстанционния или въззивния български съд, пред който делото по морския иск е висящо;

2. окръжния съд по местонахождението на кораба – при обезпечаване на бъдещ морски иск.

(5) Освобождаването от арест се постановява при условията и по реда на чл. 4 от Международната конвенция за арест на кораби.

(6) Търговски кораб, който вече е бил арестуван и освободен от арест или по отношение на който вече е предоставена гаранция за обезпечаване на морски иск, независимо от държавата, в която това е извършено, не може повторно да бъде арестуван за същия иск освен в случаите по чл. 5, ал. 1 от Международната конвенция за арест на кораби. По отношение на всеки друг кораб, който би могъл да бъде обект на арест за същия иск, се прилага разпоредбата на чл. 5, ал. 2 от Международната конвенция за арест на кораби.“

TABLE DES MATIERES

Partie 1. Une observation objective sur le caractère conditionné de la saisie conservatoire du navire.....	12
Chapitre 1. Le régime dualiste en France comparé au régime unique en Bulgarie.....	13
Section 1. Le régime applicable en France.....	13
<i>Paragraphe 1. La saisie conservatoire soumise au régime de la loi du 3 janvier 1967.....</i>	<i>13</i>
I. La saisie conservatoire du droit commun français – rappel historique.....	14
II. L’adoption de la loi de 1967.....	15
<i>Paragraphe 2. La ratification de la Convention du 10 mai 1952.....</i>	<i>15</i>
Section 2. Le régime applicable en Bulgarie.....	16
<i>Paragraphe 1. L’abrogation de la loi interne régissant la saisie conservatoire.....</i>	<i>17</i>
I. La loi sur la saisie conservatoire telle qu’elle était rédigée pendant le régime communiste.....	17
II. La modification nécessaire de l’article 365 du Code de la navigation commerciale.....	18
<i>Paragraphe 2. La ratification de la Convention du 12 mars 1999 en Bulgarie.....</i>	<i>19</i>
I. La naissance de la convention de 1999 relative à la saisie conservatoire des navires.....	20
II. La ratification de la Convention en Bulgarie.....	21
Chapitre 2. Les conditions d’exercice de la saisie conservatoire imposées par les deux régimes.....	22
Section 1. Les conditions imposées par le droit interne.....	22
<i>Paragraphe 1. Les conditions tenant au navire lui-même</i>	<i>22</i>
I. La condition tenant au pavillon du navire.....	23
A. La condition tenant au pavillon du navire en droit français.....	23
B. L’intérêt de la condition du pavillon en Bulgarie.....	23
II. Les navires saisissables.....	25
A. Les navires saisissables.....	25
B. Les navires non saisissables.....	27
1. Les navires d’Etat.....	27

2.	L'insaisissabilité contractuelle.....	28
III.	Les effets de la propriété du navire.....	29
	Paragraphe 2. Les conditions relatives à la créance.....	30
I.	L'application confirmée de la loi de 1967.....	30
II.	Le caractère de la créance à invoquer	31
A.	Une créance paraissant fondée en son principe.....	31
B.	Une créance de toute nature.....	32
	Section 2. Le droit international applicable en France et en Bulgarie.....	33
	Paragraphe 1. Application exclusive des textes internationaux dans le cadre d'une saisie conservatoire internationale pratiquée sur un navire battant pavillon d'un Etat contractant... 	34
I.	La supériorité des textes internationaux.....	34
II.	Le champ d'application élargi de la convention de 1999.....	35
	Paragraphe 2. L'application des textes aux saisies des navires battant pavillon d'un Etat non contractant.....	36
	Paragraphe 3. Le régime applicable aux navires ne battant aucun pavillon.....	38
	Paragraphe 4. Les conditions relatives à la créance invoquée.....	39
I.	La portée de l'allégation d'une créance.....	41
A.	Une notion difficile à définir	41
B.	L'allégation d'une créance – une notion plus large que la créance paraissant fondée dans son principe.....	42
II.	Le caractère conditionné des créances donnant lieu à une saisie conservatoire.....	44
	Section 3. Le navire objet de la saisie.....	54
	Paragraphe 1. La saisie du navire propriété du débiteur.....	55
I.	Le navire du débiteur : source de la créance.....	55
II.	La possibilité de saisir tout autre navire propriété du débiteur.....	56
A.	Les navires propriétés du débiteur.....	56
B.	La question des "single ship companies" et des navires apparentés.....	57
1.	L'intérêt des single ship companies.....	57
a.	Définition de l'intérêt du recours au single ship company.....	58
b.	Le problème posé pour la saisie conservatoire.....	58
2.	Les hésitations jurisprudentielles concernant la propriété du "sister-ship"	59
a.	La théorie de la communauté des intérêts	59
b.	La théorie des sociétés fictives.....	61
3.	La question des single ship companies et la Convention de 1999.....	63
	Paragraphe 2. La saisie du navire appartenant à un tiers.....	65
I.	La saisie d'un navire affrété	66
A.	La saisie conservatoire du navire appartenant à un tiers.....	66
1.	Une saisie conservatoire autorisée par les textes.....	67

2.	L'invocation indispensable d'un privilège maritime.....	68
B.	L'application difficile de l'article 3 de la Convention en Bulgarie.....	69
1.	Les créances privilégiées selon le code de la navigation commerciale bulgare.....	69
2.	La traduction erronée de l'article 3 de la Convention de 1999.....	70
II.	La saisie d'un navire vendu	71
A.	Les limites de la saisie conservatoire d'un navire vendu postérieurement à la naissance de la créance maritime.....	71
B.	La saisie conservatoire d'un navire vendu – Convention de 1952.....	72

Partie 2. La saisie conservatoire des navires – une mesure soumise à la procédure et au contrôle du juge national74

Chapitre préliminaire : La non exclusivité de la saisie conservatoire par rapport aux autres types de saisies issues du droit commun.....75

Chapitre 1. La liberté laissée aux Etats parties de soumettre la saisie conservatoire aux procédures prévues par le droit interne.....76

Section 1. La procédure afférente à la saisie conservatoire.....76

Paragraphe 1. La procédure relative à l'obtention de l'ordonnance de saisie.....77

I.	Une procédure spécifique en France.....	77
A.	La compétence du Président du Tribunal de commerce – une compétence exclusive ?.....	78
B.	Les formalités relatives à la saisie conservatoire des navires	79
1.	Les formalités de la requête	79
2.	Les formalités relatives à l'ordonnance de saisie.....	80
II.	Les problèmes posés par la procédure en Bulgarie.....	80
A.	L'inefficacité de la procédure actuelle.....	81
1.	Présentation de la procédure.....	82
2.	Présentation des inconvénients de la procédure par rapport à la spécificité de la saisie conservatoire des navires.....	83

Paragraphe 2. La procédure postérieure à la saisie.....85

I.	La mainlevée de la saisie	85
A.	Mainlevée amiable.....	85
B.	Mainlevée judiciaire.....	86
1.	La procédure relative à la mainlevée judiciaire en Bulgarie.....	86
2.	La procédure relative à la mainlevée judiciaire en France.....	87
II.	La compétence de la juridiction autorisant la saisie à connaître au fond de l'affaire.....	89
A.	La compétence limitée des juridictions de l'Etat en vertu de la Convention de 1952.....	90

B. Les innovations apportées par la Convention de 1999.....	91
Section 2. L’interdiction d’une nouvelle saisie	92
<i>Paragraphe 1. La raison d’être de l’interdiction.....</i>	<i>92</i>
<i>Paragraphe 2. La nécessité des exceptions justifiantes une nouvelle saisie ou des saisies multiples.....</i>	<i>93</i>
Chapitre 2. Les effets de la saisie conservatoire.....	94
Section 1. L’immobilisation du navire.....	94
<i>Paragraphe 1. L’immobilisation obligatoire afin de garantir l’efficacité de la saisie conservatoire.....</i>	<i>94</i>
I. Immobilisation garantie par les autorités portuaires.....	
II. La responsabilité des dommages causés ou subis par le navire pendant la période de la saisie.....	95
<i>Paragraphe 2. Les exceptions au principe – les déplacements autorisés au sein du port.....</i>	<i>97</i>
Section 2. La sanction des saisies abusives.....	97

Le présent ouvrage constitue une étude comparative des régimes applicables aux saisies conservatoires opérées en Bulgarie et en France. Le sujet est particulièrement intéressant puisque les deux Etats ont ratifié deux conventions internationales différentes. Ainsi, la Convention internationale du 10 mai 1952 est applicable à la saisie conservatoire opérée dans un port français, et c'est la Convention internationale du 19 mars 1999 qui régit la saisie conservatoire d'un navire amarré dans un port bulgare. Cette étude constitue non seulement une observation comparative des régimes applicables en France et en Bulgarie mais aussi une comparaison entre les deux conventions internationales applicables en matière de saisie conservatoire des navires de mer.

This publication portrays a comparative study of the legal regime applicable to arrest of ships in Bulgaria and France. The subject is especially interesting as both countries ratified two different international conventions. The international Convention of May 1952 is applicable to arrest of ships in French ports while the International Convention of March 1999 is dealing with the arrest of ships in Bulgarian ports. The publication is not only an observational study of the applicable legal regimes in France and Bulgaria, but also comparison between two international conventions relating to the Arrest of Sea-Going Ships.