

INTRODUCTION.

La dernière fois nous avons cherché à améliorer la pratique judiciaire. Aujourd'hui nous allons chercher à analyser, à découvrir l'état du droit au point de jonction entre le droit maritime et le droit de la faillite.

Ce n'est pas le même exercice.

La dernière fois nous nous interrogeons sur une réforme possible et vous vous souvenez du débat animé et vif que cela a suscité. Je tiens à remercier ceux qui ont apporté leur contribution à ce débat par des propositions constructives, par exemple la suggestion faite par Thierry Briois sur une formation maritime à proposer à l'école de la Magistrature ou celle de Sébastien Lootgieter à propos d'audiences successives sur différentes questions soulevées par la même affaire ou encore de Philippe Delebecque de ne pas exclure l'arbitrage de nos réflexions ou encore de Jean-Paul Christophe de limiter le nombre de tribunaux habilités à traiter les affaires importantes. Il y a eu aussi des réflexions utiles, par exemple celle d'Henri Jeannin sur le décalage grandissant entre la spécialisation des avocats et la formation généraliste des magistrats ou celle de Pierre Bonassies sur les jugements anglais : leur meilleure partie est l'exposé des faits. Nous reprendrons ces propositions et contributions venues des uns et des autres dans un rapport final que je confie à Patrick Michalek et qui sera l'apport de l'AFDM à la question des juridictions spécialisées toujours dans cet esprit, positif et non pas négatif, d'essayer d'améliorer les choses.

Aujourd'hui il s'agit de faire un diagnostic, de constater l'état des lieux sur le sujet de la faillite maritime internationale.

Deux aspects s'offrent à nos yeux dans l'espace et dans le temps :

- dans l'espace, une faillite survenue à l'étranger peut-elle avoir des effets extra-territoriaux sur des actifs du failli situés en France ?
- dans le temps, une faillite survenue au temps T0 peut-elle bloquer au temps T+1 le progrès d'un voyage, à cause d'un abandon de navire ou de voyage ou de cargaison ou d'un défaut de paiement du fret ?

Pour entrer dans le vif du sujet, je vais vous donner un exemple que j'ai vécu et qui a été soumis au Tribunal de Commerce de Paris. Vous avez tous entendu parler de la faillite d'Enron aux Etats-Unis.

Enron, via sa filiale Ectric, affrétait des navires. L'un de ces navires le "*CSK RADIANCE*", se trouvait au large d'Anvers en attente de déchargement, lorsque toutes les sociétés du groupe Enron déposèrent le bilan et sollicitèrent le bénéfice du chapitre 11 aux Etats-Unis.

J'agissais pour l'armateur propriétaire qui avait une créance contre Enron pour loyer impayé, compte d'escale non réglé, frais de manutention, etc... Nous avions une décision à prendre : fallait-il attendre en rade que quelqu'un nous paie ou fallait-il faire l'avance des frais d'escale et de manutention ? L'armateur décida de faire l'avance pour arrêter le préjudice. Après quoi, il saisit le sous-fret dû à Enron par un sous-affrèteur bien connu, Cetrappa. Muni d'une sentence arbitrale condamnant Enron, je tentai de l'exécuter sur le sous-affrèteur. Mais je me heurtai au liquidateur de la faillite Enron qui soutint qu'un créancier d'Enron ne pouvait violer ainsi le principe d'égalité des créanciers dans une faillite en appréhendant des fonds qui devaient tomber dans la masse. La masse étant un puits sans fond je m'y opposai et soutenai diverses choses, par exemple que la saisie conservatoire que j'avais pratiquée avait été convertie en saisie attribution avant que la

faillite américaine ne fût exequaturée en France. La Cour d'appel de Paris l'admit par un arrêt du 2 novembre 2004.

Mais, en dehors de cet argument, il y en avait un autre qui peut vous intéresser dans le débat actuel. Le voici. L'armateur a une action directe contre le sous-affrèteur, action qui n'est pas touchée par la faillite de l'affrèteur. En effet l'article 14 de la loi de 1966 donne un droit d'action directe contre le sous-affrèteur, une créance directe contre lui : *"le frèteur, dans la mesure de ce qui est lui dû par l'affrèteur, peut agir contre le sous-affrèteur en paiement du fret encore dû par celui-ci"*.

Dieu Merci, grâce à René Rodière, nous avons cela en droit français alors que les anglais ne l'ont pas. Plus le temps passe, plus je m'aperçois de tous les bienfaits des lois de Rodière et je tenais à lui rendre un hommage post mortem.

La Cour d'appel de Paris jugea que la saisie *"avait sorti le sous fret dû par Cetrappa du patrimoine d'Ectric en l'affectant spécialement à la créance de White Triangle."*

La créance de l'armateur ne pouvait dès lors tomber dans la masse de la faillite car elle était fondée sur une action autonome contre le sous affrèteur qui lui est étrangère.

Comme une action contre une banque ayant émis une garantie peut être exercée même si le débiteur principal est tombé par la suite en faillite. Comme l'action directe contre les tiers débiteurs de sommes au débiteur d'une pension alimentaire peut être exercée même si ce débiteur fait l'objet, comme commerçant, d'une procédure collective.

Comme l'action directe contre l'assureur d'un assuré qui a fait faillite.

D'ailleurs le droit d'exercer l'action directe nonobstant toute procédure collective a été admis par la Cour de Cassation suivant un arrêt du 15 juillet 1986.

Excusez cette introduction un peu longue mais je voulais nous mettre dans l'ambiance.