



# Gaston NGAMKAN

Docteur en Droit (Université d'Aix-Marseille)

Ancien Avocat à la Cour d'appel d'Aix-en-Provence

AVOCAT AU BARREAU DU CAMEROUN

Membre correspondant de l'A.F.D.M. (Association Française du Droit Maritime)

Président de l'A.C.D.M. (Association Camerounaise du Droit Maritime)

---

## LA SAISIE CONSERVATOIRE DE NAVIRES EN AFRIQUE CENTRALE

EXPOSE PRESENTE A LA DEUXIEME ASSEMBLEE GENERALE DE L'ACDM  
(ASSOCIATION CAMEROUNAISE DU DROIT MARITIME) DU 20 AVRIL 2017  
A L'HOTEL SAWA A DOUALA A 10 HEURES

**Par Gaston NGAMKAN**

Président de l'ACDM

Avocat au Barreau du Cameroun

Ancien Avocat à la Cour d'appel d'Aix-en-Provence

Docteur en Droit (Université d'Aix-Marseille)

Consultant en législation des transports à la CEMAC

### INTRODUCTION

#### Utilité de la saisie conservatoire

Toute exploitation de navire, que ce soit à des fins commerciales, scientifiques, sportives, écologiques, de plaisance ou autres, génère à l'égard de son propriétaire ou de son utilisateur des dettes. Le navire étant, par nature, *"un objet particulièrement vagabond doué d'une faculté très poussée d'évanouissement dans la nature"*<sup>1</sup>, *"en ce qu'il est très souvent affecté à un commerce international l'amenant à naviguer dans des eaux ne relevant de la souveraineté d'aucun Etat ou des eaux étrangères"*<sup>2</sup>, le créancier court indéniablement le risque de voir se volatiliser dans la nature son seul véritable gage si le navire prend le large. Ce risque est particulièrement accru lorsque le navire bat pavillon d'un Etat étranger, comme c'est très souvent le cas pour les

---

<sup>1</sup> A. Vialard, La saisie conservatoire des navires affrétés, in DMF 1994, 305.

<sup>2</sup> Droit et pratique des voies d'exécution, Dalloz Action 2004-2005, sous la direction de S. Guinchard et T. Moussa, p. 405, n° 623.01.

navires accostant en Afrique centrale<sup>3</sup>, ou appartient à une société d'armement d'un seul navire ; ce que l'on appelle couramment, dans le jargon des maritimes, les "*single ship company*" ou "*one ship company*". Pour conjurer ce risque, mais aussi pour protéger les armateurs des abus, des pressions irrésistibles pouvant les contraindre à un paiement pur et simple<sup>4</sup> alors que la saisie conservatoire vise uniquement à l'obtention d'une garantie, la communauté maritime internationale a imaginé une procédure spéciale qui permet d'immobiliser facilement le navire. C'est la saisie conservatoire de navire appelée, en droit belge, la "*mise à la chaîne du navire*" et en anglais "*arrest of ship*"<sup>5</sup>. Le Code communautaire de la marine marchande ne définit pas la notion de saisie. Pour autant, cette définition s'évince de l'article 1<sup>er</sup> § 2 de la Convention internationale de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer. D'après ce texte, par saisie conservatoire, il faut entendre "*l'immobilisation d'un navire avec l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente pour la garantie d'une créance maritime, mais ne comprend pas la saisie d'un navire pour l'exécution d'un titre*". C'est donc dire, en toute rigueur de termes, que la Convention exclut de son domaine d'application la saisie-exécution, c'est-à-dire la saisie-vente (en anglais "*attachment*"), laquelle ne peut être pratiquée que si le créancier se prévaut d'un titre exécutoire (art. 157, Code CEMAC 2012). Comme le verrons plus tard, la saisie conservatoire a pour but principal d'éviter la disparition d'un gage. Elle "*empêche le départ du navire*", mais "*ne porte aucune atteinte aux droits du propriétaire*" qui peut, par exemple, solliciter de la juridiction compétente l'autorisation d'effectuer des voyages (art. 146, Code CEMAC). Conçue dans le Code CEMAC comme le prélude, "*l'antichambre d'une saisie-vente*"<sup>6</sup>, la saisie conservatoire est, par ailleurs et surtout, un excellent moyen de pression sur l'armateur débiteur, dès lors qu'elle paralyse son outil d'exploitation, lequel au demeurant est extrêmement coûteux. En effet, de pratique très fréquente, la saisie conservatoire d'un navire de commerce ou de pêche équivaut à la fermeture d'une entreprise industrielle ou artisanale<sup>7</sup>. Aussi, est-elle strictement encadrée.

### Dualité de régime : le régime international et le régime communautaire

---

<sup>3</sup> Les quelques compagnies de navigation, qui exploitaient des navires commerciales, ont disparu, corps et biens, dans les années 70 (cas la "Cameroon Shipping Lines"). Et, pour celles qui existent encore, elles font essentiellement du "slot charter" (affrètement d'espaces).

<sup>4</sup> Aix-en-Provence, 10 mars 1987, navire "Tipasa" (deux arrêts), in DMF 1988, note H. Tassy, pour une saisie pratiquée un vendredi en fin de journée sans aucune nécessité juridique et pratique, sachant que les banques étaient fermées dans le seul but de faire peser sur l'armateur une pression de nature à le contraindre à un paiement pur et simple, faisant ainsi muer de la sorte l'institution en voie d'exécution, attitude que n'a pas manqué de stigmatiser la juridiction provençale.

<sup>5</sup> Voir : M. Remond-Gouilloud, Droit maritime, Pedone 1998, p. 157, n° 285 et 286.

<sup>6</sup> A. Vialard, Droit maritime, op. cit., p. 311, n° 365

<sup>7</sup> A. Vialard, ibid.

La saisie conservatoire de navire est soumise à un double régime : le régime international et le régime communautaire<sup>8</sup>.

Sur le plan international, la saisie conservatoire de navire est régie par la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire de navires de mer. Cette Convention est largement ratifiée dans le monde<sup>9</sup>. Si on fait litière de la Guinée Equatoriale hispanophone, tous les autres Etats de la CEMAC y sont parties, en vertu du principe de la succession législative prévu dans leurs constitutions<sup>10</sup>, la France ayant étendu l'application de cette Convention à ses colonies, territoires d'outre-mer et autres depuis le 23 avril 1958, conformément à l'article 18 litt. a) de la Convention<sup>11</sup>. Cette convention s'applique, indépendamment des lieux de résidence du créancier saisissant et du débiteur saisi, dans tout Etat contractant, à la saisie conservatoire pratiquée sur tout navire battant pavillon d'un Etat contractant, mais elle s'applique aussi à la saisie de navires battant pavillon d'un Etat non-contractant, et même à des navires sans pavillon<sup>12</sup>, par cela seul que la saisie est demandée et pratiquée dans un Etat contractant (art. 8)<sup>13</sup>. Mais, il faut également, pour que la Convention internationale s'applique, que la saisie comporte un élément d'extranéité. En effet, l'article 8 § 4 précise que : "*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*

---

<sup>8</sup> Sur cette dualité de régime, voir : G. Ngamkan, Saisie conservatoire de navires en droit communautaire de l'Afrique centrale et en droit béninois, in RD transp. 2014, n° 1, études 1, p. 15.

<sup>9</sup> Environ 87 pays, parmi lesquels figurent les principales nations maritimes, sont contractants à cette convention, sans compter les territoires français d'outre-mer qui sont environ une dizaine. L'état des ratifications figure sur le site internet du Comité Maritime International (CMI) : [www.comitemaritime.org](http://www.comitemaritime.org).

<sup>10</sup> Ce principe se décline de la manière suivante : "*La législation résultant des lois et règlements applicables dans l'Etat fédéral du Cameroun et dans les Etats fédérés à la date de prise d'effet de la présente constitution reste en vigueur dans ses constitutions qui ne sont pas contraires aux stipulations de celles-ci, tant qu'elle n'aura pas été modifiée par voie législative ou réglementaire*". On retrouve le même principe dans la constitution des autres Etats de l'Afrique francophone.

<sup>11</sup> Voir X. Ghelber, Les conventions de droit maritime commercial de Bruxelles en Afrique francophone, in DMF 1989, 347.

<sup>12</sup> Aix-en-Provence, 29 janv. 2008, navire "I am no lady", in DMF 2008, 734, obs. A. Vialard et les obs. du prof. Ph. Delebecque, in DMF 2009, H.S. n° 13, p. 53, n° 58, étant constant que, du point de vue du droit international, un navire sans pavillon est dans une situation de totale illégalité, comme le souligne le prof. Delebecque

<sup>13</sup> Certains ont souligné l'impérialisme de la Convention (Y. Tassel, Navire : saisie conservatoire, LexisNexis 2007, p. 5, n° 18. Il reste cependant que "*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*". Cette réserve est à appréhender avec circonspection. Car, il est admis que la seule autorité ayant le pouvoir de refuser de faire produire effet à la Convention est l'autorité gouvernementale qui l'a ratifiée et, en aucune manière, le juge (A. Vialard, La saisie conservatoire du navire pour dettes de l'affrètement à temps, in DMF 1985, 582 ; F. Berlingieri, Arrest of ships, LLP, p. 24). Le Cameroun ne s'étant pas réservé cette faculté, le juge camerounais n'a pas qualité pour refuser d'appliquer la Convention au motif que le saisissant ne réside pas habituellement dans un Etat contractant).

*une personne ayant sa résidence habituelle ou son principal établissement dans cet Etat*". Ainsi, lorsque la résidence (ou le principal établissement) du saisissant, le lieu de la saisie et le pavillon du navire relèvent du même Etat, la Convention internationale s'incline pour céder alors place à la loi interne de cet Etat, laquelle, dans tous les Etats de l'Afrique centrale, est le Code communautaire de la marine marchande.

C'est dire que le Code communautaire de la marine marchande a une application résiduelle, c'est-à-dire notamment dans l'hypothèse d'une saisie pratiquée par un créancier, ayant sa résidence ou son principal établissement au Cameroun, sur un navire battant pavillon camerounais<sup>14</sup>.

La Convention de Bruxelles susvisée cohabite avec une autre : la Convention internationale de Genève du 12 mars 1999 sur la saisie conservatoire de navires<sup>15</sup>. La principale innovation de cette convention est qu'elle élargit, de façon significative, la liste des créances maritimes. Cette liste passe de 17 créances, dans la Convention de 1952, à 22 dans la Convention de 1999. En effet, certaines créances visiblement maritimes, à l'instar des primes d'assurance (art. 1<sup>er</sup> § 1<sup>er</sup>, litt. q), des contrats de vente de navires (art. 1<sup>er</sup> § 1<sup>er</sup>, litt. v) et des frais d'agence ou commissions de courtage en relation avec le navire (art. 1<sup>er</sup> § 1<sup>er</sup>, litt. r) – qui avaient été omises – sont désormais admises. Pareillement, de nouveaux types de créances, consubstantielles aux progrès technologiques – telles que les créances du chef des dommages à l'environnement (art. 1<sup>er</sup> § 1<sup>er</sup>, litt. d) – ont été intégrées dans la liste des créances maritimes. De même, cette nouvelle convention projette davantage de rais de lumière sur la notion de navire saisissable, l'"obscurité" qui obombrait l'article 3 de la Convention de 1952 ayant été dissipée<sup>16</sup>. Par ailleurs, toutes les dispositions relatives aux conditions de la saisie, lesquelles étaient disséminées et diluées dans plusieurs articles de la Convention de 1952, sont désormais compilées et regroupées dans l'article 2 de la Convention de 1999. Toujours au titre des avancées à mettre à l'actif de la nouvelle Convention, les dispositions ayant trait à la relation entre la créance et le navire ou les navires qui ont été saisis, à la mainlevée de la saisie et au droit à une nouvelle saisie sont contenues, dans un ordre plus cohérent, dans les articles 3, 4 et 5, textes qui sont suivis par les dispositions sur la saisie abusive (art. 6), question sur laquelle sa devancière de 1952 se borne à renvoyer à la "lex fori", c'est-à-dire à "*la loi*

---

<sup>14</sup> G. Ngamkan, Saisie conservatoire de navire en Afrique centrale : l'avis de l'autorité maritime compétente, une exigence superflue ?, in DMF 2000, p. 665 et ss., notamm. p. 674, n° 12. En parfaite concordance avec cette lecture, voir : Y. Tassel, Navire : saisie conservatoire, op. cit., p. 5, n° 15 ; Droit et pratique des voies d'exécution, op. cit., p. 406, n° 623.06.

<sup>15</sup> Pour le texte de la Convention, voir : DMF 1999, 418, avec un commentaire de F. Berlingieri ; CMI Newsletter n° 1, 1999.

<sup>16</sup> F. Berlingieri, Analyse de la Convention du 12 mars 1999 sur la saisie conservatoire de navires, in DMF 1999, 403.

*de l'Etat contractant dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée ou demandée*". Est en outre abordée, sans que cette liste soit exhaustive, la question de la compétence sur le fond du litige, laquelle, contrairement à ce que prévoit la Convention de 1952, est admise de façon générale, sauf si les parties litigantes ont valablement porté leur choix sur un tribunal différent ou convenu de soumettre leur différend à un arbitrage (art. 7). Enfin, la Convention s'appesantit sur les conditions de son applicabilité (art. 8) et sur des questions diverses. Destinée à remplacer la Convention de 1952, cette convention est entrée en vigueur, sur le plan international, le 14 septembre 2011, après le dépôt du dixième instrument d'adhésion par l'Albanie le 14 mars 2011, conformément à l'article 14 § 1<sup>er</sup><sup>17</sup>. Cependant, elle n'a connu qu'un très faible succès : seuls onze Etats y sont contractants. On est donc bien loin du compte, des espoirs suscités par son adoption. En Afrique centrale, seul le Congo y a adhéré le 11 juin 2014. Les autres Etats gagneraient à suivre l'exemple du Congo, d'autant que le Code communautaire de la marine marchande, qui a l'ambition de la jeunesse, s'en inspire largement. Aussi bien, l'arrimage du Code de 2001 à la nouvelle Convention sur la saisie conservatoire de navires est-il l'un des objectifs majeurs ayant motivé la réforme de 2012.

### **La saisie partielle de navire : la problématique de la saisie conservatoire de soutes**

La saisie conservatoire de navire peut ne porter que sur une partie du navire, à savoir les soutes. Cette variété de saisie n'est généralement pratiquée que lorsque la saisie de tout le navire se heurte à une impossibilité juridique<sup>18</sup>. En effet, par un important arrêt du 13 janvier 1998<sup>19</sup>, la Cour de cassation française a rattaché juridiquement les soutes au navire, en affirmant clairement que "*les soutes du navire sont une partie de celui-ci*", donnant ainsi un coup de semonce à la tendance latitudinaire de certains juges du fond à considérer les soutes comme un bien meuble indépendant du navire et saisissable de manière autonome<sup>20</sup>. Et, depuis lors, la saisie conservatoire des soutes est indéniablement justiciable du régime de droit maritime<sup>21</sup>. Bien que la saisie des soutes ne soit pas une "*excellente mesure*"<sup>22</sup>, notamment en raison du flou

---

<sup>17</sup> A ce jour, 11 pays ont soit adhéré, soit ratifié la Convention. En Afrique, seuls l'Algérie, le Bénin, le Congo et le Libéria ont adhéré à ladite convention. Le Congo y a adhéré le 11 juin 2014.

<sup>18</sup> A. Vialard, La saisie conservatoire des navires affrétés, op. cit., p. 313, citant le cas de la saisie pratiquée dans la sphère du droit interne français, "*car en droit international, la fourniture de soutes est incontestablement une créance maritime quel que soit l'auteur de la commande*".

<sup>19</sup> Navire "Saint-Pierre", DMF 1998, 823, obs. M. Ndendé ; BTL 1998, 60.

<sup>20</sup> Rouen, 25 avril 1986, navire "San Pietro", in DMF 1986, obs. Y. Tassel ; Rouen, 28 jan. 1992, navire "Alkminir", in DMF 1993, 307, obs. Y. Tassel ; DMF 1993, 88, obs. P. Bonassies, Rouen, 20 déc. 1995, navire "Cléo D", in DMF 1997, 20, note R. Achard ; DMF 1998, obs. P. Bonassies.

<sup>21</sup> M. Ndendé, La problématique de la saisie des soutes : la restauration de l'autorité du droit maritime, in DMF 1998, 771.

<sup>22</sup> P. Bonassies et Ph. Delebecque, DMF 2015, HS n° 19, p. 69, n° 68.

artistique qui gangue son régime<sup>23</sup>, ou "*une figure banale du droit maritime contemporain*"<sup>24</sup>, elle se pratique néanmoins quelques fois<sup>25</sup>. Elle peut même s'avérer utile, notamment pour le fournisseur des soutes du navire affrété.

A noter en revanche que la saisie conservatoire des créances de fret relève du droit commun, c'est-à-dire qu'elle suit le sort général des mesures conservatoires de créances<sup>26</sup>. Pour les Etats membres de la CEMAC, lesquels sont, sans exception, contractants au Traité OHADA, cette saisie relève de l'Acte uniforme OHADA portant organisation des procédures simplifiées de recouvrement et des voies d'exécution, en ses articles 77 et suivants.

### L'extension prétorienne de la saisie-revendication au navire

A côté de la saisie conservatoire et de la saisie-exécution (saisie-vente) de navires, lesquelles sont des saisies typiquement maritimes, il existe désormais une saisie de droit commun, la saisie-revendication, qui a été étendue récemment par la jurisprudence au navire. En effet, la question de savoir si le navire peut faire l'objet d'une saisie-revendication s'est posée devant les juges français. Dans un arrêt du 4 décembre 2013<sup>27</sup>, sans barguigner, la Cour d'appel de Bordeaux a répondu par l'affirmative, en application de l'article L. 522-2 du Code des procédures civiles d'exécution, c'est-à-dire du droit commun<sup>28</sup>. Dans une affaire différente, la Cour de cassation a confirmé cette solution, notamment sur l'observation que, "*si des dispositions spéciales régissent la saisie conservatoire et la saisie exécution des navires, aucune n'exclut la possibilité de leur saisie-revendication dans les conditions du droit commun*"<sup>29</sup>. Cette solution a été réaffirmée par la Cour de cassation qui a rappelé, avec entrain, que "*ni les articles 5114-20 et suivants du Code des transports, régissant exclusivement la saisie conservatoire et la saisie-exécution d'un navire, ni ceux de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952, qui ne concernent*

<sup>23</sup> Il n'est pas facile d'identifier si le débiteur que l'on entend saisir est ou non propriétaire desdites soutes.

<sup>24</sup> A. Vialard, La saisie conservatoire des navires affrétés, *ibid.*

<sup>25</sup> Douai, 18 avril 2014, in DMF 2014, 726, obs. Ph. Delebecque, qui ordonne mainlevée de la saisie en contrepartie d'une mesure de substitution, la consignation d'une somme équivalant à la valeur des soutes et non au montant de la créance cause de la saisie, toute chose qui rendait de nouveau possible l'exploitation du navire concerné.

<sup>26</sup> Cass. com., 13 janv. 1998, navire "Saint Pierre", *op. cit.*

<sup>27</sup> Navire "Shangai Belle", in DMF 2014, 146 et les observations critiques de P. Bonassies ; voir aussi : DMF 2015, H.S. n° 19, p. 61, n° 73.

<sup>28</sup> Cet article, qui est l'exact pendant de l'article 227 de l'Acte uniforme OHADA portant organisation des procédures simplifiées de recouvrement et des voies d'exécution se lit de la manière suivante : "*Toute personne apparemment fondée à requérir la délivrance ou la restitution d'un bien meuble corporel peut, en attendant sa remise, le rendre indisponible au moyen d'une saisie-revendication*".

<sup>29</sup> Cass. com., 16 sept. 2014 (yacht "Lamera", in DMF 2015, 140, obs. P. Bonassies ; P. Bonassies, De la saisie revendication d'un navire à l'injonction de ne pas faire, DMF 2015, 193 ; RD transp. 2014, n° 61, obs. M. Ndendé.

*que la saisie conservatoire, n'excluent la possibilité d'une saisie-revendication d'un navire*<sup>30</sup>. Autrement dit, ce qui n'est pas interdit est permis. Plus exactement, si le droit spécial ne prévoit rien, il faut appeler le droit commun à la rescousse. Et, puisque le droit commun admet et organise la saisie-revendication, il n'y a aucune raison de cantonner la mesure dans le monde terrestre<sup>31</sup>. Elle est tout aussi utile dans le monde maritime. Comme le fait remarquer la doctrine autorisée, "*la chose paraît définitivement entendue ("Rome a parlé") : la saisie-revendication d'un navire est possible*"<sup>32</sup>.

Dans le cadre de la présente étude, la saisie conservatoire de navire sera étudiée en envisageant, d'une part, les conditions de la saisie (I) et, d'autre part, les suites judiciaires de la saisie (II).

## **I- LES CONDITIONS DE LA SAISIE**

Il convient de distinguer les conditions de fond et les conditions de forme.

### **A-Les conditions de fond de la saisie conservatoire**

Ces conditions se rapportent tantôt à la créance cause de la saisie, tantôt au navire objet de la saisie.

#### **1. Créance cause de la saisie**

Aussi bien dans le régime international que dans le régime communautaire, la saisie conservatoire d'un navire ne peut être autorisée que si le créancier demandeur se prévaut d'une créance maritime<sup>33</sup>.

---

<sup>30</sup> Cass. com., 15 déc. 2015, navire "Shangai Belle IV", in DMF 2016, rapp. J. Lecaroz et obs. P. Bonassies

<sup>31</sup> P. Bonassies et Ph. Delebecque, DMF 2016, H.S. n° 20, p. 55, n° 61.

<sup>32</sup> P. Bonassies, obs. sous Cass. com., 15 déc. 2015, op. cit.

<sup>33</sup> Aix-en-Provence, 2<sup>e</sup> ch., 3 déc. 2015, navire "Okilebo", in DMF 2016, 425, obs. G. Piette, qui retient que : "*Le paiement réclamé correspondant à des prestations commerciales diverses et non à des frais relatifs à l'utilisation ou à la location du navire - ou de débours engagés pour le compte du navire ou de son propriétaire en lien avec son exploitation nautique, la créance alléguée n'est pas maritime au sens de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952. Dès lors, l'ordonnance ayant autorisé la saisie doit être rétractée et la mainlevée de la saisie ordonnée*". A noter cependant que, pour une saisie relevant du droit interne français, c'est-à-dire dans l'hypothèse d'une saisie conservatoire pratiquée par un français, dans un port français et sur un navire français, la nature de la créance importe peu, toute créance, même terrestre, pouvant permettre de saisir conservatoirement un navire. Il suffit que cette créance paraisse fondée en son principe. Voir : A. Vialard, La saisie conservatoire des navires affrétés, in DMF 1994, 305 ; A. Vialard, La saisie conservatoire du navire pour dettes de l'affrètement à temps, in DMF 1985, 579 ; Ph. Delebecque, Droit maritime, 13<sup>e</sup> éd. Dalloz 2014, p. 166, n° 243.

Il existe, toutefois, une différence fondamentale de conception et même de philosophie entre les deux textes. En effet, alors que la Convention internationale de Bruxelles se contente d'une simple allégation de créance maritime (art. 1<sup>er</sup> § 1<sup>er</sup>)<sup>34</sup>, ce qui favorise au-delà de toute expression le demandeur<sup>35</sup>, le Code communautaire de la marine marchande exige "*une créance maritime paraissant fondée dans son principe*" (art. 150 § 2).

Il faut entendre par créance maritime l'une des créances figurant à la liste prévue par chacun des textes (art. 1<sup>er</sup> § 1<sup>er</sup>, Convention ; art. 149, Code CCEMAC 2012). Cette liste est fermée. On parle alors de "closed list". En effet, la créance doit se rapporter à l'une des deux causes suivantes : soit à l'exercice d'un droit réel sur le navire (propriété ou copropriété contestée<sup>36</sup>, hypothèque maritime, etc.), soit à l'exploitation ou à l'usage de celui-ci (assistance, remorquage, pertes ou dommages causés aux marchandises transportées, fournitures de produits ou de matériel, etc.). Cette exigence ferme toute possibilité de saisie aux créanciers terrestres de l'armateur<sup>37</sup>.

La créance maritime paraissant fondée en son principe, qu'exige le Code communautaire de la marine marchande, n'est, en aucun cas, une créance certaine, liquide et exigible. La Cour de cassation retient, par exemple, que le créancier n'a pas à démontrer le caractère certain et sérieux de sa créance, un navire pouvant être saisi alors même que la créance alléguée est prescrite<sup>38</sup>. En effet, les saisies conservatoires de navires répondant à un souci de célérité, le juge des requêtes doit s'en tenir à une vérification sommaire des droits apparents. Une créance simplement probable

---

<sup>34</sup> En effet, "alléguer" en français signifie tout simplement "*mettre en avant sans nécessiter de preuve*". Sur la notion d'allégation de créance, voir : A. Vialard, note sous Cass ; com, 26 mai 1987, navire "African Star", in DMF 1987, 645 ; Aix-en-Provence, 15<sup>e</sup> ch. A, 3 oct. 2014, navire "Jabberwocky", obs. S. Lootgieter, qui considère que l'allégation c'est "*l'affirmation d'une créance*". Il suffit que celle-ci soit "*vraisemblable*" sans être formellement établie. La Cour d'appel de Numéa n'est donc pas dans le vrai lorsqu'elle évoque "*un principe de créance... incontestable en application de la Convention de Bruxelles 1952*" ; Aix-en-Provence, 16 oct. 2014, navire "Martha Ann", in DMF 2015, note S. Lootgieter ; P. Bonassies et Ph. Delebecque, in DMF 2015, HS n° 19, p. 58, n° 66 : "*l'allégation d'une créance, c'est-à-dire l'affirmation d'une créance signifie que les éléments fournis par le prétendu créancier doivent la rendre vraisemblable sans qu'elle ait besoin d'être formellement établie*", admettant la saisie sur le fondement de factures contestées et dont le prétendu débiteur saisi considèrerait qu'elles avaient été établies pour les besoins de la cause.

<sup>35</sup> Il n'est pas nécessaire que la créance présente un caractère certain et sérieux : com., 26 mai 1987, in DMF 1987, 645 ; 12 janv. 1988, in Bull. civ., IV, n° 15 ; 3 fév. 1998, in DMF 1998, 255.

<sup>36</sup> Pour une saisie pour propriété contestée du navire, voir : Cass. com., 28 juin 2016, navire "Karl", in DMF 2016, 892, obs. S. Sana-Chaillé de Néré : "*La remise en vente du navire avant sa livraison à son acheteur étant un fait établi, la créance du saisissant avait pour cause la propriété contestée d'un navire au sens de l'article 1<sup>er</sup> § 1<sup>er</sup>, litt. o) de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer*".

<sup>37</sup> A. Vialard, Droit maritime, 1<sup>e</sup> éd., PUF 1997, p. 313, n° 367 ; Aix-en-Provence, 2<sup>e</sup> ch., 3 déc. 2015, navire "Okilebo", op. cit., exclusion d'une créance résultant des prestations d'ordre comptable, administratif et fiscal.

<sup>38</sup> La créance peut même être prescrite : com., 7 mars 2006, in Bull. civ., IV, n° 57.



suffit<sup>39</sup>. Il en va pareillement pour *"une germe de créance"* ; *"même une créance contestée peut paraître fondée en son principe"*, au sens de l'article 152 § 2 précité. Et *"il en est de même pour une créance conditionnelle ou éventuelle"*<sup>40</sup>. Pour autant, *"s'il n'est pas nécessaire que la créance soit formellement établie quant à son existence et à son montant, il convient néanmoins que les éléments de preuve fournis rendent vraisemblable l'existence de sa créance"*<sup>41</sup>. Il s'ensuit, par voie de corollaire, qu'une créance aléatoire ne saurait fonder la saisie<sup>42</sup>.

Par ailleurs, une créance peut fonder une saisie de navire alors qu'elle n'est que pour partie maritime. En effet, inspiré de la jurisprudence française<sup>43</sup>, l'article 149 du Code communautaire de la marine marchande énonce que :

*"Les créances maritimes pouvant donner lieu à la saisie d'un navire sont celles qui résultent d'une ou de plusieurs des causes ci-après, étant précisé qu'est assimilé à la créance maritime une créance qui n'est que partiellement maritime..."*.

La question susceptible de se poser en pareille occurrence est celle de la mainlevée de la saisie. Pour apprécier le caractère libératoire ou satisfactoire de la garantie offerte, le juge se bornera à vérifier si celle qui est fournie pour le règlement de la créance maritime suffit. Si tel est le cas, la mainlevée devrait être accordée, même si rien n'est prévu pour le règlement de la créance non maritime ou de la partie non maritime de la créance<sup>44</sup>.

Enfin, à l'instar du droit commun des mesures conservatoires, les textes sur la saisie conservatoire de navires n'imposent pas au créancier saisissant de démontrer une quelconque urgence. En revanche, à la différence du droit commun qui en fait une condition essentielle, les textes gouvernant la saisie conservatoire de navires ne font pas obligation au créancier de démontrer que le recouvrement de sa créance est en péril. En effet, en raison du risque constant que fait peser sur le droit du créancier la nature itinérante du navire, élément de gage principal – sinon unique – du créancier,

---

<sup>39</sup> Navire "African Star", in DMF 1987, 645 ; navire "Noah", in DMF 1992, 134 ; navire "Nobles", in DMF 1993, 58.

<sup>40</sup> M. Donnier, Voies d'exécution et procédures d'exécution, éd. Litec 1987, p. 91, n<sup>os</sup> 205 et 207.

<sup>41</sup> Caen, 9 oct. 2003, navire "clipper Cheyenne", in DMF 2006, 131, obs. A. Rossi.

<sup>42</sup> Aix-en-Provence, 2<sup>e</sup> ch., 7 novembre 2013, navire "Anita", in DMF 2014, 423, obs. S. Lootgieter ; Ph. Delebecque, in DMF 2015, H.S. n<sup>o</sup> 19, p. 57, n<sup>o</sup> 66.

<sup>43</sup> Cass. com., 3 fév. 1998, navire "Vendredi 13", in DMF 1998, 260, rapp. J.P. Remery et obs. P. Bonassies.

<sup>44</sup> En ce sens : P. Bonassies, in DMF 1998, 263 ; J.P. Rémy, La saisie conservatoire de navires : quelques solutions récentes de la Cour de cassation, in Rev. Scapel 1998, pp. 47 et ss., notamm. p. 50 in fine.

la menace dans le recouvrement de la créance est présumée<sup>45</sup> et constitue même une évidence.

## 2. Navire objet de la saisie

a) **Notion de navire et engins exclus.** Pour que le régime maritime s'applique, il faut que l'engin nautique à saisir soit un véritable navire. "*Pivot sur lequel repose tout le droit maritime, qui en détermine le domaine et autour duquel s'organisent toutes les règles spécifiques de cette matière, le navire ne fait pourtant pas l'objet d'une définition légale unanimement admise*"<sup>46</sup>. Pour autant, une jurisprudence séculaire considère le navire comme tout engin flottant apte à effectuer la navigation maritime ou à affronter les risques et périls de la mer, étant rappelé que la navigation est maritime lorsqu'elle s'effectue en mer<sup>47</sup>. Ainsi, en droit positif, les critères généralement retenus sont la navigation maritime et l'aptitude à affronter les périls de la mer<sup>48</sup>.

La Convention internationale de Bruxelles et le Code CEMAC de la marine marchande ne s'appliquant qu'aux "navires de mer", il va sans dire que les bateaux de rivière<sup>49</sup> et les bâtiments de mer qui n'ont pas cette qualification ne peuvent faire l'objet d'une saisie conservatoire justiciable du régime maritime. C'est le cas notamment des plateformes pétrolières, pontons fixes, chalands<sup>50</sup>, usines ou hôtels flottants. C'est aussi le cas des navires devenus épaves. En effet, n'étant qu'une simple structure flottante, une épave n'est pas un navire justiciable des règles spéciales régissant la saisie des navires<sup>51</sup>. Elle retombe donc dans le giron du droit commun. De même, la qualification de navire a été refusée à des remorqueurs qui "*ne*

---

<sup>45</sup> En ce sens, B. Favarel-Vedig, La saisie conservatoire de navires en droit français, in Gaz. Pal. des 28 et 29 sept. 2005.

<sup>46</sup> J.L. Bergel, Le navire, bien meuble à coloration immobilière, in "Mélanges en l'honneur de Christian Scapel", éd. PUAM 2013, p. 77.

<sup>47</sup> Cass. req., 13 janv. 1919, S. 1919, 1, p. 340 ; Cass., 6 déc. 1976, navire "Poupin Sport", in DMF 1977, 513 ; Caen, 17 sept. 1991, navire "Zef", in DMF 1993, 50, note A. Tynaïre et DMF 1993, 20, obs. P. Bonassies ; Rouen, 30 nov. 2000, in DMF 2001, 470, note C. Navarre-Laroche ; voir aussi : S. Miribel, Qu'est-ce qu'un navire ? in "Mélanges en l'honneur de Christian Scapel", op. cit., p. 279.

<sup>48</sup> Selon le doyen Rodière, le navire se définit comme "*un engin flottant de nature mobilière, affecté à une navigation qui l'expose habituellement aux risques de la mer*" (Traité général : Le navire, **retrouver les références**). C'est une définition quasi-identique que donne le prof. A. Vialard : "*engin apte à affronter les dangers de la mer et qui est habituellement utilisé pour effectuer une navigation maritime*" (Droit maritime, PUF, 1997, p. 236).

<sup>49</sup> Les saisies de bateaux de rivières sont gouvernées par une réglementation spécifique, à savoir : les articles 64 à 71 du Code de la navigation intérieure commun à la CEMAC et à la RDC adopté le 17 décembre 1999 à Brazzaville par le Conseil des Ministres de l'UEAC, suivant Règlement n° 1499/CEMAC-036-CM-03.

<sup>50</sup> Trib. com. Arles, 14 déc. 2004, chalan "Le Littoral", in DMF 2006, 134, obs. A. Rossi, qui statue que : "*«Le Littoral», chalan auto-moteur, étant considéré comme un bateau et non comme un navire, le droit applicable à sa saisie conservatoire est le droit commun*".

<sup>51</sup> P. Bonassies, note sous Aix-en-Provence, 18 mars 1983, navire "Belstar", in DMF 1984, 608 ; Y. Tassel, Navire : saisie conservatoire, LexisNexis 2007, p. 14, n° 66.

*se trouvaient exposés à aucun des risques particuliers que comportent les voyages en mer*<sup>52</sup>.

Pareillement, cette qualification n'a pas été retenue à propos d'une barge automotrice d'une jauge brute de 1478 tonnes, au motif qu'*"il s'agit d'un engin de servitude qui n'est pas employé dans le cadre d'une navigation maritime et n'affronte pas les dangers de la mer, puisqu'il est seulement destiné à éliminer les déblais de dragage dans la rade du port"*<sup>53</sup>.

De plus fort, cette qualification est refoulée à propos d'un zodiac au motif *"qu'un zodiac est une embarcation frêle, construite en matériaux légers, qui n'est pas conçu pour effectuer des expéditions maritimes"*<sup>54</sup>.

Comme l'observe le professeur Pierre Bonassies, en effet, *"on ne peut attribuer la qualification de navire à n'importe quelle structure de bois ou de métal, ni même à n'importe quel engin flottant, mais seulement aux engins destinés à la navigation maritime, et aptes à cette navigation"*<sup>55</sup>. Ces caractéristiques sont d'un intérêt cardinal. Car, en cas de collision d'un navire avec une de ces structures flottantes, cet accident nautique échappera au régime juridique de l'abordage<sup>56</sup>. Du reste, l'exercice d'une mesure conservatoire sur ces biens est soumis au droit commun.

Au final, on pourrait définir synthétiquement le navire comme : *"... un bâtiment utilisé comme moyen de transport flottant, pourvu de moyens de propulsion autonome, d'une coque apte à effectuer une navigation maritime et à affronter les périls de la mer"*<sup>57</sup>.

La notion de navire étant élucidée, la question centrale qui se pose habituellement est de savoir si le créancier peut saisir un navire qui n'appartient pas à son débiteur. Cette question induit à distinguer trois hypothèses : le cas des navires affrétés, celui des navires apparentés et, enfin, celui des navires d'Etat.

**b) Navires affrétés.** Le cas est réglé par l'article 3 de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 sur la saisie conservatoire et par l'article 144 du Code communautaire de la marine marchande, texte qui reprend l'article 3 § 1<sup>er</sup> de ladite Convention.

---

<sup>52</sup> Cass. req., 13 janv. 1919, op. cit. ; Rouen, 30 nov. 2000, in DMF 2001, 470, note C. Navarre-Laroche.

<sup>53</sup> TGI Douala, jugement n° 646/Com, 1<sup>er</sup> oct. 2015, Etat du Cameroun s/c Ministre des finances, Activa Assurances & Sogea saton c/ China Harbour Engeneering Company (CHEC) et CCCC Guangzhou Dredging Company Ltd, barge "Kai Tuo 9", inédit.

<sup>54</sup> Caen, 17 sept. 1991, navire "Zef", op. cit. ; dans la même veine : Cass. com., 5 nov. 2003, in DMF 2004, 431, obs. P. Bonassies et DMF HS n° 9, n° 46.

<sup>55</sup> P. Bonassies, Statut et contrat dans le droit maritime, in "Mélanges en l'honneur de Christian Scapel", éd. PUAM 2013, 106.

<sup>56</sup> TGI Douala, jugement n° 646/Com, 1<sup>er</sup> oct. 2015, barge "Kai Tuo 9", op. cit., qui retient que les armateurs de cette barge ne peuvent se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue par les articles 102 et ss. du Code CEMAC de la marine marchande de 2012.

<sup>57</sup> S. Miribel, Qu'est-ce qu'un navire ?, op. cit.

D'après l'article 144, le créancier peut saisir le navire auquel la créance se rapporte, c'est-à-dire le navire causal ou débiteur, même si ce navire n'appartient pas au débiteur. En effet, en posant le postulat que le créancier peut saisir le navire auquel la créance se rapporte, ce texte fait peu de cas de l'identité du débiteur pour s'intéresser uniquement au navire. Ce qui compte n'est pas tant la qualité de propriétaire du débiteur que la source de la créance<sup>58</sup>.

Il s'ensuit, par voie de corollaire, que la saisie d'un navire pour dettes de l'affrèteur ne se heurte à aucune considération juridique, précisément si ces dettes sont nées de l'exploitation dudit navire<sup>59</sup>. L'article 3 § 4 de la Convention ne postule pas autre interprétation lorsqu'il énonce que :

*"Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affrèteur répond, seul, d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affrèteur, 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".*

Ainsi, à la question de savoir si un créancier peut saisir un navire qui n'est pas la propriété de son débiteur, la réponse affirmative ne souffre pas discussion, soit en application du paragraphe 4 alinéa 1<sup>er</sup>, pour le cas d'un affrètement "*avec remise de la gestion nautique*", c'est-à-dire d'un affrètement coque-nue, soit en application du paragraphe 4 alinéa 2 pour un autre type d'affrètement, c'est-à-dire un affrètement à temps ou un affrètement au voyage<sup>60</sup>. Il faut et il suffit que le créancier saisissant fasse valoir une "*créance maritime relative au navire*" dont la saisie est impétrée.

Ainsi que le fait observer fort à propos la doctrine spécialisée, "*la clé de la solution ne tient donc pas dans le type d'affrètement, mais dans le concept de «créance maritime relative au navire». La saisie d'un navire pour dette de l'affrèteur ne dépend que d'une seule question : savoir si le demandeur se prévaut d'une créance maritime au navire*"<sup>61</sup>. Ne s'y est donc pas trompé le Président du tribunal de première instance de Douala-Bonanjo, lorsque, dans son ordonnance de référé n° 460 rendue le 26 juin 2015<sup>62</sup>, il retient :

*"Ce texte (article 144 du Code communautaire de la marine marchande) permet, à n'en point douter, la saisie conservatoire du navire auquel la créance se rapporte,*

---

<sup>58</sup> A. Vialard, Droit Maritime, op. cit., p. 315, n° 370.

<sup>59</sup> A. Vialard, La saisie des navires pour dettes de l'affrèteur à temps, in DMF 1985, 579 ; La saisie conservatoire des navires affrétés, in DMF 1994, 305.

<sup>60</sup> En ce sens, trib. com. Marseille, 4 juin 2003, navire "Peljasper", in Rev. Scapel, 2003, 108 ; DMF 2004, HS n° 8, n° 56, obs. P. Bonassies ; Y. Tassel, Navire : saisie conservatoire, op. cit., p. 15, n° 71.

<sup>61</sup> Y. Tassel, ibid.

<sup>62</sup> TPI Douala-Bonanjo, Ord. réf., n° 460, 26 juin 2015, navire "Apisara Naree" (inédit).

*indépendamment de l'identité du débiteur et que la créance soit privilégiée ou non et même que le débiteur soit l'affréteur ou le propriétaire du navire... "*<sup>63</sup>.

Par ailleurs, en sus du navire auquel la créance se rapporte, le demandeur est admis à saisir "*tout autre navire appartenant à celui qui était propriétaire du navire auquel la créance se rapporte*". Dès lors, il coule de source que le demandeur peut saisir n'importe quel navire appartenant au débiteur, que ce débiteur soit propriétaire ou seulement affréteur du navire auquel la créance se rapporte<sup>64</sup>.

**c) Navires apparentés ("*associated ou sister ship*").** On entend par navires apparentés les navires qui sont la propriété de sociétés différentes, mais qui ont entre elles des liens éminemment étroits à s'y méprendre. La question ici est donc de savoir s'il est possible pour un créancier de saisir un navire exploité non pas par le débiteur lui-même, mais par une compagnie liée à celle du débiteur, c'est-à-dire le navire apparenté au navire appartenant au débiteur. De fait, cette question procède du développement de la technique des "*single ships*" ou "*one ship companies*", laquelle consiste, pour une société d'armement, à créer une personne morale par navire afin de cloisonner juridiquement les patrimoines en cas de dette. Cette technique a donc pour effet de tempérer les rigueurs de la Convention de Bruxelles sur la saisie conservatoire qui autorise, exception faite de certaines créances particulières<sup>65</sup>, la saisie de l'un quelconque des navires appartenant au débiteur pour une créance maritime relative à un autre de ses navires (art. 3 § 1<sup>er</sup>, Convention ; art. 144, Code CEMAC 2012). En cloisonnant artificiellement - et même artificieusement - leurs patrimoines par la création d'autant de personnes morales que de navires qu'ils possèdent, certaines sociétés d'armement ont pensé minimiser les risques de saisie<sup>66</sup>. Pour désamorcer cette stratégie, s'est développée la jurisprudence dite de "*navires apparentés*" qui autorise la saisie conservatoire d'un navire appartenant à une société tierce sous certaines conditions. En vertu de cette jurisprudence, il suffisait au créancier d'établir une communauté d'intérêts entre le débiteur de la créance maritime et la société tierce, propriétaire du navire, pour que la saisie dudit navire soit ordonnée<sup>67</sup>. Après une "frénésie"<sup>68</sup> de saisies de navires apparentés du fait de la

---

<sup>63</sup> On peut toutefois regretter que le juge des référés ait omis de faire référence aux prévisions de l'article 3 § 1 et 4, alors que le Cameroun est partie à la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 depuis le 23 avril 1958.

<sup>64</sup> Aix-en-Provence, 11 mars 1988, navires "Hakki-Morgul" et "Morgul", in DMF 1989, 367 ; Rennes, 21 juin 1989, in DMF 1989, 649 ; Douai, 8 fév. 1990, navire "Gallia", in DMF 1992, 359 ; Y. Tassel, Navire : saisie conservatoire, op. cit., p. 16, n° 78.

<sup>65</sup> Il s'agit de créances pour lesquelles la saisie ne peut porter que sur le navire qui en est la source. Ces créances sont prévues par l'article 1 § 1<sup>er</sup> litt. o), p) et q), à savoir "*la propriété contestée d'un navire*" (litt. o), "*la copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits au produit d'exploitation d'un navire en copropriété*" (litt. p), et "*toute hypothèque maritime et tout mort-gage*" (litt. q).

<sup>66</sup> Ph. Delebecque, Les "single ship companies", in Mélanges en l'honneur du Pr Le Canut, Lextenso Editions, 2014 ; J. Lecaroz, rapp. Cass. com., 14 juin 2016, navire "Ag Vartholomeos", in DMF 2016, 1014.

<sup>67</sup> Rennes, 21 juin 1989, navires "Brave Mother" et "Brave Themis", in DMF 1989, 649, et DMF 1990, 60, obs. P. Bonassies, confirmé par cass. com., 12 fév. 1991, in DMF 1991, 315 et DMF 1992, 84, obs. P. Bonassies ; Bordeaux, 13 juin 1990, navire "Osiris I", in DMF 1991, 174, note A. Vialard, confirmé par cass. com., 27 nov. 1991, Bull. civ. 1991, IV, n° 359 ; DMF 1992, note Pestel-Debord ; Bordeaux, 2 juil.

jurisprudence qui faisait manifestement bon marché de la personnalité morale de la société propriétaire de chacun des navires, la Cour de cassation a fini par donner un coup de semonce à cet apparemment abusif de personnes morales sociétaires<sup>69</sup>. Désormais, sur le visa de l'article 1842 alinéa 1<sup>er</sup> du Code civil<sup>70</sup>, la Cour de cassation exige que soit démontrée la fictivité de l'une ou l'autre des sociétés<sup>71</sup> en cause et non plus leur apparente communauté d'intérêts<sup>72</sup>. En raison de sa double nature, contrat et personne morale, la société est fictive, soit en raison de l'absence d'un élément constitutif du contrat de société (par exemple, l'absence d'"affectio societatis"), soit en raison d'un abus de personnalité morale (par exemple, l'absence d'une autonomie patrimoniale). Dans une société, les associés acceptent de partager les pertes et les profits. La société a un patrimoine propre qui est distinct de celui de ses associés et des autres sociétés sœurs qui font partie du même groupe. C'est le défaut de ce patrimoine qui entraîne l'absence d'"affectio societatis" et, partant, la fictivité de la société<sup>73</sup>. Dans un arrêt récent<sup>74</sup>, la Cour de cassation semble exhumer le critère de l'apparence que l'on croyait disparu, notamment en le combinant avec celui de la fictivité. En la cause, la Cour de cassation approuve la Cour d'appel d'avoir jugé que Blueshell serait le propriétaire apparent du navire "Ag Vartholomeos" et n'aurait aucune attache territoriale, son siège social n'étant qu'une boîte postale à Saint-Kitts & Nevis. Et, bien que Blueshell possédait effectivement un patrimoine (compte bancaire sur lequel elle recevait de l'argent), cela n'a pas convaincu la Cour d'appel de Rennes<sup>75</sup> et pas davantage la Cour de cassation, toutes deux ayant retenu l'absence d'activité réelle propre du propriétaire du navire, symptomatique de la fictivité<sup>76</sup>.

---

1992, in DMF 1992, 510 et 623, note A. Vialard, cassé par cass. com., 15 nov. 1994, in DMF 1995, 135, rapp. Nicot et obs. Y. Tassel.

<sup>68</sup> J. S. Rohart, Faut-il se méfier de l'apparence ou la saisie conservatoire de navires apparentés ?, in DMF 1988, 564.

<sup>69</sup> Cass. com, 21 janv. 1997, navire "Cast Huski", in DMF 1997, 662, note A. Vialard..... ; parler aussi des aff. "Alexander 3 et Osiris 1 ; consulter l'ouvrage sur la saisie conservatoire de navire publié à PUAM.

<sup>70</sup> Ce texte énonce que : "*les sociétés autres que les sociétés en participation visées au chapitre III jouissent de la personnalité morale à compter de leur immatriculation*". **Cet article est identique à l'article 98 de l'Acte uniforme OHADA relatif au droit des sociétés commerciales et du GIE.**

<sup>71</sup> Sur ce point, voir : J.J. Daigre, "Société fictive", Répertoire des droits de sociétés, D., n° 19.

<sup>72</sup> Cass. com., 15 nov. 1994, op. cit. ; cass. com., 17 mars 1996, in DMF 1996, 503 ; 21 janv. 1997, op. cit.

<sup>73</sup> Rouen, 13 sept. 2000, navire "Oradana", in DMF 2001, 1028, note B. Marguet. En l'occurrence, un même compte bancaire est utilisé par le débiteur et le propriétaire du navire saisi, toute chose symptomatique de la fictivité.

<sup>74</sup> Cass. com., 14 juin 2016, navire "Ag Vartholomeos", op. cit.

<sup>75</sup> DMF 2014, 759, obs. G. Piette.

<sup>76</sup> Dans la même veine : cass. com., 15 oct. 2002, navire "Taganroga" et "Razna", in DMF 2003, 756, obs. P. Simon, qui statue que la fait que des sociétés soient détenues à 100% par leur société mère ne suffit pas à établir qu'elles ne disposaient pas d'un patrimoine propre et qu'elles étaient donc fictives. Mais, si l'activité pour laquelle la société a été constituée est inexistante, cette société est fictive dans la mesure où la société mère reste "*le véritable maître des contrats*" ; Versailles, 19 fév. 2003, navire "Arti", in DMF 2003, 763, obs. P.Y. Nicolas, qui juge que la filiale française d'un groupe sidérurgique chinois était fictive en l'état de son absence d'activité propre.

En droit commun, le principe est clair qui énonce qu'un créancier ne peut saisir qu'un bien appartenant à son débiteur. En effet, le droit de gage du créancier ne porte que sur le patrimoine de son débiteur (art. 2284 et 2285, Code civil). Pour autant, si le tiers et le débiteur se confondent, plus précisément si leurs patrimoines prètent à confusion, la saisie peut être pratiquée sur le navire de l'un pour les dettes contractées par un autre. La question ardue reste cependant d'établir cette confusion, voire de rétablir la réalité lorsque le tiers est une personne fictive. Dans un arrêt du 4 février 2014<sup>77</sup>, la Cour d'appel de Rennes admet la saisie conservatoire d'un navire n'appartenant pas au débiteur en raison de la fictivité de la société tierce, propriétaire apparent du navire saisi. A noter que la fictivité est une question de fait dont la preuve résulte notamment, ainsi que le relève la décision susvisée, de ce que la société en cause "*n'a aucune réalité physique, aucune indépendance de direction, ni aucune autonomie financière*". Cette preuve suppose, de la part du demandeur, des recherches approfondies et précises de nature à emporter la conviction du juge, lequel ne saurait se satisfaire de simples présomptions. Au surplus, l'annotateur de l'arrêt susvisé suggère de subordonner les droits du créancier à la démonstration d'une fraude qu'il faudrait imputer au débiteur ou à son complice. S'il faut respecter le principe du cloisonnement juridique et patrimonial de la personne morale sociétaire, il ne faut pas oublier que le droit permet au créancier d'exercer, en dehors de toute fraude, une action en déclaration de simulation dont l'objet est simplement d'établir, par tous les moyens, la réalité qui se cache derrière l'apparence (art. 1321 du Code civil), en somme de retrouver le grain des choses derrière la paille des mots.

**d) Navires d'Etat.** Un navire d'Etat est un navire dont l'Etat possède la propriété ou assure l'exploitation. Dans le droit fil de l'article 3 de la Convention de Bruxelles du 10 avril 1926 pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, l'article 144 § 2 du Code communautaire de la marine marchande énonce que :

*"Les navires appartenant à un Etat, ou exploités par lui, ne peuvent être saisis si, au moment où la créance est née, ils étaient affectés à un service gouvernemental et non commercial"*.

Le principe est donc celui de l'insaisissabilité des navires d'Etat. En effet, comme tout bien de l'Etat, le navire lui appartenant bénéficie d'une immunité d'exécution. Cette immunité couvre également les cargaisons transportées par ce navire, pour autant qu'elles appartiennent à l'Etat. Le principe de l'insaisissabilité des navires d'Etat résulte aussi bien de l'article 3 de la Convention de Bruxelles du 19 avril 1926 susdite que de l'article 30 de l'Acte uniforme OHADA portant organisation des procédures simplifiées de recouvrement et des voies d'exécution. Il ne s'applique qu'autant que

---

<sup>77</sup> DMF 2014, 717, navire "Ag Vartholomeos", obs. G. Piette ; P. Bonassies et Ph. Delebecque in DMF 2015, HS n° 19, p. 60, n° 70.

le navire d'Etat est armé à des fins de puissance publique<sup>78</sup> et n'est pas exclusivement affecté à un service commercial, auquel cas il serait assimilé à un navire d'armement privé et, dès lors, serait susceptible d'être saisi<sup>79</sup>. On est bien en présence d'une situation singulière, d'un certain paradoxe : l'Etat peut être poursuivi et condamné à payer, mais la condamnation n'autorise pas saisir un navire qu'il possède ou exploite<sup>80</sup>.

## **B- Les conditions de forme de la saisie conservatoire**

Alors que les conditions de fond sont prévues aussi bien par la Convention de 1952 que par le Code communautaire de la marine marchande, les conditions de forme résultent, pour l'essentiel, de ce code.

Article 150 § 1<sup>er</sup> : "*La saisie conservatoire est autorisée par ordonnance rendue sur requête par l'autorité judiciaire compétente après avis de l'autorité maritime compétente*".

### **1. Avis préalable de l'Autorité maritime compétente**

Interférence de l'autorité administrative dans une procédure qui se veut exclusivement judiciaire. Il s'agit d'une singularité des Etats membres de la CEMAC qu'on ne trouve pratiquement nulle part ailleurs<sup>81</sup>. Cet avis consiste à dire si la créance a une nature maritime ou pas, dès lors que seules les créances maritimes autorisent la saisie de navire en Afrique centrale. Fort heureusement, cet avis a un caractère purement consultatif et ne lie pas le juge qui peut ainsi accorder la saisie, alors même qu'un avis défavorable a été porté sur la requête par l'autorité maritime (art. 148).

Au Cameroun, cet avis est émis exclusivement par le Ministre des transports qui coiffe la casquette de l'autorité maritime compétente, alors que dans les autres pays de la CEMAC, notamment au Congo et au Gabon, les prérogatives de l'autorité maritime compétente sont exercées par le Directeur général de la marine marchande dont les bureaux se trouvent généralement à proximité du port où la saisie est

---

<sup>78</sup> Cass. civ., 4 fév. 1986, navire "Ghat", in DMF 1986, note R.A. ; Rev. crit. DIP 1986, 718, note Mayer ; cassant Aix-en-Provence, 20 sept. 1984, Rev. crit. DIP 1985, 358, note M. Remond-Gouilloud ; DMF 1986, p. 16, n° 12, obs. P. Bonassies, qui avait autorisé la saisie d'un navire libyen alors que ce navire avait une activité de puissance publique.

<sup>79</sup> Sur la question, voir : D. Guyot, Immunité des navires d'Etat : les thèses en présence, in DMF 1987, 405.

<sup>80</sup> R. Rodière, Le navire, D. 1980, n° 192-A ; Y. Tassel, Navire : saisie conservatoire, op. cit., p. 14, n° 65 in fine.

<sup>81</sup> Sur la question, voir : G. Ngamkan, Saisie conservatoire de navires en Afrique centrale : l'avis de l'autorité maritime compétente : une exigence superflue ?, in DMF 2000, 665.



effectuée. Du fait de la délocalisation de la Direction des affaires maritimes et des voies navigables au Ministère des transports à Yaoundé par décision n° 0002397/L/MINT/SG/DAG datée du 4 juillet 2012, obtenir cet avis au Cameroun relève d'une vraie gageure. Car, il faut se rendre à Yaoundé pour obtenir l'avis préalable. Qui pis est, le Ministre des transports émet personnellement cet avis. Or, il peut arriver qu'il soit absent. Quand on connaît la brièveté du séjour d'un navire à quai, on comprend aisément l'immense désillusion des créanciers maritimes. En effet, la saisie conservatoire des navires est une procédure qui ne s'accommode guère des lenteurs administratives.

## 2. Ordonnance sur requête (voir : Ph. Delebecque, n° 245 ; Y. Tassel, n° 34)

Une requête aux fins de saisie conservatoire est destinée au juge des requêtes du lieu où la saisie doit être pratiquée<sup>82</sup>. Cette requête contient un certain nombre de mentions permettant d'identifier les parties litigantes, la nature et le montant de la créance, etc. Elle doit, en tout état de cause, mentionner l'avis de l'autorité maritime compétente. A cette requête sont jointes toutes les pièces de nature à établir le caractère maritime de la créance et son apparente pertinence. En effet, l'article 150 § 2 du Code communautaire de la marine marchande dispose que la saisie "*est accordée dès lors qu'il est justifié d'une créance maritime paraissant fondée dans son principe*"<sup>83</sup>.

La saisie conservatoire de navire requiert nécessairement une autorisation judiciaire, même si le requérant est muni d'un titre exécutoire<sup>84</sup>. L'article 1<sup>er</sup> § 2 de la Convention de Bruxelles, qui définit la notion de saisie conservatoire, ne postule pas autre interprétation. En effet, ce texte définit la saisie conservatoire de navires comme "*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*".

Lorsque le juge des requêtes refuse d'accorder l'autorisation de saisir, le créancier peut-il relever appel ? La difficulté procède de ce que, en général, le juge des requêtes ne rend pas formellement une décision de rejet de la demande, mais se borne à porter

---

<sup>82</sup> En droit camerounais, ce juge est le Président du tribunal de première instance. C'est le Président du tribunal de première instance de Douala-Bonanjo si la saisie est pratiquée à Douala.

<sup>83</sup> Préciser cette notion

<sup>84</sup> Cass. com., 1<sup>er</sup> oct. 1997, navire "Secil Angola" in DMF 1998, 17 ; Rev. crit. DIP 1997, 751, rapp. J.P. Remery, rappelant qu'en vertu de l'article 4 de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 sur la saisie conservatoire des navires de mer, ensemble l'article 29 du décret n° 67-967 du 27 oct. 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mers, "*il ne peut être pratiqué de saisie conservatoire d'un navire sans l'autorisation préalable du juge et qu'à défaut la saisie est nulle*". Il en va de même sous l'empire du Code communautaire de la marine marchande (art. 150).

des mentions manuscrites soit sur la requête, soit sur un papillon annexé sur la requête rejetée. D'autre part, cette décision n'est pas notifiée au demandeur. Il incombe, en effet, au conseil du créancier de faire diligence au cabinet du juge des requêtes à l'effet de savoir si sa demande a été solutionnée. Dans ces conditions, le demandeur aurait manifestement intérêt à se présenter à nouveau devant ce dernier avec de nouvelles pièces, pour essayer de la convaincre, plutôt que de tenter d'interjeter appel.

La saisie conservatoire de navire n'est pas subordonnée à la justification et à la notification préalable d'un titre exécutoire, tout simplement parce qu'il ne s'agit pas d'une mesure d'exécution forcée (Cass. com., 4 mars 2014, in DMF 2014, 544, Rapp. J.P. Remery ; RDTransp. 2014, n° 24, obs. M. Ndendé ; et les observations des profs Ph. Delebecque et P. Bonassies in DMF HS n° 18, n° 49. Pour la Cour de cassation, "*la notification préalable du titre exécutoire n'est exigée que pour la saisie-exécution d'un navire, non pour sa saisie conservatoire, laquelle n'est pas une mesure d'exécution forcée*"). Imposer cette notification serait assurément contraire à l'effet recherché, à savoir surprendre le débiteur. Il reste évident que, qui peut le plus peut le moins et qu'une saisie conservatoire peut être autorisée sur le fondement d'un titre exécutoire (En accord avec cette opinion (P. Bonassies et Ph. Delebecque, in DMF 2015, H.S. n° 19, p. 57, n° 65).

### **3. Mise œuvre de la procédure de saisie**

- a) **Intervention de l'huissier de justice** (voir Y. Tassel, n° 35). Article 152 : "La saisie est pratiquée entre les mains du capitaine du navire par un huissier de justice qui en dresse procès-verbal. Copie du procès-verbal est notifiée au commandant du port, à l'autorité maritime compétent, au Consul de l'Etat du pavillon ou, à défaut au consignataire du navire".

Ce procès-verbal doit comporter un certain nombre de mentions : les nom, profession et domicile du créancier requérant de l'huissier, l'ordonnance sur requête autorisant la saisie, le montant de la créance dont la saisie est destinée à garantir le paiement, la date du commandement, l'élection de domicile du créancier dans le lieu où siège l'autorité judiciaire compétente et dans le lieu où le navire est amarré, les nom et adresse du propriétaire du navire, les nom, catégorie, tonnage et nationalité du navire (art. 152 § 2). Le même procès-verbal doit énoncer et décrire les chaloupes, canots, agrès et appareils du navire, ainsi

que ses provisions et soutes, lesquels font partie intégrante du navire, étant des meubles par destination affectés au service du navire<sup>85</sup>.

#### 4. Mise à contribution de l'autorité maritime

L'autorité maritime joue un rôle primordial dans l'implémentation de la saisie. Sitôt qu'elle est informée de la saisie conservatoire d'un navire, l'autorité maritime émet l'interdiction d'appareiller et en assure l'application (art. 145). Cette interdiction d'appareiller est notifiée, par exploit d'huissier, à la capitainerie qui doit empêcher le départ du navire. Mais, ce n'est pas tant cette interdiction d'appareiller que la saisie elle-même qui cloue le navire à quai. En effet, ainsi que le rappelle, avec une netteté sans bavure, l'article 151 du Code communautaire de la marine marchande, "*la saisie conservatoire empêche le départ du navire...*".

L'autorité maritime est, en outre, constituée gardien du navire saisi. Et, dans l'accomplissement de son mandat rémunéré, elle assume une obligation de moyen (art. 154).

## II - LES SUITES JUDICIAIRES DE LA SAISIE ([Ph. Delebecque, n° 245 ; Remond-Gouilloud, n° 299](#))

Le principal effet de la saisie c'est l'immobilisation du navire. "*La saisie conservatoire empêche le départ du navire. Elle ne porte aucune atteinte aux droits du propriétaire*" (art. 151, Code CEMAC), ce qui signifie qu'elle est une simple mesure conservatoire qui ne préjudicie pas au fond. Il n'y a donc aucune indisponibilité juridique, dès lors que le navire saisi peut effectuer des voyages avec l'autorisation de la juridiction compétente<sup>86</sup> et peut même être vendu avec l'accord du créancier. En effet, ainsi que l'observe un auteur, "*l'indisponibilité n'est pas pour un tel bien l'atteinte au droit d'en disposer par des actes juridiques, mais bien l'interdiction de le déplacer, donc d'en faire usage hors des limites du port de la saisie. Il s'agit donc bien d'une indisponibilité matérielle*"<sup>87</sup>. Dès lors, tout départ frauduleux du navire confine à un détournement de bien saisi, délit prévu et réprimé par l'article 190 du Code pénal camerounais<sup>88</sup>.

---

<sup>85</sup> Ph. Delebecque, Droit maritime, 13<sup>e</sup> éd., op. cit., p. 71, n° 86 in fine, qui considère le navire comme "*une entité juridique qui comprend non seulement la coque et la machine, mais tous les accessoires nécessaires à la navigation maritime*".

<sup>86</sup> Voir : Cass. Crim., 3 sept. 2002, navire "Lynndy", in DMF 2003, 82, qui juge que : "*La saisie conservatoire, qui rend indisponible le bien saisi, n'en interdit pas l'usage*"

<sup>87</sup> A. Rossi, La nature d'une saisie conservatoire de navires, thèse doctorat, Paris 2004, cité par B. Favarel-Vedig, op. cit.

<sup>88</sup> Voir par exemple : Aix-en-Provence, 5<sup>e</sup> ch. Corr., 17 févr. 2009, navire "Magia", in Rev. dr. transp. Juil.-août 2009, comment. 47, qui retient qu'"*en donnant l'ordre à son employé, qui avait reçu*

Par ailleurs, pour ne pas compromettre le bon déroulement des activités portuaires, le commandant du port ou le responsable de la société d'exploitation portuaire où se trouve le navire saisi peut néanmoins, dans le cadre de son pouvoir de police exorbitant, autoriser les mouvements du navire à l'intérieur du giron portuaire.

Une fois le navire fait prisonnier, le débiteur - réel ou présumé - ne manquera pas de réagir. En effet, ainsi que l'a fait observer le professeur Emmanuel du Pontavice, "*ships are built to plough the sea and not to lie by the walls*"<sup>89</sup>. De ce fait, les textes mettent à sa disposition plusieurs leviers qu'il peut actionner.

## **A - Actions en référé : moyens de défense du débiteur**

Le propriétaire de navire, qui entend libérer son bien du joug du créancier saisissant, lorsqu'il conteste le bien-fondé de la créance, dispose de deux moyens : il peut, soit solliciter l'autorisation de départ du navire ou un ou plusieurs voyages, soit demander la rétractation de l'ordonnance autorisant la saisie dont le principal corollaire est la mainlevée.

### **1/ Demande d'autorisation de voyages**

Il s'agit d'une mesure d'aménagement des effets de la saisie qui peut paraître très utile pour permettre par exemple la livraison d'une denrée périssable. Alors qu'elle est limitée, dans la Convention de Bruxelles, aux saisies pratiquées en garantie des créances maritimes énumérées à l'article 1<sup>er</sup> § 1<sup>er</sup>, litt. o) et p), c'est-à-dire "*la propriété contestée d'un navire*" et "*la propriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété*", dans le Code communautaire de la marine marchande, cette mesure est admise de façon plus générale ; elle est organisée par l'article 146, texte qui se lit de la manière suivante :

***"1. Nonobstant toute saisie et à tout moment, le juge des référés peut, après avis de l'autorité maritime, autoriser le départ du navire pour un ou plusieurs voyages déterminés. Pour obtenir cette autorisation, le requérant doit fournir une garantie d'un montant suffisant et sous une forme satisfaisante".***

---

*notification de la décision de saisie conservatoire, de quitter le port alors même qu'il avait eu connaissance de cette décision et que l'assignation au fond avait été délivrée la veille et refusée, le prévenu a commis l'infraction de détournement d'objet saisi sanctionnée par l'article 314-6 du Code pénal".*

<sup>89</sup> E. du Pontavice, Le statut des navires, n° 313.

Ainsi, comme pour la demande de saisie, la demande d'autorisation de voyages requiert l'avis de l'autorité maritime compétente, laquelle apparaît, au final, comme *"la plaque tournante en matière de saisie conservatoire de navires"* en Afrique centrale<sup>90</sup>.

Lorsque le juge des référés accorde l'autorisation d'effectuer des voyages, il doit fixer une date butoir de retour du navire au port de la saisie. L'omission de ce délai constitue, à n'en point douter, une méconnaissance avérée des prévisions lumineuses de l'article 147 du Code communautaire de la marine marchande. En pareille occurrence, le créancier saisissant est en droit de s'adresser au juge des référés pour qu'il fixe, en toute urgence, ce délai<sup>91</sup>.

## **2/ Demande de mainlevée de la saisie**

D'après le doyen Rodière, *"tout armateur sérieux la demande (la mainlevée de la saisie) dès que la saisie conservatoire est exercée ; il n'attend pas que le tribunal soit saisi au fond et juge qu'il ne doit rien et que la saisie est nulle ; il s'empresse de délivrer son navire, quitte à agir d'autre part"*<sup>92</sup>.

S'agissant d'une voie de recours qui est introduite sous la forme d'un référé rétractation contre une ordonnance de requête, le juge compétent est bien évidemment celui qui a autorisé la mesure ; peu importe que le juge du fond ait été saisi<sup>93</sup>. Il lui appartient, à cette occasion, d'apprécier lui-même l'existence des conditions de fond de la saisie conservatoire pour la maintenir ou y mettre fin<sup>94</sup>. Il peut notamment, sans excéder ses pouvoirs, rechercher les circonstances de l'accident de mer d'où résultait la créance invoquée par le saisissant<sup>95</sup>. Il ne peut, cependant, accueillir la demande de mainlevée sans enjoindre au préalable au saisissant, qui n'avait conclu que sur la compétence, de s'expliquer sur la question de fond<sup>96</sup>. Par ailleurs, la demande de mainlevée n'est elle-même recevable que si elle est présentée par une personne ayant des droits sur le navire, cette question de la

---

<sup>90</sup> G. Ngamkan, Saisie conservatoire de navires en Afrique centrale : l'avis de l'autorité maritime compétente, une exigence superflue ? op. cit. p. 668, n° 4.

<sup>91</sup> TPI Douala, ord. réf. n° 435, 3 janv. 2002, Betecnico c/ Nikos Matsamakos et le Directeur des affaires maritimes et des voies navigables, navires "Iraklis I" et "Iraklis II", inédit, statuant alors sur le fondement de l'article 117 du Code communautaire de la marine marchande de 2001.

<sup>92</sup> R. Rodière, Traité général de droit maritime, tome 2, Le navire, n° 203.

<sup>93</sup> Cass. com., 7 juin 1994, navire "Heideberg", in Bull. civ., n° 206 (deux arrêts).

<sup>94</sup> Cass. civ., 2<sup>e</sup>, 14 oct. 2007, in Bull. civ. II, n° 200.

<sup>95</sup> Cass. com., 29 oct. 1991, navire "Antilles", in Bull. civ. IV, n° 318.

<sup>96</sup> Cass. com., 7 fév. 1995, navire "Lady Anne" (deux arrêts), cité par J. P. Rémy, La saisie des navires dans la jurisprudence actuelle de la Cour de cassation, in Rapport de la Cour de cassation 1995, La documentation Française, p. 181.

qualité pour agir en mainlevée ne pouvant être éludée comme touchant au fond du droit de propriété<sup>97</sup>.

Ce juge étant en règle générale saisi selon la procédure urgente de référé heure à heure, sa décision n'a pas autorité de la chose jugée au fond. Par suite, ainsi que nous le verrons infra, rien n'empêche le juge du fond, notamment lorsqu'il considère que la créance n'est pas fondée, de prononcer la mainlevée de la saisie<sup>98</sup>.

En tout état de cause, la charge de la preuve incombe au créancier saisissant, c'est-à-dire au défendeur dans le cadre de ce référé rétractation, auquel il appartient d'établir le bien-fondé de la mesure contestée<sup>99</sup>.

## **B - Actions au fond**

Ces actions peuvent être intentées soit à l'initiative du débiteur, soit à l'initiative du créancier. Alors que la première action est facultative et dépend de la seule volonté du débiteur, la seconde est obligatoire, car prescrite à peine de caducité de la saisie (**citer la jdce dans le Code**)

**1/ Action en indemnisation pour saisie abusive** (aff. "Tim Buck" ; voir mes conclusions et la jurisprudence citée) (R. Gouilloud, n° 300)

Aix-en-Provence, 2<sup>e</sup> ch., 21 sept. 2011, navire "Scandinavia", in DMF 2012, 807, qui retient "*qu'en s'abstenant de vérifier si le navire saisi - qui n'était pas celui «auquel la créance se rapporte» - appartenait à son débiteur, le créancier saisissant ne peut invoquer la «théorie de l'apparence» dès lors qu'il savait les conséquences hautement préjudiciables d'une telle mesure et qu'il lui était aisé de vérifier l'identité du propriétaire du navire saisi. La saisie pratiquée dans de telles conditions est fautive et a causé au saisi un préjudice qu'il convient d'indemniser représenté par l'immobilisation du navire pendant une durée restreinte*". Dans la même veine, TGI Douala, jugement civil n° 166, 15 fév. 2010, NB Shipping et Bremen Overseas Chartering and Shipping (BOCS) c/ Société Cameroon Continental Merchants Ltd (SCCM), navire "Tim Buck", qui condamne le créancier saisissant, la société SCCM à payer aux armateurs la somme de **111 096 411,2 F CFA** en réparation de divers préjudices soufferts par ces derniers par suite de l'immobilisation abusive du navire "Tim Buck". En effet, ce navire a été saisi pour une créance se rapportant au navire "African Sky". A la suite de la saisie de ce navire, ses armateurs avaient émis une lettre de garantie en contrepartie de la mainlevée. Le créancier saisissant a

---

<sup>97</sup> Cass. com., 17 juillet 1984, navire "GME Atlantico", in Bull civ IV, n° 204 ; DMF 1985, 154, note R. A.

<sup>98</sup> Voir art. 155 § 2, Code communautaire de la marine marchande. Voir aussi : Cass., 2<sup>e</sup> civ., 18 janv. 2001, Bull. civ., II, n° 12 ; Rev. Scapel 2001, 37.

<sup>99</sup> Cass., 2<sup>e</sup> civ., 9 mai 1988, in Bull. civ., II, n° 113.

négligé d'engager une action au fond à l'effet de se faire remettre, le cas échéant, les causes de la lettre de garantie. Contre toute attente, prétendant que le navire "Tim Buck" était le sister ship de "African Sky" sans en fournir le moindre adminicule de nature à accréditer cette affirmation, SCCM a procédé à la saisie du "Tim Buck" lors de son escale au port de Douala en 2007. Les armateurs ayant démontré que ce navire était totalement étranger à la créance alléguée et que de surcroit les pourparlers étaient très avancés entre le créancier saisissant et le P & I Club du navire "African Sky", le juge des référés a donné mainlevée de la saisie. Forts de cette mainlevée, les armateurs ont saisi le tribunal de grande instance de Douala en indemnisation du préjudice subi. C'est dans ces conditions qu'intervient le jugement susvisé, lequel, au surplus, a été confirmé par la Cour d'appel du Littoral à Douala par l'arrêt n° 152/Civ du 21 sept. 2012 (Société Cameroon Continental Merchants Ltd (SCCM) c/ NB Shipping et Bremen Overseas Chartering and Shipping (BOCS)), seul le montant de la condamnation ayant été ramené à **54 028 152,2 F CFA**.

## **2/ Action en obtention d'un titre exécutoire (Remond-Gouilloud, n° 301) et possibilité d'une demande reconventionnelle ou incidente (à vérifier) en mainlevée de saisie**

L'action en obtention d'un titre exécutoire est une action principale engagée à l'initiative du créancier saisissant, tandis que la demande en mainlevée de la saisie est une demande incidente émanant du débiteur saisi.

### **a) Action en obtention d'un titre exécutoire**

Cette formalité exigeante transpire de l'article 155 § 1<sup>er</sup> du Code communautaire de la marine marchande, texte qui se décline de la manière suivante :

*"1. A compter de la notification du procès-verbal de saisie conservatoire et à peine de caducité, le saisissant doit, dans un délai d'un mois, introduire une procédure ou accomplir les formalités nécessaires à l'obtention d'un titre exécutoire".*

**Relativement au type de procédure pouvant être introduite au fond, voir : G. Brajeux, saisie conservatoire de navire entre le droit maritime et le droit commun.**

La méconnaissance de cette formalité exigeante est sanctionnée par la caducité. Il s'agit de la caducité de la saisie et non de l'ordonnance l'ayant autorisée<sup>100</sup>.

---

<sup>100</sup> Cass. com., 14 oct. 1997, navire "Marine Evangeline", in DMF 1998, 24, rapp. J.P. Remery ; voir aussi : Cass. civ., 18 fév. 1995, in Bull. II, n° 34, p. 24, qui précise que "...la Cour d'appel n'était pas saisie d'une demande de caducité de la mesure" ; voir également A. Rossi, La saisie conservatoire de

Sanction de l'inaction du créancier saisie : restitution de la garantie fournie en libération du navire saisie (TPI Douala-Bonanjo, ord. réf. n° 480, 5 oct. 2007, Salam International Transport and Trading Co Ltd c/ AS Dan Bunkering Ltd, Ecobank Cameroun S.A., Greffier en chef du TPI Douala-Bonanjo, navire "Salam 4", inédit : en l'occurrence, bien que le créancier saisissant AS Dan Bunkering Ltd ait fait délivrer une assignation aux armateurs à comparaître devant le TGI Douala, cette assignation n'avait pas été enrôlée. Le délai d'un mois ayant expiré, nanti d'un certificat de non-enrôlement délivré par le Greffier en chef du TGI de Douala, les armateurs ont saisi le juge des référés pour faire constater la caducité de la saisie pratiquée le 16 fév. 2007. Accédant à la demande des armateurs, le juge des référés a ordonné au Greffier en chef et à Ecobank Cameroun, dépositaire des fonds, *"la restitution immédiate et sans conditions de la somme de 122 927 660 F CFA"* transférée par Salam International Transport and Trading Co Ltd sur le compte du greffe du tribunal ouvert dans les livres de cette banque en contrepartie de la mainlevée de la saisie conservatoire du navire "Salam 4" ; voir aussi : TPI Douala-Bonanjo, ord. réf. n° 1144 du 2 juillet 2002, Matsamakos Nikos c/ société Betecnico, navire "Iraklis I" et "Iraklis II", inédit : caducité et mainlevée de la saisie conservatoire pour défaut de saisine de la juridiction arbitrale dans le délai d'un mois à compter de la notification du procès-verbal de la saisie conservatoire en application de l'article 125 du Code communautaire de la marine marchande de 2001.

**b) Possibilité d'une demande reconventionnelle ou incidente (à vérifier) en mainlevée de saisie**

Cette possibilité s'évince clairement de l'article 155 § 2 et 3 du Code, texte qui confère au juge du fond, saisi d'une action en validité ou en obtention du titre exécutoire, d'ordonner la libération du navire, indépendamment de l'état d'évolution de la procédure. En effet, ce texte énonce que :

*"Le juge saisi de l'instance au fond peut, en tout état de procédure, ordonner mainlevée de la saisie conservatoire du navire, même si l'ordonnance autorisant la saisie n'a pas été rétractée par le juge des référés, notamment s'il est avéré que la créance fondant la saisie est hypothétique ou infondée".*

Le paragraphe 2 susvisé a été inspiré par un arrêt de la chambre civile de la Cour de cassation française<sup>101</sup> qui reconnaît aux juges saisi de l'instance au fond la faculté d'ordonner la mainlevée de la saisie à tous les stades de la procédure. En effet, la

---

navires, PUAM 2006, p. 239 ; TGI Douala, jugement n° ... du .....2016, aff. Jongwane Dépôt c/ Armement MSC, navire "MSC...", inédit.

<sup>101</sup> Cass. civ., 18 janv. 2001, op. cit.



saisine de la juridiction territorialement compétente pour se prononcer sur la validité ou la pertinence de cette simple mesure conservatoire confère à cette juridiction pleine compétence sur le litige et l'autorise à modifier ou à supprimer les mesures provisoires antérieurement prises.

Le plus souvent, cette demande de mainlevée sera formée sous la forme d'une demande incidente, c'est-à-dire de façon reconventionnelle. Assigné au fond pour être condamné à supporter les causes de la saisie, le débiteur saisi ne se bornera pas à se défendre, à faire juger que la créance cause la saisie n'est pas fondée. Il a la latitude, sur la base de cette considération, d'impêtrer la mainlevée de la saisie.

Pour autant que la demande soit fondée, le juge y accédera, la seule obligation faite au juge, en une telle occurrence, étant de motiver sa décision (art. 151 § 3, Code CEMAC), obligation qui, du reste, s'impose de manière générale pour la quasi-totalité des décisions contentieuses<sup>102</sup>.

A noter cependant qu'il n'est pas interdit au juge de substituer au navire un autre navire du débiteur se trouvant dans le même port, dès lors qu'il considère qu'une telle mesure laisse intacts les avantages du saisissant et qu'elle est opportune<sup>103</sup>

**Conclusion** : Nécessité de ratifier la Convention de Genève du 22 mars 1999 sur la saisie conservatoire de navire par l'ensemble des Etats de la CEMAC. L'exemple du Congo doit être suivi pour plusieurs raisons. La Convention actualise et modernise, en l'améliorant, la Convention de 1952. De nouveaux types de créances sont admises et des créances maritimes naguère ignorées, par simple inadvertance du législateur international, ont désormais voix au chapitre (voir commentaires de F. Berlingieri ; voir aussi A. Vialard, Le projet de convention sur la saisie conservatoire des navires).

Le navire est "un instrument d'exploitation extrêmement couteux" (A. Vialard, La saisie conservatoire du navire pour dette de l'affrèteur à temps, in DMF 1985, 579).

---

<sup>102</sup> Au Cameroun, cette obligation générale de motivation des décisions judiciaires est prévue par l'article 7 de la loi n° 2006/015 du 29 décembre 2006 portant organisation judiciaire, modifiée et complétée par la loi n° 2011/027 du 14 décembre 2011, texte qui se lit ainsi qu'il suit : "*Toute décision judiciaire est motivée en fait ou en droit. L'inobservation de la présente disposition entraîne la nullité d'ordre public de la décision*".

<sup>103</sup> Cass. com., 2 mai 1989, in Bull. civ. IV, n° 138 ; voir aussi : J. P. Rémy, La saisie des navires dans la jurisprudence actuelle de la Cour de cassation, op cit, p. 184.

