

# Libres propos sur les procédures d'exécution portant sur le navire

Marie Duvale KODJO GNINTEDEM\*

## Table des matières

### Introduction

1. Des écueils à affronter
  - 1.1 L'admission du droit de saisie
    - 1.1.1 En présence d'un débiteur propriétaire du navire
    - 1.1.2 En présence d'un débiteur affréteur
  - 1.2 La mise en œuvre de l'action exécutoire
    - 1.2.1 L'exercice de l'action devant une juridiction étrangère
    - 1.2.2 La détermination de la loi applicable à la saisie
2. Des équivoques à lever
  - 2.1 En cas de sollicitation du droit commun des procédures
    - 2.1.1 Le non empiètement du domaine des procédures d'exécution sur le navire
    - 2.1.2 L'interprétation des procédures d'exécution sur le navire
  - 2.2 En cas d'imposition du droit commun des procédures
    - 2.2.1 L'hypothétique prise en compte des procédures collectives
    - 2.2.2 L'infériorité des procédures d'ordre de droit commun

### Conclusion

## Résumé

Presque tous les États dotés d'une législation maritime ont organisé des procédures spéciales d'exécution sur le navire à savoir la saisie conservatoire et la saisie vente. Ces procédures ont été améliorées par les conventions internationales pour réduire les risques de non reconnaissance à l'étranger des droits des créanciers. Malheureusement, en raison de la faible ratification des Conventions internationales, l'engagement des procédures d'exécution sur le navire à l'étranger reste une préoccupation constante pour les créanciers et les armateurs. Même les législations internes comportent de nombreuses ambiguïtés dans leur rapport avec les règles de droit commun qui pourraient altérer l'efficacité de la procédure. Tout cela contribue à faire des procédures d'exécution sur le navire des procédures complexes, voire dangereuses, mais suffisamment originales et riches d'enseignement pour justifier que cette étude leur soit consacrée.

---

\* Dr Marie Duvale KODJO GNINTEDEM est Enseignante à l'Université de Yaoundé II, Cameroun.

## Introduction

L'une des principales fonctions allègrement attachée au navire est d'ouvrir aux hommes les portes du monde et les confins de la terre qui leur sont méconnus<sup>1</sup>. Il faut croire qu'en même temps, il ouvre aux juristes les portes d'un droit nouveau, le droit maritime, et de procédures originales, les procédures civiles d'exécution sur le navire. Il s'agit des procédures permettant aux créanciers non payés amiablement par leurs débiteurs de les contraindre à s'exécuter, en saisissant le navire<sup>2</sup>. Les autres engins rencontrés en mer tels que les plates-formes de forage, les engins d'exploration et d'expérimentation scientifique, les hôtels flottants, les pontons, les docks, les scooters, etc. ne sont pas concernés. Cela

---

<sup>1</sup> Jérôme MOULET, « La saisie conservatoire du navire suite à son adjudication », p. 2, en ligne, [http://moulet.avocat.com/saisie\\_de\\_navire.pdf](http://moulet.avocat.com/saisie_de_navire.pdf) (Consulté le 5 octobre 2016).

<sup>2</sup> L'expression procédure d'exécution est aujourd'hui préférée à celle de voie d'exécution pour son sens plus large. Cela évite de se limiter à l'étude des moyens permettant l'exécution forcée d'un titre exécutoire, sens que l'on donne habituellement aux voies d'exécution. Alain-Douglas WANDJI KAMGA, *Le droit à l'exécution forcée, réflexion à partir des systèmes juridiques camerounais et français*, thèse de droit, universités de Yaoundé II et de Limoges, 2009, p. 7 suiv. et p. 163 suiv. Il faut saluer un arrêt de la Cour Commune de Justice et d'Arbitrage (CCJA) du 3 juillet 2008 qui assimile les voies d'exécution aux procédures d'exécution en les définissant comme « des procédures qui permettent à un créancier de saisir et au besoin de faire vendre les biens et droits de son débiteur afin de se faire payer et celles qui ont pour but la délivrance ou la restitution d'un bien mobilier corporel ». CCJA, arrêt n° 029/2008 du 3 juillet 2008 ; Serge Christian ÉKANI, *Liberté de saisir et exécution forcée dans l'espace OHADA*, Paris, l'Hamattan, Études africaines, 2015, p. 27.

se justifie par le fait que le navire seul est considéré comme l'instrument essentiel de l'activité maritime et, dès lors, l'objet autour duquel s'organise le droit maritime<sup>3</sup>. On le définit généralement comme un bâtiment d'assez fort tonnage destiné à la navigation maritime<sup>4</sup>.

En raison de l'importance du navire, le Code civil napoléonien de 1804 applicable dans la plupart des pays membres de l'OHADA en a fait un meuble dont la saisie pouvait être soumise à des formes particulières expliquées dans le Code de procédure civile<sup>5</sup>. Mais aucun Code de procédure civile ne s'y est attelé, laissant le soin aux législations spéciales. Même l'Acte uniforme portant organisation des procédures simplifiées de recouvrement et des voies d'exécution (AUPSRVE) du 1<sup>er</sup> janvier 1998 qui affiche pourtant sa prétention d'abroger toutes les dispositions relatives aux procédures civiles d'exécution afin de mettre en place

---

<sup>3</sup> On observe néanmoins une propension à étendre le droit maritime à d'autres bâtiments de mer. Joseph LIGONIE, *Forage : contrats et statuts de l'engin maritime*, Paris, éd. Technip, 1981, p. 249 ; René RODIÈRE, « Faut-il réviser la définition classique du navire ? », (1978) 2280-8 JCP. On peut par exemple noter que le *Code communautaire de la Marine marchande de la CEMAC* et bien d'autres législations autorisent l'hypothèque maritime des navires et des autres bâtiments de mer.

<sup>4</sup> *Petit Larousse illustré*, Paris, Larousse, 2014. En réalité, il s'agit de la définition la plus simple, fondée sur le but, mais qui, ne renseigne pas véritablement sur ce que c'est que le navire. Aussi, la jurisprudence et la doctrine sont toujours à la recherche d'une définition. Jean COMBACAU, « Les bateaux et le navire : tentative de détermination d'un concept juridique international », dans *colloque de Toulon, Société française pour le droit international*, Paris, éd. Pedone, 1992, p. 237 ; Patrick CHAUMETTE, « Le navire n'est pas une personne », (2007) DMF 579.

<sup>5</sup> Art. 531 du *Code civil français* de 1804.

un ensemble cohérent, soutenu par une même philosophie et adapté aux évolutions des biens, reste muet<sup>6</sup>. C'est finalement dans les Codes de la marine marchande des États membres que l'on retrouve les règles d'organisation de la saisie des navires.

Certains États aujourd'hui parties à l'OHADA ont depuis longtemps choisi d'uniformiser tout en le modernisant leur droit maritime dans le cadre de la communauté à laquelle ils appartiennent. Il s'agit notamment des États constituant la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC)<sup>7</sup>. Ces derniers se sont dotés d'un Code Communautaire de la Marine Marchande (CCMM) qui a été révisé récemment par le Règlement n° 08/12 – UEAC – 088 – CM – 23 du 22 juillet 2012<sup>8</sup>. C'est dans ce Code

---

<sup>6</sup> Art. 336 *AUPSVE* ; Joseph ISSA-SAYEGH, « La portée abrogatoire des actes uniformes de l'OHADA sur le droit interne des États-parties », 39-40 n° spécial *Revue burkinabé de droit* 66. Pour certains, cela va de soi que l'Acte uniforme ne traite pas de cette saisie et de bien d'autres telles que la saisie d'aéronef ; la saisie contrefaçon ; la saisie-gagerie. Il abroge en effet toutes dispositions relatives aux matières qu'il concerne et ces saisies n'en relèvent pas. Joseph DJOGBENOU, « Les procédures d'exécution et le régime des nullités des procédures de droit OHADA », *Formation des Magistrats et autres personnels de la justice du Bénin, ERSUMA*, Porto-Novo, 24-28 janvier 2011, p. 2.

<sup>7</sup> La CEMAC regroupe six États : Cameroun, Centrafrique, Congo, Gabon, Guinée Équatoriale, Tchad ; tous membres de l'OHADA.

<sup>8</sup> La doctrine souligne que c'est la première tentative d'uniformisation du droit maritime dans toute l'Afrique. Gaston NGAMKAN, « L'intégration des règles de Hambourg dans les législations africaines : l'exemple de l'Afrique Centrale », (2000) 43, juillet-août-sept *Juridis Périodique* 125. L'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et centrale (OMAOC) elle-même appelle de tous ses vœux l'adoption d'un code maritime sous régional commun aux États membres. Un projet de code largement inspiré du CCMM est en cours d'examen. Note d'orientation du Secrétaire général de

que l'on retrouve les procédures d'exécution sur le navire. Comme en droit commun, elles peuvent être civiles ou administratives. Les procédures administratives employées en cas d'infraction maritime et pouvant conduire à l'immobilisation du navire<sup>9</sup> portent moins la marque d'originalité du droit maritime que les procédures civiles d'exécution.

Tandis que certains droits internes, quand ils ne sont pas évasifs, reprennent les grandes lignes des saisies mobilières au point où il ne reste des procédures d'exécution de spécial que leur source légale<sup>10</sup>, le CCMM s'est enrichi des règles dégagées par les Conventions internationales de droit maritime et les a organisées avec originalité autour de la saisie conservatoire et de la saisie vente du navire. La première peut se comprendre comme une mesure qui tend à obtenir du juge l'immobilisation d'un navire pour garantir une créance maritime. Réservée aux seuls créanciers maritimes, la saisie conservatoire permet, sans commandement préalable, d'empêcher le départ du navire sans avoir besoin de justifier d'un péril menaçant le recouvrement d'une créance. L'urgence

---

l'OMAOC, 2<sup>e</sup> réunion du comité des experts sur le projet de code maritime de l'OMAOC, Abidjan, *Académie de la Mer*, en ligne, : [www.omaoc.org](http://www.omaoc.org) (9 septembre 2013). La 3<sup>e</sup> réunion ayant le même objet, initialement prévue les 12 et 13 avril 2016 à Malabo a été reportée à une date ultérieure.

<sup>9</sup> On peut citer les procédures prévues par les articles 188 et 766 *CCMM* en cas d'infractions maritimes pour contraindre le contrevenant à s'exécuter. L'autorité maritime compétente prend alors toutes les dispositions convenables pour empêcher le départ du navire. Sur l'immobilisation des navires, lire Association française de Droit maritime, *L'immobilisation forcée des navires*, colloque de Bordeaux, 20, 21 et 22 octobre 1988, Presses universitaires de bordeaux, 1990.

<sup>10</sup> C'est le cas par exemple des législations sénégalaise, béninoise et française.

est ici présumée en raison du risque constant que fait peser sur le créancier la mobilité du navire<sup>11</sup>. La seule condition exigée du créancier est d'être titulaire d'une créance maritime paraissant fondée dans son principe. La Convention internationale de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des navires ratifiée par les États membres de la CEMAC évoque une simple allégation de créance. L'idée est de ne pas provoquer l'indisponibilité du navire au sens du droit commun des procédures d'exécution, puisqu'aucune atteinte n'est portée aux droits du propriétaire<sup>12</sup>, mais d'exercer une pression sur l'armateur qui, craignant plus que toute autre chose l'immobilisation de l'élément essentiel de son exploitation, s'empressera de s'exécuter<sup>13</sup>. Aussi, en général, la saisie conservatoire n'aboutit presque jamais à la vente du navire. C'est pourquoi elle est considérée comme une garantie efficace en droit maritime<sup>14</sup>.

La saisie vente quant à elle, est une procédure par laquelle un créancier muni

d'un titre exécutoire constatant une créance liquide et exigible place sous-main de justice et fait vendre le navire du débiteur. Antérieurement appelée saisie exécution et noyée dans un renvoi aux dispositions applicables en matière de saisie immobilière, la saisie vente des navires est actuellement dotée d'un régime propre. On peut en effet observer qu'en plus de la célérité recherchée dans la procédure, celle-ci est judiciaire. Il peut être procédé à la saisie 24 heures après le commandement de payer et le saisissant doit, dans un délai de trois jours, notifier au propriétaire copie du procès-verbal de saisie et le faire citer devant le tribunal compétent du lieu de saisie, pour s'entendre dire qu'il sera procédé à la vente du navire saisi.

Malgré les efforts de précision du législateur communautaire, certains aspects de ces deux saisies restent dans l'ombre. Ils pourraient même constituer de véritables gageures pour les créanciers et les débiteurs de l'entreprise d'armement. D'où le souci de chercher les contours réels des procédures d'exécution sur le navire.

Le peu d'écrits consacrés à cette préoccupation ne signifie pas qu'elle manque d'intérêts. Elle souffre juste de la réticence que l'on manifeste à l'égard de ce qui apparaît comme trop technique ou spécifique pour être abordé par d'autres que des spécialistes. Mais sans être spécialiste du droit maritime on peut au moins relever quelques intérêts théoriques et pratiques à l'étude des procédures d'exécution sur le navire. Sur un plan théorique, elle permet de les comprendre et de faire ressortir les particularités de ces procédures pour mieux établir le parallèle avec les procédures de droit commun. Bien plus, elle pourrait enrichir les développements sur le droit à l'exécution des aspects

---

<sup>11</sup>Béatrice FAVAREL-VEIDIG, « La saisie conservatoire des navires en droit français », *Gazette du palais*, en ligne : [www.touzanihuissier.webobo.biz](http://www.touzanihuissier.webobo.biz) (29 septembre 2005).

<sup>12</sup> Art. 51 *CCMM*.

<sup>13</sup> Sur les dangers de l'immobilisation du navire, lire l'intervention de Fernand BOZZONI, dans Association française de Droit maritime, *L'immobilisation forcée des navires*, colloque de Bordeaux, 20, 21 et 22 octobre 1988, Presses universitaires de Bordeaux, 1990, p. 13 suiv.

<sup>14</sup> Cass. Com. française, 4 octobre 2005, « Renaissance One », en ligne : [www.lexinter.net](http://www.lexinter.net) (consulté le 11 mai 2017) ; Massimiliano RIMABOSCHI, *L'unification du droit maritime, contribution à la construction d'un ordre juridique maritime*, Aix-Marseille, PUAM, 2006, p. 353 suiv. ; Gaston NGAMKAN, « Saisie conservatoire des navires en Afrique centrale : l'avis de l'autorité maritime compétente : une exigence superflue ? », (2000) 42 *Juridis Périodique* 111 et suiv.

relatifs à sa mise en œuvre à l'international du fait du déplacement du navire et des conflits inévitables de lois malgré les efforts d'unification.

Sur un plan pratique, cette étude se rattache directement à l'économie maritime et tente encore une fois de justifier le contraste observée entre l'extrême rareté des saisies vente et la régularité des saisies conservatoire. Pour se faire, il a été utile de trouver des jurisprudences et de recueillir les informations contenues dans les registres conservés à la direction des affaires maritimes et des voies navigables du Cameroun sur la période de 2012 à 2016, étant donné que les informations antérieures sont incertaines suite au déplacement de la direction de Douala pour Yaoundé. Toutes ces informations ont contribué à avoir une idée de l'effectivité et de l'efficacité des saisies pratiquées sur le navire. En exploitant également, à titre comparatif, les documents qui retracent ces procédures sous d'autres cieux, on peut poser le constat que, bien qu'adaptées aux particularités du navire, les procédures civiles d'exécution sur le navire se résument en réalité en des obstacles à surmonter (1) et des équivoques à lever (2).

### **1. Des écueils à affronter**

Il ne semble pas exagéré de dire que le créancier d'une obligation non exécutée a du souci à se faire lorsque dans le patrimoine de son débiteur se trouve un navire. Certes, il dispose du droit à l'exécution forcée qui lui permet, mis à part quelques limites relatives à la protection du débiteur ou de l'intérêt général et l'existence d'une sûreté immobilière, de saisir d'abord les biens meubles du débiteur. Seulement, le navire n'est pas un bien meuble comme les

autres<sup>15</sup>. Du fait de sa particularité, des critères assez contraignants encadrent l'admission du droit de saisie du créancier (1.1) et sa mise en œuvre (1.2).

#### **1.1 L'admission du droit de saisie**

Bien que le navire soit individualisable, son exploitation donne lieu à de nombreux contrats qui peuvent quelques fois semer le doute sur sa propriété et par conséquent sur le droit du créancier de l'exploitant de le saisir lorsqu'il est détenu par celui-ci<sup>16</sup>. En réalité, c'est moins la propriété que l'exploitation qui conditionne le droit de saisie du créancier. Celui-ci varie selon qu'on est en présence d'un débiteur propriétaire ou d'un débiteur affréteur.

##### **1.1.1 En présence d'un débiteur propriétaire du navire**

Lorsque le propriétaire d'un navire est tenu d'une dette, il ne se pose pas de problème particulier en vertu du principe selon lequel tous les biens du débiteur sont le gage commun des créanciers. Toutefois, le droit de saisie de ces derniers reste tributaire de la nature de la saisie.

---

<sup>15</sup> Son régime juridique est sur plusieurs points comparables à celui d'un immeuble. Le droit russe le range d'ailleurs dans la catégorie des immeubles. Anastasia TOPORKOVA, *Les sûretés maritimes et la saisie conservatoire du navire en droit russe*. Mémoire pour le Master 2 droit maritime et des transports, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2006, p. 12.

<sup>16</sup> C'est l'un des arguments avancés par Oilleau pour dire du navire qu'il est un patrimoine d'affectation. Katell OILLEAU, *Le crédit tiré du navire*, Aix-Marseille, PUAM, 2010, p. 84 et suiv. Il faut aussi noter l'extension de la notion de propriétaire ; L'article 102 CCMM : « l'expression « propriétaire de navire » désigne le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer. »

Si le créancier veut initier une saisie conservatoire, il doit savoir qu'à la différence de quelques législations étrangères, le CCMM ne l'autorise que pour les créances maritimes contenues dans la liste exhaustive de l'article 149 CCMM. Il s'agit de créances nées de l'exploitation du navire ou relatives à sa propriété<sup>17</sup>. La saisie est admise sans qu'il soit besoin de justifier d'un péril menaçant le recouvrement de la créance et si elle paraît fondée dans son principe. Le terme « paraît », qui exclut l'exigence d'un principe certain de créance, implique que l'existence de la créance peut résulter d'indices sérieux et objectifs, pour que ne s'y insère aucun doute. Le rôle de la saisie conservatoire étant d'éviter la disparition du gage, la rapidité est la condition de son efficacité et légitime une simple apparence<sup>18</sup>. Dans la Convention de 1952 relative à la saisie conservatoire de navires, une simple allégation de créance suffit. Mais dans les deux textes, l'armateur peut obtenir très rapidement la

---

<sup>17</sup> C'est sur cette base que l'autorité maritime compétente au Cameroun a émis un avis défavorable pour une saisie demandée par un boulanger pour des créances résultant de la fourniture de pains pour la restauration du personnel du navire (information obtenue des archives du courrier de sortie de la direction des affaires maritimes, le 20 juillet 2016). De même, une garantie négative portant sur le patrimoine d'un armateur ne constitue pas une créance maritime au sens de la Convention de Bruxelles de 1952 ; Jean Pierre REMERY, « navire Canmar Suprême », (2002) *DMF* 20, Aix-en-Provence, 26 octobre 2001. Par contre, le juge n'hésite pas à autoriser la saisie conservatoire si la créance est maritime. Ordonnance n° 1543 de monsieur le Président du Tribunal de première Instance de Douala du 30 novembre 2012 portant autorisation de saisie conservatoire dans l'affaire *Matsamakis Nicolas c. Société Maersk Cameroun S.A.*, inédit.

<sup>18</sup> René NJEUFACK TEMGWA, « Saisies conservatoires », dans Paul-Gérard POUYOUÉ (dir.), *Encyclopédie du droit OHADA*, Paris, Editions Lamy, 2011, n° 5, p. 1746.

mainlevée d'une saisie non fondée ou contre garantie et, le créancier qui profiterait de l'extrême souplesse des textes pour effectuer une saisie abusive, s'expose à de lourds dommages et intérêts<sup>19</sup>.

Le CCMM autorise le créancier à saisir dans les mêmes conditions les autres navires du débiteur que l'on qualifie de *sister ship*<sup>20</sup>. Mais comme on l'a souligné dans le cadre des procédures de droit commun, l'identification des biens du débiteur n'est pas toujours aisée<sup>21</sup>. Même si le navire a à bord un titre de nationalité qui pourrait permettre d'établir sa propriété, il arrive que le créancier soit dans l'incapacité d'établir le lien d'appartenance afin de pratiquer une saisie<sup>22</sup>, notamment en présence de qu'on appelle des *single ship companies*, par lesquels de nombreux armateurs organisent leur activité autour d'un patrimoine composé d'un seul navire<sup>23</sup>.

---

<sup>19</sup> Art. 156 CCMM.

<sup>20</sup> La Convention de 1952 exclut cette faculté pour les créances hypothécaires et les créances relatives à la propriété et copropriété du navire.

<sup>21</sup> Alain-Douglas WANDJI KAMGA, « Théorie générale des voies d'exécution OHADA », dans Paul-Gérard POUYOUÉ (dir.), *Encyclopédie du droit OHADA*, Paris, Éditions Lamy, 2011, n° 39, p. 2068.

<sup>22</sup> Dans une affaire, le juge a autorisée une saisie conservatoire sur la base de l'apparence de propriété qui laissait penser que le navire saisi n'avait pas changé de propriétaire et était un *sister ship* du navire causal. Mais le juge de référé a ordonné la main levée de celle-ci au motif qu'aucun lien de parenté n'existait entre le navire saisi et le navire causal. Ordonnance de référé n° 285 du 18 mai 2007 rendue par le Président du Tribunal de première instance de Douala-Bonajo dans l'affaire *Capitaine-commandant du navire « Tim Buck », société NB Shipping Ltd c. Société Cameroun Continental Merchants Ltd*, en ligne : [www.cabinet-ngamkan.com](http://www.cabinet-ngamkan.com) Consulté le 11 mai 2017).

<sup>23</sup> La flotte d'un armateur est donc répartie entre les mains d'autant de sociétés qu'il existe de navires, ce qui revient à créer pour les besoins de

Lorsque la question s'est posée devant le juge français, celui-ci a, dans un premier temps, été favorable à la saisie de tels navires, invoquant une communauté d'intérêts, ou l'apparence d'une communauté d'intérêts<sup>24</sup>. Dans un second temps, il a durci les conditions de la saisie conservatoire, sous l'exigence de la fictivité des sociétés pour établir l'existence d'une seule entité juridique.

À cette situation complexe, il faut ajouter le fait que tous les navires ne peuvent pas être saisis. Le CCMM reconnaît l'insaisissabilité des navires d'État en ces termes : « *les navires appartenant à un État, ou exploités par lui, ne peuvent être saisis si, au moment où la créance est née, ils étaient affectés exclusivement à un service gouvernemental et non commercial* <sup>25</sup> ». Sur le plan international, l'efficacité de la saisie peut être renforcée par la théorie de l'émanation <sup>26</sup>. Selon cette théorie apparue à l'occasion des nationalisations effectuées par les États socialistes, les sociétés industrielles ou commerciales n'ont pas véritablement la personnalité morale. Elles ne sont qu'une émanation de l'État. En conséquence, il est possible de passer outre la personnalité juridique de l'organisme mis en cause, afin d'obliger l'État ou toute entité dépendant de lui à

---

l'exploitation de la flotte un véritable groupe de société. Cette pratique permet à l'armateur de limiter les risques par le recours au principe de l'autonomie des personnes morales. *Répertoire de droit commercial*, Encyclopédie Dalloz, 31<sup>e</sup> année, t. 4, 2003, v Saisie conservatoire.

<sup>24</sup> Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime*, Paris, L.G.D.J., 2006, n° 602 et suiv.

<sup>25</sup> Art. 144 al. 2 CCMM.

<sup>26</sup> En France cette théorie a été plus d'une fois invoquée pour saisir les navires appartenant aux sociétés d'États étrangères ou directement à un État étranger. Par contre, il reste impossible de saisir sur le territoire les navires appartenant à l'État français. P. BONASSIES et C. SCAPEL, préc., note 24, n° 248 suiv.

répondre de ses dettes. Les entreprises d'État adoptent en général plusieurs attitudes face à l'action du créancier. Soit elles invoquent une distinction de personnalité pour ne pas se voir opposer les actes de l'État ; soit elles recherchent une confusion de personnalité pour bénéficier de l'immunité accordée à l'État dont elle émane. Dans tous les cas, il n'est pas toujours dans l'intérêt du créancier de saisir un navire appartenant à une émanation d'État, car il peut se heurter à l'immunité d'exécution.

D'autres États consacrent l'insaisissabilité des navires prêts à appareiller et des navires de pêche <sup>27</sup>. La jurisprudence française ajoute l'insaisissabilité conventionnelle et reconnaît aux parties à un contrat maritime le droit de prévoir à l'avance qu'elles n'auront pas recours à la saisie conservatoire <sup>28</sup>. On a du mal à

---

<sup>27</sup> Il s'agit notamment du droit français et du droit béninois. Le droit maritime français a longtemps connu l'insaisissabilité du navire prêt à faire voile. Cette interdiction s'expliquait par l'intérêt du commerce et du trafic maritime, plus précisément par l'intérêt de l'expédition maritime à laquelle sont associés avec le propriétaire du navire, ceux qui y ont chargé leurs marchandises. Le but de la règle consistait à pénaliser les créanciers de l'expédition maritime, qui avaient attendu la dernière minute pour saisir et entraver la bonne marche d'une expédition maritime, qui permettrait à tous d'être remboursés. La suppression actuelle de cette interdiction ne résulte pas d'un changement d'intérêts, mais de la nécessaire conformité de la loi française à la Convention de 1952, afin de protéger les intérêts nationaux. En ce sens, lire E. DU PONTAVICE, « Le nouveau statut des navires et autres bâtiments de mer », *JCP*, 1973, I, 2540; Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, préc., note 24, spéc. n° 596

<sup>28</sup> L'enseignement est donné par un arrêt maritime qui, tout en énonçant qu'une clause compromissoire n'interdit pas aux parties de faire appel au juge étatique pour lui demander des mesures conservatoires, et notamment l'autorisation de pratiquer une saisie conservatoire, souligne qu'il n'en est ainsi que

admettre que cette insaisissabilité puisse prospérer dans une procédure de saisie vente sans constituer une voie parée.

S'agissant de la saisie vente, l'admission du droit de saisie du créancier ne déroge pas dans son principe au droit commun. Tout créancier de l'armateur peut effectivement saisir les navires du patrimoine de celui-ci dès lors qu'il dispose d'un titre exécutoire constatant une créance certaine liquide et exigible. S'il avait au préalable procédé à une saisie conservatoire, il devra, à compter de la notification du procès-verbal de saisie conservatoire et à peine de caducité, dans un délai d'un mois, introduire une procédure ou accomplir les formalités nécessaires à l'obtention d'un titre exécutoire. Mais pour diverses raisons, on peut s'interroger sur la conversion de la saisie conservatoire en saisie vente lorsque le navire valablement saisi n'appartient pas au véritable propriétaire.

### 1.1.2 En présence d'un débiteur affréteur

Bien souvent, la gestion nautique ou commerciale du navire est tenue par une personne autre que le véritable propriétaire grâce aux contrats d'affrètements qui sont des contrats de louage d'un navire. En principe, le propriétaire devrait être étranger aux dettes résultant de l'exploitation de son navire par l'affréteur ou le sous affréteur. Malheureusement pour lui, aux termes de l'article 144 al. 1 CCMM qui reproduit exactement les dispositions de l'article 3 de la Convention de Bruxelles de 1952 sur la saisie conservatoire des navires, « la saisie peut être pratiquée soit sur le

navire auquel la créance se rapporte, soit sur tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte ». Cette formule lapidaire qui se veut protectrice des intérêts des créanciers de l'entreprise d'armement est riche d'ambiguïtés ayant causé un tollé au sein de la doctrine, suite aux hésitations jurisprudentielles.

Littéralement, il faut comprendre trois choses : le créancier maritime peut saisir conservatoire le navire causal ou tout autre *sister ship* du navire causal, alors même que son propriétaire est étranger à la dette, sans les exécuter; le créancier maritime ne peut pas saisir conservatoire les navires de l'affréteur, mais peut au moins les exécuter; enfin les créances maritimes seraient dotées d'un droit de suite. Il s'établit alors une distinction entre les créances contre le navire et les créances contre le débiteur. Les premières donnent lieu à une action *in rem* en matière de saisie conservatoire et les secondes à une action *in personam* nécessaire seulement en matière de saisie vente<sup>29</sup>.

Cette interprétation a été endossée par la jurisprudence camerounaise qui admet qu'en vertu de l'article 3 de la Convention de 1952, le créancier puisse saisir le navire causal alors même qu'il n'est plus détenu par l'affréteur débiteur<sup>30</sup>. La

---

<sup>29</sup> Porchy SIMON, « Action in rem et action in personam », (1997) *DMF* 339 et suiv.; Jérôme MOULET, « La saisie conservatoire du navire suite à son adjudication », en ligne : [http://moulet.avocat.com/saisie\\_de\\_navire.pdf](http://moulet.avocat.com/saisie_de_navire.pdf). (Consulté le 11 mai 2017).

<sup>30</sup> Ordonnance de référé n° 299 du 12 avril 2007 rendue par le Président du Tribunal de première instance de Douala-Bonanjo, dans l'affaire *Salam International Transport and Trading Co. Ltd c. A/S Dan Bunkering Ltd*, navire "Salam 4" (inédit), en ligne : [www.cabinet-ngamkan.com](http://www.cabinet-ngamkan.com). (Consulté le 11 mai 2017).

---

dans la mesure où les parties en ont convenu dans l'accord contenant leur consentement. Philippe DELEBECQUE, « Droit maritime et régime général des obligations », 2005 *DMF* 788.



doctrine majoritaire par contre reste réfractaire à une telle analyse<sup>31</sup>. Elle conteste le droit de suite qui semble attaché aux créances maritimes et y perçoit même une profonde injustice à l'égard du propriétaire<sup>32</sup>. Elle se demande par ailleurs à quoi cela sert-il de saisir conservatoire un bien si on ne peut pas l'exécuter. Plus fondamentalement, faut-il considérer la saisie conservatoire comme l'antichambre ou le préalable à la saisie exécution ou au contraire comme une procédure autonome destinée à permettre l'obtention d'une garantie ?<sup>33</sup>

Si la doctrine ne nie pas le fait que la saisie conservatoire est essentiellement utilisée dans la pratique comme moyen de pression et ne débouche presque pas sur la saisie-exécution et souhaite même un arrimage du droit interne au droit international<sup>34</sup>, elle émet quand même quelques réserves. La saisie conservatoire ne saurait être une entorse au droit de propriété et aux règles d'exécution. Aussi, la doctrine estime que le créancier a un droit entier à l'exécution sur le navire causal et sur les autres navires lorsque son débiteur est propriétaire dudit navire. En présence d'un débiteur affréteur, le créancier aurait un droit à l'exécution sur le navire causal et sur les autres navires de ce dernier et non pas les *sister ship* du navire causal. Ce droit ne resterait possible à l'égard du propriétaire du

navire qu'en vertu de la théorie de l'apparence ou d'un droit de suite (privilège maritime ou hypothèque maritime) sur le navire<sup>35</sup>.

La Convention de 1999 sur la saisie conservatoire des navires a tenu à corriger l'ambiguïté de l'article 3 de sa devancière<sup>36</sup>. L'article 3 de la nouvelle Convention autorise la saisie conservatoire du navire causal pour les dettes de l'affréteur seulement si ledit navire est encore entre les mains de l'affréteur ou s'il s'agit d'une créance privilégiée, ou encore si dans l'Etat où la saisie est engagée, la loi admet qu'un jugement rendu en vertu de ces dettes puisse être exécuté contre le navire par une vente forcée. La Convention précise ensuite que la saisie des autres navires du débiteur affréteur ou propriétaire est possible.

L'on peut en définitive retenir que dans la Convention de 1999, sans possibilité d'exécution sur le navire, il ne peut y avoir de saisie conservatoire. C'est le lieu de regretter que malgré la référence du CCMM à la convention de 1999, ce sont les dispositions de la Convention de 1952 qui ont été entièrement reprises au moment de la réforme<sup>37</sup>. Une telle contradiction pourrait affecter l'exercice de l'action exécutoire, notamment à l'étranger.

## 1.2 La mise en œuvre de l'action exécutoire

---

<sup>31</sup> Frank STEVENS, « Insécurité juridique: un armateur peut-il voir son navire saisi pour la dette d'un affréteur, bien après la re-délivraison du navire? », *Tijdschrift voor Internationale Handel en Transportrecht IHT*, Larcier, 15/2, p. 220 et suiv.

<sup>32</sup> P. SIMON, préc., note 29, p. 341-342.

<sup>33</sup> Martine REMOND-GOULLAUD et J.-S. ROHART, « L'immobilisation forcée du navire du fait des créanciers », dans Association française de Droit maritime, *L'immobilisation forcée des navires*, colloque de Bordeaux, 20, 21 et 22 octobre 1988, Presses universitaires de Bordeaux, 1990, p. 46.

<sup>34</sup> *Id.*, p. 50.

---

<sup>35</sup> M. RIMABOSCHI, préc., note 14, p. 403. Sur les positions de la jurisprudence et de la doctrine récente, lire F. STEVENS, préc., note 31.

<sup>36</sup> Francesco BERLINGIERI, « Analyse de la Convention du 12 mars 1999 sur la saisie conservatoire des navires », (1999) *DMF* 411.

<sup>37</sup> Bien d'autres reproches sont faits à la révision du CCMM. André TCHIMMOGNE, « La révision du Code communautaire de la Marine marchande CEMAC: réflexions sur une avancée législative hâtive », en ligne: [www.guichetunique-cameroun.org](http://www.guichetunique-cameroun.org), (17 juillet 2016).

Lorsqu'une mesure exécutoire veut être engagée à l'encontre d'un navire battant pavillon de l'État du lieu de saisie, aucune difficulté ne se pose, peu importe la nationalité du créancier saisissant. Mais lorsque le navire bat pavillon étranger, quelques hésitations peuvent naître s'agissant de l'accueil de l'action exécutoire par la juridiction du lieu de saisie et à la détermination de la loi applicable à la saisie.

### **1.2.1 L'exercice de l'action devant une juridiction étrangère**

Tant la saisie conservatoire que la saisie vente comporte une phase judiciaire pour laquelle il faut déterminer la juridiction compétente. Pour la saisie conservatoire, le CCMM fait référence au juge des référés qui n'est autre que le président du Tribunal de première instance au Cameroun. Celui-ci autorise la saisie après avis de l'autorité maritime compétente<sup>38</sup>. Le Code reste muet en ce qui concerne la saisie vente. Nous pensons que c'est devant la juridiction compétente pour connaître de toute contestation au fond que le débiteur sera cité pour s'entendre dire qu'il sera procédé à la vente de son

---

<sup>38</sup> Malheureusement, obtenir cet avis est devenu un sérieux obstacle à l'effectivité de la procédure, depuis que la Direction des affaires maritimes et des voies navigables a été délocalisée de Douala (ville portuaire et capitale économique) sur Yaoundé (capitale politique). E. KENGUEP, « La procédure de saisie conservatoire des navires : le chemin de croix des justiciables camerounais », *Revue de l'ERSUMA*, (janvier 2006) 6 *Droit des affaires - Pratique professionnelle*, Études, 469 et suiv. Les conséquences sont actuellement désastreuses : d'environ 10 saisies par mois, l'on est passé à moins d'une saisie. Pour la période de janvier à juillet 2016, seules 11 saisies ont été pratiquées, la douzième demandée n'ayant pas eu l'avis favorable du ministre des Transports. (Information obtenue des archives du courrier de sortie de la direction des affaires maritimes le 20 juillet 2016).

navire. Cette juridiction est déterminée selon les règles de droit commun.

Les règles sus évoquées s'appliquent même lorsque l'action exécutoire est affectée d'un élément d'extranéité relatif à la nationalité du créancier saisissant ou au pavillon du navire saisi dès lors que le navire se trouve dans un port camerounais. Cela n'a pas toujours été évident en France où, avant 2000, les juridictions hésitaient à reconnaître leur compétence relativement à la saisie des navires étrangers par des étrangers dans un port français. Précisément, les marins étrangers ne pouvaient saisir un navire étranger dans un port français, ces derniers étant considérés comme à l'étranger. Mais depuis le 18 juillet 2000, la Cour de cassation française a accueilli leur action, notamment en vertu d'une saisie conservatoire<sup>39</sup>. Le 5 octobre 2010, elle est allée plus loin en posant que même si une procédure étrangère peut rendre indisponible le droit de saisie du créancier, elle n'entrave pas l'exercice de la saisie conservatoire par ce dernier dans les ports nationaux<sup>40</sup>. La principale préoccupation reste de savoir sur quel droit le juge se fonde pour valider une telle saisie.

### **1.2.2 La détermination de la loi applicable à la saisie**

Pour déterminer la loi applicable à la saisie du navire dans un port étranger, il faut réfléchir selon que le navire dont on

---

<sup>39</sup> Patrick CHAUMETTE, « Le navire, ni territoire, ni personne », (février 2007) 678 *DMF* 108 ; du même auteur, « La compétence juridictionnelle internationale des tribunaux français à propos du séjour des marins étrangers dans les ports français », 1165 *CDMO*.

<sup>40</sup> *Cass.com.*, 5 octobre 2010, P. POLERE, « De la saisie conservatoire opérée sur un navire », en ligne : [www.fortunes-de-mer.com](http://www.fortunes-de-mer.com). (Consulté 11 mai 2017).

requiert la saisie bat pavillon d'un Etat contractant à une Convention internationale ou non. Dans le premier cas, le juge est en principe tenu de respecter cette Convention. Dans le second cas, il peut recourir aux règles de conflit de droit international privé. En matière de procédure, la règle de conflit par excellence est la « *lex fori regit processum* » ou « *forum regit processum* », qui donne compétence à la loi du juge saisi pour tous les aspects de la procédure quelle que soit la loi applicable au fond du litige. Cependant, il n'est pas toujours évident de distinguer ce qui relève de la procédure pure de ce qui relève du droit substantiel. On peut l'illustrer par tous les débats doctrinaux et les tergiversations jurisprudentielles qui existent sur la nature processuelle ou substantielle des droits conférés par les privilèges maritimes<sup>41</sup>. En général, une distinction s'opère entre les formalités procédurales et la reconnaissance des droits du créancier.

Les formalités procédurales relèvent sans aucun doute de la loi du for. Par contre, s'agissant de la reconnaissance des droits du créancier, certains pays appliquent la loi du pavillon. Nous avons l'exemple de l'Italie, de l'Argentine, du Danemark<sup>42</sup>. D'autres, comme l'Allemagne, préfèrent la loi de la créance, ou la loi du pavillon lorsque la créance a pris naissance en haute mer. Le peloton des États appliquant la *lex fori* est tout autant grand. En France et au Cameroun, on prône l'application de la loi du pavillon.

Ces divergences sont susceptibles d'avoir une conséquence sur le crédit maritime. Il est courant, notamment pour les créances

contractuelles, que l'opération se soit déroulée en considération de l'avantage conféré par la loi du pavillon au créancier saisissant. Or, appliquer une autre loi pourrait aboutir à la méconnaissance de ces avantages. En même temps, certains pourraient en profiter pour organiser une fraude à la loi<sup>43</sup>.

Finalement, la mise en œuvre des procédures d'exécution sur le navire est le lieu de nombreuses surprises parfois désagréables pour les acteurs de la procédure en raison de l'instabilité des solutions admises, mais aussi de nombreuses équivoques nées de leur cohabitation avec les règles de droit commun.

## 2. Des équivoques à lever

Malgré sa forte prétention à l'autonomie, il reste difficile pour le droit maritime d'être complètement fermé aux autres règles<sup>44</sup>. Dès lors, la référence au droit commun est généralement inévitable<sup>45</sup>. Sauf que l'on craint fortement une dénaturation des règles de droit maritime<sup>46</sup>. Aussi, le nœud du problème reste la mesure de cette référence qui, dans les procédures d'exécution, peut être voulue (2.1.) ou imposée (2.2.).

---

<sup>43</sup> Cour d'appel d'Aix-en-Provence dans l'affaire *Sté New Zealand Shipping Ltd c. SA crédit commercial de France*, Marc Proner, 24 juin 2002.

<sup>44</sup> René RODIÈRE, *Traité général de droit maritime, Introduction, l'armement*, Paris, Dalloz, t. 1, 1976, n° 29 ; Yves TASSEL, « La spécificité du droit maritime », *Académie de la Marine*, (6 décembre 2000) 6-2 *Revue juridique Neptunus*.

<sup>45</sup> Arnaud MONTAS, « Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie », (2008) *DMF* p. 307-315 ; Christian Valdano KOJOUO, *La saisie des navires en droit positif camerounais*, mémoire Master 2, droit privé, 2013.

<sup>46</sup> Constant SMEESTERS, *Le droit maritime*, 1910, n° 1, p.8, cité par A. KEGELS, « Navire saisi et procédure d'insolvabilité : conflit ? », (juillet-août 2010) *DMF* 610.

---

<sup>41</sup> Antoine VIALARD, « De quelques aspects théoriques du régime des privilèges maritimes (à propos d'un arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence du 6 janvier 1982) », (1984) *DMF* 324.

<sup>42</sup> *Id.*

## 2.1 En cas de sollicitation du droit commun des procédures

Aussi surprenant que cela puisse paraître, les procédures spéciales d'exécution n'excluent pas la possibilité d'avoir recours à d'autres saisies à condition de ne pas empiéter leur domaine. À défaut, ces dernières peuvent simplement contribuer à la compréhension des règles spéciales.

### 2.1.1 Le non empiètement du domaine des procédures d'exécution sur le navire

À la question de savoir si en présence des procédures d'exécution particulières, les procédures générales auraient-elles encore droit de cité, la réponse serait automatiquement et à juste titre que le spécial déroge au général. Après une tendance à faire prévaloir la loi terrestre sur la loi maritime, la jurisprudence française a d'ailleurs confirmé cette règle dans un arrêt de 1970, en affirmant que seules les règles maritimes s'appliquaient au navire<sup>47</sup>. Cependant, deux situations viennent atténuer la portée du principe en ouvrant la brèche à la validité des procédures de droit commun sur le navire.

La première est révélée par un arrêt récent de la Cour de cassation française qui valide une saisie revendication sur un navire<sup>48</sup>. En l'espèce, un yacht avait été acheté par une personne physique auprès de la société de construction navale et le

prix intégralement payé. Les parties ayant prévu l'exécution de travaux complémentaires, la livraison du navire a été reportée. Invoquant le défaut de livraison du navire dans les délais impartis, l'acheteur sollicite par requête l'autorisation du président du Tribunal de commerce de procéder à la saisie-revendication du navire. Cette autorisation ayant été accordée par ordonnance du 11 avril 2013, un procès-verbal de saisie revendication est délivré le 29 avril 2013 alors que la société de construction navale fait l'objet d'une procédure de sauvegarde. Mais la saisie est attaquée en nullité. Devant la Cour de cassation, le demandeur soutient la violation par l'arrêt d'appel de l'article 8,2 de la Convention de Bruxelles du 15 mai 1952 sur l'unification de certaines règles en matière de saisie conservatoire des navires de mer et de L.5114-20 du code des transports qui prévoient les règles spéciales de saisie des navires. Il relève qu'en énonçant, pour refuser d'appliquer ces textes, que l'acheteur avait agi dans le cadre de la mesure de saisie-revendication en qualité de propriétaire du bateau, bien meuble corporel, et non en vertu d'une créance maritime, son action étant par suite régie par les dispositions de droit commun des contrats et par celles des procédures civiles d'exécution et qu'il agissait dans le cadre de l'obligation de délivrance incombant à son adversaire, la Cour d'appel a violé les dispositions desdits textes. Malheureusement, la chambre commerciale a rejeté ces moyens aux motifs que les dispositions des articles L.511-20 et suivants du code des transports régissant exclusivement la saisie conservatoire et la saisie-exécution des navires, et celles de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 relative à la saisie conservatoire ne sont pas

---

<sup>47</sup> Cass. Com. 1<sup>er</sup> juin 1970, navire *l'Heureux*, DMF, 1970, 587, D. 681, note René RODIÈRE ; Jérôme HEMARD, « Ventes, transports et autres contrats commerciaux », (1963) t XVI RTD com. 358.

<sup>48</sup> Cass. com., 15 décembre 2015, n° 14-12348, obs. Catherine BAUER-VIOLAS, « La nature de la créance en matière de vente de navire et ses conséquences quant aux procédures de saisies », en ligne : [www.gbfd-avocatsauxconseils.com](http://www.gbfd-avocatsauxconseils.com), (consulté le 8 janvier 2016).

exclusives de la possibilité d'une saisie-revendication.

S'il est facile d'objecter que le créancier saisissant devait s'en tenir aux dispositions spéciales qui font des créances relatives à la propriété des créances maritimes et du coup initier une saisie conservatoire de droit maritime, il faut reconnaître que la solution du juge de cassation a le mérite de relever les limites de la procédure spéciale. En effet, celle-ci, présentée comme un moyen de pression et non un préalable à une saisie vente, a pour but d'amener le débiteur à s'exécuter et recouvrer rapidement l'usage de son navire. Or, elle ne résout pas l'équation du créancier propriétaire qui voudrait récupérer son navire entre les mains du débiteur récalcitrant. Dans ce cas, même en admettant l'exclusivité de la procédure de saisie conservatoire de droit maritime, il faut bien admettre sa conversion non pas en saisie vente, mais en saisie appréhension. Dans tous les cas, c'est reconnaître qu'une procédure de droit commun pourrait s'appliquer si elle ne rentre pas en contradiction avec le domaine des saisies de droit maritime.

Il en est de même dans un second temps de la saisie des accessoires du navire. Il ne faut pas oublier que celui-ci est constitué d'un ensemble d'accessoires qu'une doctrine autorisée se plaît à traiter de meubles par destination<sup>49</sup>. La question qui

se pose est de savoir si ces accessoires suivent toujours le régime du navire ou pourraient relever d'un régime distinct.

Rien ne s'oppose à ce qu'ils puissent faire l'objet d'une procédure distincte de celle applicable au navire tout entier dès lors qu'ils pourraient en être détachés. Seulement, si une autre procédure sur le navire tout entier est engagée sans que la première procédure n'ait aboutie, la seconde va prévaloir sur la première. Si par contre le créancier est titulaire d'un droit de propriété sur l'accessoire, il peut le distraire de la procédure de saisie vente. Par exemple, si ce droit résulte d'une clause de réserve de propriété, la jurisprudence française décide que l'objet en cause ne peut être affecté par les droits existants sur le navire<sup>50</sup>. *A contrario*, lorsque le matériel protégé par une clause de réserve est incorporé au navire, celui-ci devient la propriété du débiteur et suit le sort du bien principal. Du moins c'est la solution prévue en droit commun, lequel fournit encore les matériaux d'interprétation du droit spécial.

### 2.1.2 L'interprétation des procédures d'exécution sur le navire

Il est illusoire de croire que la réglementation particulière des saisies sur le navire est complète et compréhensible. Il va de soi que certains

---

<sup>49</sup> René RODIÈRE et Emmanuel DU PONTAVICE, *Droit maritime*, Paris, Dalloz, 10<sup>e</sup> éd., 1986, n° 34, p. 45. Certains de ces accessoires sont liés au navire, mais pourraient en être facilement détachés, à savoir les ancres, chaînes, palans, compas, appareils de radio. D'autres ne sont pas liés matériellement au navire, mais sont imposés par les nécessités de la navigation, ainsi les chaloupes et les canots encore appelés agrès ou apparaux.

<sup>49</sup> Bien que la logique de destination soit la même, à savoir l'unité concrète du bien, lier le sort des accessoires au bien dont ils permettent et améliorent l'utilisation, plusieurs critères de

---

destination font défauts. Pour Oilleau, la notion de meuble par destination ne veut pas dire grand-chose du moment où les accessoires du navire sont meubles avant leur rattachement et le demeure par la suite du fait du caractère mobilier du navire, à l'inverse des immeubles par destination qui perdent leur statut mobilier au profit de celui de l'immeuble auquel ils sont affectés. De plus, la condition de communauté de propriétaire pour le bien principal et l'accessoire n'est pas toujours vraie en cas d'affrètement. V. K. OILLEAU, préc., note 16, n° 48, p. 69.

<sup>50</sup> *Com*, 15 mars 1994, *Bull Civ IV*, n° 110, (1994) *RTD com*. 771, *D*. 2006, note B. Bouloc.

points ne paraissent pas suffisamment originaux pour intéresser le droit maritime et relèvent par conséquent du droit commun. À titre d'exemple, on peut citer les procédures relatives à l'instance au fond, à l'obtention du titre exécutoire ou à l'action en distraction, à la mise en œuvre des voies de recours, etc. Néanmoins, sur bien des aspects réglementés, ce sont les imprécisions du législateur maritime qui provoquent un recours, bien que difficile, au droit commun. Il en est ainsi, pour les plus pertinentes, des questions de saisies abusives et de pluralités de saisie.

Concernant la saisie abusive, la doctrine recommande au juge d'apprécier les conditions dans lesquelles la saisie est pratiquée et la proportionnalité entre la mesure envisagée et le montant de la créance pour garantie de laquelle elle l'est<sup>51</sup> afin de mettre en œuvre la théorie de l'abus de droit. Dès lors, pourrait être considéré comme un abus le fait pour le créancier de saisir tous les navires de son débiteur pour le contraindre à s'exécuter ou par peur de ne pas être désintéressé sur l'un d'eux en raison des créanciers prioritaires.

Pour ce qui est de la pluralité de saisies, elle reste courante en droit maritime. En effet, étant donné que l'armateur peut obtenir mainlevée de la garantie, il n'est pas rare de se retrouver en présence d'un navire faisant l'objet de plusieurs saisies exercées chacune dans un port différent<sup>52</sup>.

---

<sup>51</sup> M. REMOND-GOUILLOUD et J. S. ROHART, préc., note 33, p. 45.

<sup>52</sup> Après l'autorisation de saisie, plusieurs solutions sont possibles. Soit les parties arrivent à un accord sans autre intervention des tribunaux. Le saisissant accorde mainlevée de la saisie en échange d'une garantie donnée par le saisi. L'huissier qui a procédé à la saisie dresse un procès-verbal de mainlevée amiable qu'il dénonce à l'autorité maritime compétente en lui rappelant qu'il doit libérer le navire. Celle-ci à son

C'est le lieu de relever que la saisie conservatoire de navire n'entraîne pas l'indisponibilité du navire. Le propriétaire conserve tous ses droits sur le bien saisi et peut donc en principe vendre un navire qui fait l'objet d'une procédure de saisie conservatoire.

Dans les Conventions de 1952 et 1999, une deuxième saisie du même navire ou la saisie d'un autre navire par le même créancier n'est pas possible sauf dans les cas où la garantie est insuffisante ; le garant n'est pas capable d'exécuter son obligation et enfin la mainlevée de la saisie est intervenue dans une situation dans laquelle il faut exclure l'intention du créancier de renoncer à la saisie. C'est d'ailleurs en application de cette convention que le juge camerounais a ordonné la mainlevée d'une saisie au motif qu'un navire ne peut être saisi et caution ou garantie donnée plus d'une fois dans la juridiction d'un ou plusieurs des États contractants, pour la même créance et par le même demandeur<sup>53</sup>. Il s'agit en quelque sorte de la règle saisie sur saisie ne vaut que la jurisprudence française évince en maintenant une seconde saisie

---

tour en instruit la capitainerie. Soit aucun arrangement amiable n'est possible, et le saisi, qui subit un préjudice du fait de l'immobilisation du bâtiment, peut, dans un délai d'un mois à compter de la notification de la saisie faite au Capitaine, se pourvoir devant le juge des référés en rétractation de l'ordonnance de saisie. À défaut d'une rétractation, il peut aussi, contre garantie, demander au tribunal compétent l'autorisation d'utiliser le navire pour un ou plusieurs voyages déterminés, ou l'autorisation d'appareiller. Cette autorisation ne met pas fin à la saisie conservatoire, laquelle reprend tous ses effets dès le retour du navire au port dans le délai fixé par le tribunal compétent après avis de l'autorité maritime compétente. Dans la Convention de 1952, l'autorisation est automatique dès lors que la garantie est jugée suffisante.

<sup>53</sup> Ordonnance de référé n° 285 du 18 mai 2007, navire « *Tim Buck* ».

conservatoire sur un navire quand la convention de 1952 ne peut s'appliquer<sup>54</sup>. Une jurisprudence significative sénégalaise va dans le même sens, toujours en application de la Convention de 1952<sup>55</sup>. L'espèce soumise au tribunal régional Hors classe de Dakar a en réalité permis au juge de concilier le droit OHADA des procédures d'exécution et le droit spécial des saisies conservatoire dégagé par la convention de 1952. Elle concerne la société Alpha Shipping Ltd. en relation commerciale avec la société Thocomar S. Agency qui voit son navire être saisi conservatoire par cette dernière. Une garantie bancaire est proposée pour obtenir mainlevée de la saisie, mais s'avère par la suite insuffisante. La société créancière saisie une seconde fois avec succès le navire de sa débitrice qui demande aussitôt au juge de référé la mainlevée de la saisie aux motifs du non-respect des articles 55 et suivants de l'Acte uniforme portant organisation des procédures simplifiées de recouvrement et des voies d'exécution (AUPSRVE), de l'impossibilité d'une double saisie sur le même bien, et de l'absence de péril de la créance du saisissant. Le juge n'accueille pas ses arguments parce que, selon lui, en application de la Convention de 1952, la garantie était insuffisante et les articles 55 et suivants de l'AUPSRVE ne lui font pas obligation de mentionner le délai de saisine du juge de fond pour obtenir un titre exécutoire.

---

<sup>54</sup> Cass. com., 8 mars 2011, n° 10-11.958 ; Xavier DELPECH, « L'adage saisie sur saisie ne vaut », *Revue numérique du droit des assurances*, n° 2 nov-déc 2011, en ligne : <http://www.dalloz-actualite.fr>, [www.actuassurance.free.fr](http://www.actuassurance.free.fr). (Consulté le 11 mai 2017)

<sup>55</sup> Tribunal régional hors classe de Dakar, Ordonnance de référé n° 1692 du 23 décembre 2002, affaire *Alpha Shipping Ltd. c. Thocomar S. Agency*, *Ohadata* J-03-184.

On s'interroge quand même sur cette dernière motivation du juge au regard de l'article 61 qui impose au créancier saisissant d'introduire les formalités nécessaires à l'obtention d'un titre exécutoire, lorsqu'il ne l'a pas, dans un délai d'un mois à compter de la saisie ; surtout que l'on peut penser que l'AUPSRVE a été invoqué pour régler les formalités de saisine du juge de fond parce que ni la Convention de 1952, ni la loi sénégalaise du 16 août 2002 portant Code de la marine marchande n'en font allusion. Cette incompréhension ne doit néanmoins pas voiler le mérite du juge de respecter l'esprit du droit maritime qui est la protection du créancier maritime. Le même souci transparait lorsque la confrontation est inévitable entre les procédures d'exécution de droit maritime et les autres procédures de droit commun.

## **2.2. En cas d'imposition du droit commun des procédures**

L'inaction du créancier malgré l'entame des saisies sur son navire a pour conséquence la poursuite du cours normal de la procédure qui inclut la procédure de distribution, très crainte des créanciers. S'il en existe plusieurs, l'on devra obligatoirement tenir compte de tous ceux qui auront déclarés en bonne et due forme leurs créances. Les créanciers peuvent être à la fois maritimes et terrestres. Or, le droit maritime impose un ordre de créancier qui prévaut sur le droit terrien mais sans l'ignorer. Mais avant, il faut se pencher sur l'incertitude qui environne le sort des saisies lorsque le débiteur fait l'objet d'une procédure collective.

### **2.2.1. L'hypothétique prise en compte des procédures collectives**

L'ouverture d'une procédure collective place l'entreprise sous un régime

particulier<sup>56</sup>. Le dirigeant est soit assisté par le syndic, soit tout simplement écarté de la gestion. Le jugement d'ouverture réunit tous les créanciers dans la masse et les soumet aux mêmes contraintes. Dans l'Acte uniforme OHADA portant organisation des procédures collectives d'apurement du passif (AUPCAP), les procédures collectives interrompent ou interdisent les poursuites individuelles des créanciers tendant à faire reconnaître des droits ainsi que les procédures d'exécution et de distribution n'ayant pas produit un effet attributif avant la décision d'ouverture<sup>57</sup>. Le principe de la suspension des poursuites individuelles ainsi posé est d'ordre public. Le souci est d'éviter l'anarchie qui résulterait des actions isolées et de procurer un répit à l'entreprise. Les actions individuelles des créanciers agissant en rangs dispersés pourraient compromettre le redressement de l'entreprise<sup>58</sup>.

L'ouverture d'une procédure collective à l'encontre de l'armateur nous interpelle sur le sort des procédures d'exécution engagées sur le navire. L'on pourrait se demander si le principe de la suspension frappe ces procédures. Dans l'ordre international, la question reste toujours en suspens, non seulement à cause des difficultés inhérentes à l'internationalité du navire, mais également à celles inhérentes au droit international de la faillite<sup>59</sup>. Aussi assiste-t-on régulièrement

à la saisie indépendante d'un navire dans un État alors que le débiteur est déjà en procédure collective dans un autre État. Le Règlement n° 1346/2000 du 31 mai 2002 de la Communauté Européenne sur les procédures d'insolvabilité pose une règle de conflit en la matière. Il en ressort que les effets de la procédure d'insolvabilité concernant les droits des créanciers sur certains biens comme le navire, qui sont soumis à l'inscription dans un registre public, sont régis par la loi de l'état membre sous l'autorité duquel ce registre est tenu. Quant aux procédures de saisie en cours au moment de l'ouverture de la procédure d'insolvabilité, pour autant que le débiteur fût dessaisi du bien, les effets sont régis par la loi de l'État dans lequel cette instance est en cours<sup>60</sup>.

En droit OHADA, la réforme du droit des procédures collectives s'étale un peu plus qu'avant sur les procédures collectives internationales. De ces dispositions, l'on peut comprendre que si la procédure nécessite une intervention dans un État non membre de l'organisation, le syndic est autorisé à agir dans la mesure où la loi étrangère le permet<sup>61</sup>. Les procédures ouvertes dans cet État peuvent produire effet dans les États membres de l'OHADA si elles ne sont pas contraires à l'ordre

---

<sup>56</sup> Sur les particularités des procédures collectives, lire Erank CHVIKA, *Droit privé et procédures collectives*, thèse, Paris, Défrénois, 2002, p. 403.

<sup>57</sup> Art. 9 et 75 AUPCAP.

<sup>58</sup> Sur l'influence des procédures collectives sur les mesures d'exécution, lire Anne LEBORGNE, « Droit de l'exécution », *Dalloz*, 2011, p. 1509.

<sup>59</sup> Philippe LEBOULANGER, « La mise en œuvre des sûretés dans le cadre d'une faillite internationale en droit positif français », (avril-juin 1998) 50-2 *Revue internationale de droit comparé*. Étude de droit contemporain, *Contributions françaises au*

---

*15<sup>e</sup> Congrès international de droit comparé, Bristol, 26 juillet-1<sup>er</sup> août 1988*, p. 401-420 ; J.-P. MASLIN, *La place du navire dans la faillite internationale*, Mémoire pour le DESS droit maritime et des transports, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, CDMT, 2009/2010 ; Daniel FASQUELLE, « Les faillites des groupes de sociétés dans l'Union européenne : la difficile conciliation entre approches économique et juridique », (fév. 2006) *Bull Joly, Sociétés*, chron. 152.

<sup>60</sup> André KEGELS, « Navire saisi et procédure d'insolvabilité : conflit ? », (juillet-août 2010) *DMF* 610.

<sup>61</sup> Art. 256-4 AUPCAP.



public. Dans le cours de la procédure, la juridiction compétente peut, à la demande du représentant étranger, prendre en cas d'urgence des mesures provisoires interdisant ou suspendant les procédures d'exécution sur les biens du débiteur<sup>62</sup>. Cela revient à dire qu'en vertu du droit étranger, les procédures d'exécution sur le navire peuvent être ou non suspendues. Sur le plan interne, la primauté de la procédure collective sur la procédure d'exécution maritime n'est pas véritablement établie. On peut peut-être la déduire de l'article 256-2 AUPCAP qui pose le principe de la prévalence de ses dispositions sur toutes autres dispositions découlant d'un Traité ou Accord international auquel un Etat membre est partie avec des États étrangers. Cela est contraire à ce que propose un auteur qui voit dans le droit des procédures collectives tantôt un droit spécial qui évince le droit commun, tantôt un droit commun évincé par les droits spéciaux tels le droit des banques, le droit des assurances, le droit maritime<sup>63</sup>.

La jurisprudence belge consacre très clairement la validité d'une saisie conservatoire exercée alors que le débiteur est sous une procédure d'insolvabilité. Dans une espèce, le syndic a essayé de lever des procédures de saisies sur des navires en application des règles d'insolvabilité, mais le juge saisi n'a pas accueilli son raisonnement au motif que « l'article 1469 § 2 du Code judiciaire connaît donc un droit de saisie sur le navire qui est complètement indépendant de l'existence d'un droit d'action personnel contre le propriétaire du navire. Le recours des créanciers reste lié à la chose à laquelle se rapporte l'obligation. Le navire répond de la dette.

La saisie donne un droit préférentiel<sup>64</sup>. » Ce droit préférentiel doit surtout être respecté dans les procédures de distribution conformément aux orientations du droit maritime.

### 2.2.2 L'infériorité des procédures d'ordre de droit commun

La procédure de distribution est une étape très importante pour les créanciers dans les procédures d'exécution. C'est même en vue d'elle qu'ils mettent en œuvre l'action exécutoire, tout en appréhendant le concours avec les autres créanciers. S'agissant de ce concours, trois Conventions internationales ont été adoptées faisant référence à la procédure de distribution des deniers provenant de la vente du navire. Il s'agit des Conventions ayant pour objet l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes du 10 avril 1926, du 27 mai 1967 et du 6 mai 1993. Celle de 1967 n'est jamais entrée en vigueur et était d'ailleurs sujette à de nombreuses critiques. Les deux conventions donnent priorité aux créanciers privilégiés et hypothécaires sur tout autre créancier de droit commun. Cette priorité est reprise par de nombreux textes, y compris le CCMM. Les articles 166 et suivants du CCMM règlent les conditions de mise en vente du navire, notamment les droits et obligations des vendeurs et adjudicataires, le paiement des frais de poursuite et les clauses particulières, les demandes de distraction et opposition, les conditions de mise à prix d'enchères ainsi que les délais dans lesquels la vente doit avoir lieu. Lorsque le navire est vendu, le paiement des créanciers se fera dans l'ordre prévu ci-après : sont d'abord désintéressés les

<sup>62</sup> Art. 256-18 AUPCAP.

<sup>63</sup> E. CHVIKA, préc., note 55.

<sup>64</sup> Anvers, 04.03.2009, Hannes C, p. 16, point 28, cité par *droit maritime belge* 620.

créanciers bénéficiaires de privilèges maritimes, ensuite les créanciers bénéficiaires des hypothèques maritimes, ensuite les créanciers bénéficiaires de privilèges de droit commun et après eux tout autre créancier de droit commun. S'il existe un droit de rétention du créancier constructeur ou réparateur sur le navire, celui-ci passe après les créanciers privilégiés et avant le créancier hypothécaire<sup>65</sup>.

En droit OHADA, l'ordre des créanciers est réglementé aussi bien par l'AUS que par l'AUPSRVE. Ce dernier en réalité s'en tient à l'ordre de l'article 226 AUS. Sur un navire, cet ordre intervient après la prise en compte des créances maritimes privilégiées et hypothécaires. Pour la doctrine, l'ordre n'a pas un caractère d'ordre public et les créanciers peuvent y renoncer<sup>66</sup>. S'agissant des procédures collectives, elles peuvent modifier l'ordre de droit commun. Mais cette modification n'est que légère. Pour la réalisation des meubles, la procédure entraîne juste l'ajout des créanciers de la masse après les créanciers munis d'un privilège mobilier spécial.

### Conclusion

En définitive, tracer les contours des procédures d'exécution portant sur le navire ne s'avère pas du tout aisée. Non seulement dans le droit interne de plusieurs États membres, elles se révèlent des procédures dont l'originalité, pas toujours bien assimilée, subit des contrecoups qui la détériore, mais en plus, sur un plan international, les problèmes de conflits de lois rendent

incertain leur respect. Tous les aléas relevés de parts et d'autres au sein de leur organisation et dans leur cohabitation avec d'autres procédures portent à croire qu'aussi bien l'armateur que les créanciers doivent aborder avec réserve tout ce qui a trait à la fortune de mer. Curieusement, loin s'en faut au regard du développement de l'économie maritime. Peut-être même que ce sont ces aléas qui font le charme et la particularité du droit maritime.

---

<sup>65</sup> Combinaison des articles 7 et 12 al 4 de la Convention de 1993.

<sup>66</sup> Paul-Gérard POUGOUE et Fidèle TEPEI KOLLOKO, « Saisie immobilière », dans Paul-Gérard POUGOUE (dir.), *Encyclopédie du droit OHADA*, Paris, Editions Lamy, 2011, n° 144, p. 1713.