

## L'assiette de la créance maritime en matière de saisie conservatoire de navire en droit de la CEMAC

**LACHUNOU MONGOUE Michel Ariel,**

*Doctorant en droit des affaires/ Université de Douala, Juriste d'entreprise/chercheur*  
[lachunoumongouemichelariel@yahoo.fr](mailto:lachunoumongouemichelariel@yahoo.fr)

**Abstract:** *In the interest of protecting the rights of various parties during a protective procedure for the seizure of a vessel, the problem of identifying the content arises based on the maritime claim in the matter. Thus, it could be noticed in the absence or an event of a vessel's unavailability, which is the cause of the maritime claim, there would means to circumvent for a smooth continuation of the proceedings initiated. This indicates a sense of justice and equity which conceals the protective seizure of a vessel in the CEMAC Law.*

**Résumé :** *Dans l'intérêt de la protection des droits des parties lors d'une procédure de saisie conservatoire de navire, apparaît le problème de l'identification de l'assiette de la créance maritime. Ainsi, en l'absence ou en cas d'indisponibilité du navire, cause de la créance maritime, il existe des voies de contournement favorisant la poursuite de la procédure engagée. Ceci indique le sens de justice et d'équité que cache la saisie conservatoire de navire en droit de la CEMAC.*

Le droit maritime de la CEMAC traverse une période jalonnée de grandes réformes<sup>1</sup>. Celles-ci sont diverses et particulièrement préoccupantes. L'un des domaines qui nécessitent une attention spécifique est celui de la saisie conservatoire de navire et précisément la question de l'assiette de la créance maritime à ce sujet<sup>2</sup>.

Le navire par essence est, un bien voué à de perpétuels déplacements en raison des missions diverses qui lui sont assignées. Cette situation débouche sur la possibilité de voir l'unique gage à priori du créancier disparaître ou s'évader par la mer. Pour les maritimistes, la créance fondant toute saisie conservatoire de navire est une créance maritime<sup>3</sup>, même en partie<sup>4</sup>. Le droit comparé nous enseigne

---

<sup>1</sup> KENGUEP (E.), Le droit maritime de la CEMAC à l'ère de la réforme, éd. Craf 2020-2021, 264 P.

<sup>2</sup> cf. art. 1<sup>er</sup> paragraphe 1<sup>er</sup> de la convention internationale de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles en matière de saisie conservatoire de navires de mer ; cf. art. 150 paragraphe 2 du code communautaire de la marine marchande de la CEMAC.

<sup>3</sup> CA Aix-en-Provence, 2<sup>e</sup> ch., 3 décembre 2015, navire « Okilebo », in DMF 2016, 425, observation Piette Gaël; DELEBECQUE (Ph.), *Droit maritime*, 13<sup>e</sup> éd., Dalloz 2014, P. 166, n° 243; cf. art. 150 paragraphe 2 du code communautaire de la marine marchande de la CEMAC; BOURAGNE (C.), obs. sous CA Rennes (2<sup>e</sup> ch.), 9 mars 2015, navire « Karl » Sté Overseas Association Foundation c/ Sté reliable cargo shipping, DMF n°772, Sept. 2015, pp. 695-699, « Qu'il est bon de se prévaloir d'une créance maritime sous le ciel de la convention de Bruxelles du 10 mai 1952 ».

de manière illustrée que des créances peuvent naître de l'exercice d'une activité maritime et ne pas être qualifiées de maritimes<sup>5</sup>. C'est d'ailleurs cette précision qui fonde toute l'institution de la saisie conservatoire de navire en droit français et CEMAC<sup>6</sup>. Cette procédure vise à immobiliser le navire comme prolongement de la garantie du recouvrement de la créance. Concrètement, le code communautaire de la marine marchande n'apporte pas une définition propre à cette notion. Pour en savoir un peu plus, il faut se tourner vers la convention internationale de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles en matière de saisie conservatoire des navires de mer<sup>7</sup>. Dès lors, il faut retenir que la saisie conservatoire des navires renvoie à « l'immobilisation d'un navire avec l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente pour la garantie d'une créance... ». Elle porte pour finalité, la protection du créancier maritime en évitant la disparition du navire qui constitue son seul gage<sup>8</sup>. Par ailleurs, elle est aussi un excellent moyen de pression sur l'armateur<sup>9</sup>, dans la mesure où elle arrive à paralyser l'activité commerciale de ce dernier<sup>10</sup>. La créance est donc maritime lorsqu'elle se rapporte soit à l'exercice d'un droit réel sur le navire<sup>11</sup>, soit à l'exploitation ou à l'usage de ce bien<sup>12</sup>. C'est cela qui ferme la possibilité de saisir le navire par les créanciers terrestres du bien<sup>13</sup>. Bref, le navire appartient au patrimoine de mer de l'armateur<sup>14</sup>.

La problématique du contenu de l'assiette de la créance maritime en matière de saisie conservatoire de navire, commande à s'interroger sur l'identification des éléments meublant ladite assiette. C'est à ce niveau que nous pouvons établir clairement la différence entre les différentes saisies de navires fondamentalement maritimes<sup>15</sup>, de la saisie-revendication<sup>16</sup> relevant au regard de certains aspects, du droit commun<sup>17</sup>, plus précisément du droit OHADA<sup>18</sup>. Bref, elle annonce l'incompétence du juge de

---

<sup>4</sup> cf. art 149 du code communautaire de la marine marchande de la CEMAC ; Cour de cassation (Ch. Com.) 3 février 1998, Sté STARDUST MARINE C./ Sté SCORPIO MARITIME, navire « vendredi 13 », DMF n°580, 1<sup>er</sup> mars 1998, rapport J.P. Remery et observations Pierre BONASSIES ;

<sup>5</sup> KENGUEP (E.), *Les grandes décisions commentées de la jurisprudence maritime camerounaise*, éd CRAF 2018-2019, P. 167.

<sup>6</sup> Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (16 mars 1994, signature à N'Djamena au Tchad du Traité instituant la Communauté économique et monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC)), révisé le 30 janvier 2009 à Libreville au Gabon.

<sup>7</sup> cf. art 1<sup>er</sup> paragraphe 2 de la convention internationale de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles en matière de saisie conservatoire de navires de mer

<sup>8</sup> NGAMKAN (G.), « La saisie conservatoire de navires en Afrique centrale », exposé présenté à la deuxième assemblée générale de l'ACDM (association camerounaise de droit maritime), du 20 avril 2017 à l'hôtel Sawa à Douala, P. 2.

<sup>9</sup> KENGUEP (E.), « La procédure de saisie conservatoire des navires : le chemin de croix des justiciables camerounais », *Juridis Périodique* n°108, octobre-novembre-décembre 2016, P. 89.

<sup>10</sup> NGAMKAN (G.), « La saisie conservatoire de navires en Afrique centrale », exposé présenté à la deuxième assemblée générale de l'ACDM (association camerounaise de droit maritime), du 20 avril 2017 à l'hôtel Sawa à Douala, P. 2.

<sup>11</sup> Cass. Com., 28 juin 2016, navire « Karl », in DMF 2016, 892, observations S. SANA-CHAILLÉ DE NÉRÉ..

<sup>12</sup> KODJO GNINTEDEM (M.D.), *L'efficacité des sûretés maritimes*, thèse de doctorat/PHD en droit, octobre 2011, Université de Yaoundé II Soa, Faculté des sciences juridiques et politiques, P. 192, n° 322 ; NGAMKAN (G.), op. cit., P. 1.

<sup>13</sup> VIALARD (A.), *Droit maritime*, 1<sup>ière</sup> éd., PUF 1997, P. 313, n°367, Aix-en-Provence, 2<sup>e</sup> ch., 3 décembre 2015, navire « Okilebo », op. cit.

<sup>14</sup> OILLEAU (K.), *Le crédit tiré du navire*, PUAM 2010, P. 194, n° 158.

<sup>15</sup> NGAMKAN (G.), op. cit., P. 6.

<sup>16</sup> BIBAKA ONDEAU (E.L.), « Saisie revendication », in *Encyclopédie de droit OHADA*, sous la direction de Paul-Gérard POUGOUE, Lamy, P. 1736-1742.

<sup>17</sup> Navire « Shanghai Belle », in DMF 2014, 146, observations BONASSIES (P.), DMF 2015, H.S. n°19, P. 61 et n° 73 ; Cass. com., 16 sept 2014 (yacht « Lamera », in DMF 2015, 140, observations BONASSIES (P.) ; BONASSIES (P.), De la saisie revendication d'un navire à injonction de ne pas faire, DMF 2015, 193, RD transp. 2014, n°61, observations NDENDE (M.) ; Cass. com., 15 déc. 2015, navire « Shanghai Belle IV », in DMF 2016, rapport LECAROS (J.) et observations BONASSIES (P.) ; BONASSIES (P.) et DELEBECQUE (P.), DMF 2016, H.S. n° 20, P. 55 et n° 61.

<sup>18</sup> cf. art. 227 de l'Acte uniforme portant organisation des procédures simplifiées de recouvrement et des voies d'exécution.

l'OHADA ou encore celui de la CCJA à connaître de tout litige relevant de la saisie conservatoire de navire<sup>19</sup>. C'est dire donc que les procédures d'exécution portant sur le navire sont multiformes et spécifiques<sup>20</sup>. Ainsi, l'assiette de la créance maritime renvoie in extenso au navire, cause de ladite créance (I). Mais la pratique de cette procédure nous apprend que le navire en tant que bien de mer de l'armateur, peut faire l'objet d'une substitution dans cette assiette (II).

## I. LE NAVIRE, UNIQUE ÉLÉMENT MEUBLANT L'ASSIETTE DE LA CRÉANCE MARITIME EN MATIÈRE DE SAISIE CONSERVATOIRE

Il apparaît au sens du code communautaire de la marine marchande qu'une « 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 »<sup>21</sup>. De cette disposition, nous retenons que la saisie conservatoire porte sur le navire ayant généré la créance maritime (A), ou à défaut sur tout autre navire appartenant à celui qui en était propriétaire au moment où cette créance est née (B).

### A. Le principe : la référence au navire, cause de la créance maritime

Traiter des questions qui relèvent du statut juridique du navire oblige que l'on soit capable d'identifier et de distinguer le navire parmi tant d'engins et de bâtiments de navigation<sup>22</sup> (1). Tout en déterminant le contenu de cette notion (2).

#### 1. La clarification de la notion de navire au sens des règles de la saisie conservatoire de droit maritime

La saisie conservatoire au sens du droit maritime ne s'applique que sur l'engin nautique dénommé « navire ». Le rendu de nos recherches a démontré que la circonscription de cette notion n'a pas été un long fleuve tranquille au fil des années. Bref, nous pouvons dire que le navire est selon la doctrine un « engin flottant, doté d'un moyen de propulsion, apte à affronter les dangers de la mer »<sup>23</sup>. Au regard de l'orientation que prend notre sujet, ce bien constitue tout engin dont la finalité première consiste à accomplir le déplacement des biens et/ou des personnes par le biais de la mer, en s'exposant de manière permanente aux dangers propres à celle-ci<sup>24</sup>. De cette définition, il en ressort que la notion de navire doit être plus restrictive, qu'extensive au regard de ses critères<sup>25</sup>. Telle n'est d'ailleurs pas la position commune à tous les ordres juridiques du monde<sup>26</sup>. Certains pays ne font pas véritablement de distinction entre le navire et les engins de nature diverse, mais se fondent sur la capacité de la jauge<sup>27</sup>. La nécessité d'apporter des précisions en ce qui concerne la notion de navire s'identifie de manière directe au fait que ce bien bénéficie sur le plan international de nombreuses dérogations qui font de lui

<sup>19</sup> Cour commune de justice et d'Arbitrage (CCJA), 2<sup>e</sup> Chambre : Arrêt n° 029/2018 du 05 février 2018, observations KENGUEP (E.), *Les grandes décisions commentées de la jurisprudence maritime camerounaise*, éd. CRAF 2018-2019, P. 6 et S.

<sup>20</sup> KODJO GNINTEDEM (M.D.), « Libres propos sur les procédures d'exécution portant sur le navire », in *Bulletin de droit économique*, Vol. n° 2, 2017, P. 3.

<sup>21</sup> cf. art. 144 al. 1 du code communautaire de la marine marchande de la CEMAC.

<sup>22</sup> À ce sujet lire, LACHUNOU MONGOUE (M.A.), *La spécificité du statut juridique du navire*, mémoire de master recherche, Université de Douala, Faculté des sciences juridiques et politiques, 16 février 2016.

<sup>23</sup> PIETTE (G.), « La notion de navire en droit français », in *Montesquieu Law Review*, n°5, mars 2017, p. 4,

<sup>24</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 TYNAIRE (A.), DMF 1993, 20, observations BONASSIES (P.) ; CA Rouen, 30 nov. 2000, in DMF 2001, 470, note NAVARRE-LAROCHE (C.).

<sup>25</sup> VIALARD (A.), op. cit., p. 236.

<sup>26</sup> C'est le cas du droit américain à ce sujet, lire KENDE (C.), « Une nouvelle définition du navire en droit américain », DMF n° 775, décembre 2015, P. 996.

<sup>27</sup> cf. art. 1<sup>er</sup> du livre II du code de commerce belge et 3 du code maritime chinois.

un engin d'une nature particulière<sup>28</sup>. Bref, la position du législateur camerounais en ce qui concerne cette est très ancienne<sup>29</sup>, voire ambivalente<sup>30</sup>. Par contre, le législateur CEMAC de la marine marchande dans son élan évolutif a trouvé tout simplement bon de reconduire dans son corpus juridique et légal la définition donnée par les règles de Rotterdam<sup>31</sup>.

Somme toute, la convention de Bruxelles et le code de la marine marchande portent leur application exclusivement sur les « navires de mer ». Excluant de ce fait, les bateaux de rivières et les bâtiments de mer qui ne rentrent pas dans cette qualification<sup>32</sup>. Il s'agit des plateformes pétrolières, pontons fixes, chalands, épaves<sup>33</sup>, remorqueurs<sup>34</sup>, barge automotrice d'une jauge brute de 1478 tonnes<sup>35</sup>, zodiac<sup>36</sup>. Le professeur Bonassies allègue que « l'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 apte à cette navigation »<sup>37</sup>. Dans ce même élan, le juge camerounais a refusé le bénéfice de la limitation de responsabilité aux armateurs d'une barge selon les articles 102 et suivant du code communautaire de la marine marchande de la CEMAC<sup>38</sup>.

Il existe pourtant une définition du navire qui nous semble convaincante et qui a été donnée par la doctrine en considération des éléments tels que la capacité de flottabilité de l'engin ou du bâtiment à effectuer un transport<sup>39</sup>, sa dotation en moyens de propulsion autonome, l'usage d'une coque apte à effectuer une navigation maritime et à affronter les périls de mer<sup>40</sup>. Ces précisions conduisent à donner un contenu à la notion de navire.

## **2. L'étude du contenu de la notion de navire : la problématique de l'incorporation des accessoires du navire dans l'assiette de la créance maritime**

Pour appréhender le contenu de la notion de navire, la doctrine a assisté en son sein à l'érection de deux tendances opposées dans la mesure où, l'exposé des différentes définitions n'avait

---

<sup>28</sup> PIETTE (G.), « La notion de navire en droit français », in *Montesquieu Law Review*, n°5, mars 2017, p. 5.

<sup>29</sup> cf. art. 10 de l'ordonnance n°62/OF/30 du 30 mars 1962 portant code de la marine marchande camerounaise

<sup>30</sup> cf. art. 3 du Décret n° 85/1278 du 26 septembre 1985 portant règlement de police et d'exploitation dans les domaines portuaires au Cameroun.

<sup>31</sup> cf. art. 1<sup>er</sup> des règles de Rotterdam

<sup>32</sup> En ce qui concerne les saisies de bateaux de rivières, il existe une réglementation spécifique qui leur est applicable. Il s'agit de l'application des 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>33</sup> Tribunal de commerce d'ARLES, 14 décembre 2004, chaland "le littoral", in DMF 2006, 134, observations ROSSI (A.) ; BONASSIES (P.), note sous CA Aix-en-Provence, 18 mars 1983, navire « Belstar », in DMF 1984, 608 ; TASSEL (Y.), « Navire : saisie conservatoire », LexisNexis 2007, P. 14, n°66 ;

<sup>34</sup> Cass. req., 13 janvier 1919, op.cit., Rouen, 30 nov. 2000, in DMF 2001, 470, note NAVARRE-LAROCHE (C.).

<sup>35</sup> TGI Douala, jugement n° 646/com, 1<sup>er</sup> octobre 2015, État du Cameroun S/C ministre des Finances, Activa Assurances & SOGEA SATOM c/ China Harbour Engineering Company (CHEC) et CCCC Guangzhou Dredging Company Company Ltd, barge « Kai Tuo 9 ».

<sup>36</sup> CA Caen, 17 sept. 1991, navire "Zef", op.cit. ; Cass. Com., 5 novembre 2003, DMF 2004, 431, observations BONASSIES (P.).

<sup>37</sup> BONASSIES (P.), « Statut et contrat dans le domaine maritime », in *Mélanges en l'honneur de Christian Scapel*, PUAM 2013, n°106.

<sup>38</sup> TGI Douala, jugement n° 646/com, 1<sup>er</sup> octobre 2015, État du Cameroun S/C ministre des Finances, Activa Assurances & SOGEA SATOM c/ China Harbour Engineering Company (CHEC) et CCCC Guangzhou Dredging Company Company Ltd., barge « Kai Tuo 9 ».

<sup>39</sup> CORBIER (I.), *JurisClasseur Transport* 2011, « Le Navire et autres bâtiments de mer, notions fondamentales », Fasc.1045, n°20.

<sup>40</sup> MIRIBEL (S.), « Qu'est-ce que qu'un navire », in *Mélanges en l'honneur de Christian Scapel*, PUAM 2013, p. 279 ; VIALARD (A.), op.cit., P. 236 ; PIETTE (Gaël), « La notion de navire en droit français », *MONTESQUIEU LAW REVIEW*, n°5, mars 2017, P. 5.

pas suffi à tracer une réelle différence entre celui-ci et les notions voisines. De ceci, une partie de la doctrine optera pour une compréhension extensive, tandis que l'autre se tournera vers une compréhension restrictive. Plus loin, ces positions seront systématiquement réaménagées dans une série d'études novatrices.

En considération de la thèse large ou extensive à adopter dans la définition du navire, il faut dire que ce postulat a été vivement défendu par le Doyen Georges RIPERT pour qui, le terme navire s'emploie non pas au regard seulement des seules parties assemblées et destinées à la navigation, mais aussi de ses accessoires<sup>41</sup>. Donc le navire comporte bien une partie principale<sup>42</sup> apte à assurer sa navigabilité, et des parties accessoires<sup>43</sup> reliait au bien mais qui peuvent en être séparées par simple déplacement tout en restant indispensables à la navigation maritime.

La conception étroite de BONNECASE porte l'idée que le navire n'existe que si certains éléments ont été ajoutés à sa structure externe pour lui permettre de naviguer<sup>44</sup>. Ce dernier distingue la coque, les agrès et appareils<sup>45</sup>. Ainsi il tient à préciser que les objets qui sont nécessaires à l'utilisation nautique du navire sont taxés d'agrès. Par-là, il exclut de la catégorie des agrès et appareils tout ce qui rentre seulement dans l'usage commercial du navire. Bref restant toujours dans sa logique, seuls les agrès et appareils donnent au navire sa viabilité, autrement dit son aptitude à naviguer.

Enfin, une franche partie de la doctrine conduite par les auteurs tels que Roger JAMBU-MERLIN, DANTE Gaeta, CHAUVEAU Patrick et René RODIERE invite à ne pas assimiler ou confondre les agrès et les accessoires dans la mesure où ces éléments n'ont pas la même destination ou portée. À cette suite, ils concluent que les agrès et appareils font partie intégrante du navire<sup>46</sup>.

La résolution de la problématique de l'incorporation des accessoires du navire dans l'assiette de la créance maritime se pose donc avec pertinence et trouve une piste de solution émanant du fait que les agrès et appareils font partie intégrante du navire. À notre avis, la saisie conservatoire du navire devrait s'effectuer sur tout navire en considération de sa coque et des éléments secondaires qui lui permettent de remplir ses fonctions nautiques et commerciales. L'esprit du code communautaire de la marine marchande de la CEMAC est assez explicite en ce qui concerne cette problématique. Dans ses dispositions consacrées à l'étude des sûretés maritimes, le législateur communautaire inscrit fort aisément les accessoires du navire dans l'assiette de la créance maritime<sup>47</sup>. En tout cas, dans la possibilité d'une absence du navire causal, le créancier maritime est en droit de se tourner vers tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte.

## **B. La nuance : la consécration implicite de l'usage de l'appareillement en matière de saisie conservatoire de navire en droit CEMAC de la marine marchande**

La technique sociétale des single ship companies ou en français, société à un seul navire, donne l'avantage à l'armateur dans la recherche du bénéficiaire, le pouvoir de scinder son activité en autant de sociétés commerciales qu'il dispose ou exploite de navire<sup>48</sup>. Comme il avait été le cas avec la

<sup>41</sup> CORBIER (I.), *JurisClasseur Transport* 2011, « *Le Navire et autres bâtiments de mer, notions fondamentales* », Fasc.1045, n°28.

<sup>42</sup> Parmi les éléments indispensables pour le déplacement du navire, on distingue à cet effet : de la machine, du mât, du gouvernail. Ce sont ces éléments qui permettent au navire de se déplacer et de naviguer en mer.

<sup>43</sup> OILLEAU (K.), *op. cit.*, P. 58, n°34.

<sup>44</sup> « Lorsqu'on observe la structure extérieure du navire, on constate qu'il y'a sur le navire des objets mobiliers qui ne sont unis au navire que par la destination qu'ils reçoivent. », BEURIER (J.P.) et autres, *Droits maritimes*, Paris Dalloz-Action, 2<sup>e</sup> édition, 2009/2010, p. 276.

<sup>45</sup> Par agrès et appareils, l'on doit voir tous les éléments qui venant se greffer sur la coque la rendent apte à remplir sa destination, c'est-à-dire naviguer ».

<sup>46</sup> OILLEAU (K.), *op. cit.*, p. 65, n°44.

<sup>47</sup> cf. art. 75 al. 01 et art. 94 du code communautaire de la marine marchande de la CEMAC.

<sup>48</sup> LE BAYON (A.), *Dictionnaire de droit maritime*, PUR, coll. Didact droit, 2004, P. 236.

notion de fortune de mer, l'armateur à travers cette logique et en considération de l'autonomie juridique de chaque société, attribue à chaque navire la capacité exclusive de pouvoir gérer les risques inhérents à son exploitation<sup>49</sup>. Face à cette situation, les créanciers maritimes d'un single ship company courent le risque de ne trouver qu'une « coquille vide » au moment de la réalisation de leurs créances<sup>50</sup>. Cette structuration laisse poindre que la single ship company peut constituer ou promouvoir une technique propice à la « simulation illicite ou à la fraude »<sup>51</sup>. Ainsi, pour parer à cette situation et redonner au créancier maritime toutes ses chances de pouvoir se faire payer, le droit maritime s'est approprié la théorie de l'apparence (1), dont son appréciation laisse voir des variations et évolutions dans sa compréhension et son application (2).

## 1. Du sens commun de l'apparence à son appropriation par le droit maritime

La notion d'apparence dans son sens premier renvoie à ce que l'on aperçoit directement par la vue ou la pensée. En droit, l'apparence conduit à considérer la situation juridique qui est soumise à une analyse visuelle instantanée, sans avoir à effectuer des recherches de manière approfondie en négligeant de la réalité. La bonne application de la théorie de l'apparence au sens du droit commun réside dans le fait que quiconque ayant à la suite d'une apparence trompeuse, commis une erreur légitime sera en droit de l'invoquer comme s'il s'agissait d'une situation réelle. La théorie de l'apparence amène donc à conférer à certains créanciers la titularité d'un droit sur la simple base d'une supposée croyance en la réalité de son existence. Cela entraîne une dérogation à l'application normale des règles de droit et débouche soit sur une annulation de l'acte accompli, soit sur sa validation. Généralement, l'obligation découlant de l'apparence et appliquée au débiteur vise la sécurité juridique des tiers dans l'aspect de la protection de leurs intérêts. La doctrine retient la faute et la simulation ou encore l'intérêt général et la représentation comme fondement de la correction des apparences.

La théorie de l'apparence apporte la protection à ceux qui ont faussement cru en l'existence d'une situation juridique à la double condition que ces derniers aient été de bonne foi et aient commis une erreur invincible ou légitime<sup>52</sup>.

La perception que le droit maritime a de la théorie de l'apparence en raison de son application découle de la pratique de l'apparement des navires en matière de saisies conservatoires. La consécration de cette formule vient du fait de la volonté de faciliter au créancier maritime la possibilité de rentrer en pleine propriété de sa créance en considérant tous les navires de son débiteur comme un gage. La technique que cache cette théorie se manifeste par la saisie conservatoire du navire d'une société qui n'est pas tenue de la dette, à l'effet de garantir la dette causée par le navire d'une autre société, ne possédant pas ou plus de navires saisissables. La doctrine interprète cette assimilation comme la recherche d'une protection juridique certaine des créanciers maritimes mis en mal par la technique de la fragmentation du patrimoine de l'armateur, sans oublier la tendance permanente à la recherche de l'équité dans le milieu des affaires maritimes<sup>53</sup>. La théorie de l'apparence se déploie en droit maritime lorsqu'il s'agit de la saisie conservatoire de navires, souvent dans le cadre de l'exploitation des sociétés d'un même groupe, partageant entre-elles un lien étroit au point de semer la confusion. Afin d'établir la confusion apparente entre les sociétés d'un groupe, les magistrats retiennent le critère de la communauté d'intérêts qui gouverne un groupe de sociétés. À savoir l'unité financière et de gestion entre les différentes sociétés en cause<sup>54</sup>. L'apparement naît de la présomption des liaisons étroites des single ship companies appartenant à un même groupe<sup>55</sup>. L'absence de présomption n'entraînera pas cette confusion<sup>56</sup>. Le critère de la communauté d'intérêts

<sup>49</sup> CORBIER (I.), *La notion juridique d'armateur*, PUF, Coll. Les grandes thèses du droit français, 1999, P. 106.

<sup>50</sup> REMOND-GOUILLOUD (M.), *Droit maritime*, Pédone, Coll. Études internationales, 2<sup>e</sup> éd., 1993, P. 149, n°234.

<sup>51</sup> OILLEAU (K.), op. cit., P. 283, n°233.

<sup>52</sup> MALAURIE (P.), AYNES (L.), STOFFEL-MUNCK (P.), *Les obligations*, Defrénois-Lextenso, 4<sup>e</sup> éd., octobre 2009, P. 355, n°722.

<sup>53</sup> OILLEAU (K.), op. cit., P. 315, n°264.

<sup>54</sup> CA Rouen, 26 mars 1992, navire « *Christel* », DMF 1992, P. 574, Obs. TASSEL (Y.) ; T. Com. Nantes, 22 mai 1984, navire « *Achillet* », DMF 1988, P. 564.

<sup>55</sup> T. Com. Saint-Nazaire, 31 octobre 1985, navire « *Baltic-Mermaid* », DMF 1988, P. 558.

<sup>56</sup> CA Douai, 8 février 1990, navire « *CPC-Gallia* », DMF 1992, P. 539.

entendue par l'existence d'une certaine solidarité entre les différents navires des diverses sociétés d'un groupe se manifeste parfois par les indices de confusion tels que la similitude des noms, l'existence d'administrateurs communs, l'exploitation par un même administrateur, l'assurance des navires par la même compagnie. La cour d'appel de Rennes s'est servie de ces aspects pour identifier le véritable propriétaire d'un groupe de sociétés<sup>57</sup>. Bref, la nouvelle configuration de l'apparence se structure autour de la théorie de la fictivité.

## 2. L'invocation de la théorie de la fictivité à la compréhension approfondie de l'apparement des navires

À la différence du critère matériel et économique de la communauté d'intérêts retenu jadis à l'établissement de l'apparement des navires en droit maritime, la fictivité développe un critère plus formel et juridique. Elle repose sur le postulat selon lequel la preuve de la fragmentation du patrimoine de l'armateur devrait avoir une base légale afin de limiter, voire d'éviter toute procédure d'apparement abusif des personnes morales tirées de ses différentes sociétés. Cette prescription en droit français avait pour fondement l'article 1842 alinéa 1<sup>er</sup> du Code civil. Sur cette base, la jurisprudence française exige que l'apparement des navires s'inscrive dans la logique de la démonstration de la fictivité de l'une ou de l'autre société ayant en commun la gestion d'un navire et non plus leur prétendue communauté d'intérêts.

Le droit des sociétés commerciales de l'OHADA nous renseigne suffisamment sur le cadre normatif des sociétés commerciales et les conditions de la considération de leurs existences juridiques<sup>58</sup>. De ce fait serait réputée fictive au sens de ce droit, une société bâtie avec pour fondement une absence « d'affectio societatis », donc un défaut de contrat de société<sup>59</sup> ou encore la manifestation d'un abus de la personnalité morale<sup>60</sup>, manifestée par l'absence d'une autonomie patrimoniale. L'élément patrimonial est invoqué ici dans la mesure où c'est lui qui décrit fondamentalement l'existence pratique et professionnelle d'une société. La société détient un patrimoine propre, distinct de celui de ses associés et éventuellement des sociétés-sœurs dans le cas où il s'agirait d'un groupe. C'est souvent en considération de ce défaut d'identification de patrimoine que l'on conclut à l'absence « d'affectio societatis »<sup>61</sup>, donc à la fictivité de la société<sup>62</sup>. Cette tendance est rapportée et confirmée par la jurisprudence de l'OHADA<sup>63</sup>. Les décisions de justice de droit maritime vont plus loin et affirment qu'il ne suffirait pas d'établir qu'une société mère détienne à 100% le capital social ou la propriété de différentes autres sociétés, pour conclure à une absence de patrimoine propre à chaque société et plus loin les déclarer fictives<sup>64</sup>. À l'opposé, si l'activité pour laquelle la société est constituée est inexistante, la société est déclarée fictive dans la mesure où la société mère reste le siège de l'administration et de la direction<sup>65</sup>.

La perception que nous tirons de la théorie de la fictivité ou encore de celle de l'apparement nous conduit à constater qu'elles relèvent d'un régime dérogatoire de droit commun. Le code civil camerounais dispose très clairement que : « quiconque s'est obligé personnellement, est tenu de remplir son engagement sur tous ses biens mobiliers et immobiliers, présents et à venir »<sup>66</sup>. Plus loin, il indique encore que : « Les biens du débiteur sont le gage commun de ses créanciers... »<sup>67</sup>. La doctrine

<sup>57</sup> CA Rennes, 21 juin 1989, navire « *Brave Mother* », DMF 1989, p. 649, Obs. BONASSIES (P.).

<sup>58</sup> cf. art. 70 de l'AUDSC.

<sup>59</sup> cf. art. 4 de l'AUDSC.

<sup>60</sup> Sur la notion de la personnalité morale des sociétés, lire POHE TOKPA (D.), « Personnalité morale des sociétés », in *Encyclopédie de droit OHADA*, sous la direction de Paul-Gérard POUGOUE, Lamy 2011, p. 1344-1379.

<sup>61</sup> NGAMKAN (G.), op. cit., p. 14.

<sup>62</sup> Rouen, 13 Sept. 2000, navire « *Oradana* », DMF 2001, 1028, note MARGUET (B.).

<sup>63</sup> CCJA, 1<sup>ère</sup> chambre, arrêt n°18 du 31 mars 2005, Aff. Société Afrique construction et financement dite AFRICOF, Monsieur Z C. / Société Générale de banques en Côte d'Ivoire dite SGBCI, en cassation de l'arrêt n°1075 rendu le 04 octobre 2002 par la Cour d'appel d'Abidjan Ohadata J-05-370.

<sup>64</sup> Cass. com., 15 oct. 2002, navire « *Taganroga* » et « *Razna* », in DMF 2003, 756, Obs. SIMON (P.).

<sup>65</sup> CA Versailles, 19 févr. 2003, navire « *Arti* », DMF 2003, 763, Obs. NICOLAS (P.Y.).

<sup>66</sup> Cf. art. 2092 du Code civil camerounais.

<sup>67</sup> Cf. art. 2093 du Code civil camerounais.

sur cette base conclut que lorsque la personne du tiers et celle du débiteur se confondent, jusque dans leurs patrimoines, la saisie du navire de l'un peut être pratiquée pour les dettes de l'autre<sup>68</sup>. La preuve de la nature fictive d'une société peut alors se présenter ardue. La jurisprudence renseigne que pour y arriver, il serait nécessaire de prouver que la société en cause « n'a aucune réalité physique, aucune indépendance de direction, ni aucune autonomie financière »<sup>69</sup>.

La pratique de l'apparement telle que soulignée implicitement par la convention de Bruxelles du 10 mai 1952 sur la saisie conservatoire de navire devrait se concevoir et se réaliser dans la plus grande subtilité possible. Le juge étant appelé à protéger à la fois le patrimoine du débiteur-armateur et les intérêts de tout créancier maritime. Cette formule trouve tout son sens dans la notion même de créance maritime dont la vocation première consiste pour l'essentiel de cloisonner le patrimoine de l'armateur. Cela revient à dire que ce dernier possède un patrimoine général de mer distinct de son patrimoine terrestre. La maîtrise et l'application parfaite voire raisonnable des théories de l'apparence et de la fictivité porte le mérite de dépister les fictions qui se cachent derrière la constitution et l'exploitation des sociétés commerciales, et ce partant, elle permet de mieux appréhender les enjeux de la protection des droits du ou des créanciers en matière de saisie conservatoire de navire. Plus loin, elles contribuent à contrecarrer les saisies fautives<sup>70</sup> ou abusives<sup>71</sup>, qui se préviennent et se justifient tant bien que mal en droit anglais par la possibilité pour le débiteur maritime saisi de solliciter de son créancier une contre-garantie<sup>72</sup>. Par contre, il faut souligner à titre d'illustration que la demande de contre-garantie émise par le débiteur maritime saisi sera vouée à l'échec en droit français dès lors qu'il aura été jugé que le créancier dispose d'une créance de nature maritime<sup>73</sup>. C'est dans ce sens que finalement a été consacrée la possibilité de remplacer le navire dans l'assiette de la créance maritime.

## II. L'ADMISSION DE LA SUBSTITUTION DU NAVIRE DANS L'ASSIETTE DE LA CRÉANCE MARITIME EN MATIÈRE DE SAISIE CONSERVATOIRE

Le contentieux de la saisie conservatoire de navire porte sa particularité en ce qu'il obéit à un régime spécifique. Le bonheur du créancier maritime tenant les commandes de cette procédure vient du fait que le navire, échappe de principe à une procédure de saisie conservatoire de droit commun. Ce meuble par excellence formant le contenu de l'assiette de la créance maritime peut subir une substitution contre acceptation d'une garantie dans l'élan de protection des droits du créancier maritime (A). Il peut aussi en raison des rouages de la pratique des procédures de saisie conservatoire de navire, être acceptée la formule de la saisie des soutes (B).

### A. L'acceptation d'une garantie en substitution du navire dans l'assiette de la créance maritime

---

<sup>68</sup> NGAMKAN (G.), op. cit., p. 15.

<sup>69</sup> BONASSIES (P.) et DELEBECQUE (P.), DMF 2015, HS n°19, p. 60, n°70.

<sup>70</sup> Aix-en-Provence, 2<sup>e</sup> Ch., 21 Sept. 2011, navire « *Scandinavia* », DMF 2012, 807.

<sup>71</sup> Cour d'appel du Littoral, Arrêt n° 163/Réf. du 12 août 2009, Aff.: Sté Cameroun continental merchants ltd c/ capitaine commandant du navire M/V « *TIM BUCK* », commentaires KENGUEP (E.), *Les grandes décisions commentées de la jurisprudence maritime camerounaise*, op.cit., pp. 181-182 ; dans la même veine, l'on peut retenir, TGI Douala, jugement civil n°166, 15 févr. 2010, Aff. NB Shipping et Bremen Overseas Chartering and Shipping c/ Société Cameroon Continental Merchants Ltd navire « *Tim Buck* », voire l'arrêt n°152/Civ. du 21 Sept. 2012, Aff. Société Cameroon Continental Merchants Ltd C. / NB Shipping et Bremen Overseas Chartering and Shipping, navire « *Tim Buck* », rendu par la Cour d'appel du Littoral ; TASSEL (Y.), « *Navires apparementés et saisie conservatoire du navire et de ses soutes* », DMF n°590, 1<sup>er</sup> février 1999, Obs. sous CA Rouen, 2<sup>e</sup> ch. civ., 3 novembre 1998, Société Pom Thule Rédéri et Société United Tankers c/ Société Corelf.

<sup>72</sup> London Court of appeal, 11 December 2018, navire « *The Alcyon* » Lloyd's law reports (2019), Obs. BONASSIES (P.), DMF n°820, janvier 2020, p. 64. Sur les notions de garantie et de contre garantie, lire SAMB MOUSSA, « *Garantie et contre-garantie autonomes* », in *Encyclopédie de droit OHADA*, op.cit., p. 898-907. Lire aussi l'art. 39 de l'AUDS.

<sup>73</sup> CA Aix-en-Provence (Ch. 1-9), 6 février 2020, navire « *M/Y Lady Jersey* », n°18/18966, « notion de créance maritime fondant une saisie conservatoire internationale de navire », DMF n°824, mai 2020, p. 418.



La pratique du dépôt d'une garantie à l'effet de substituer le navire dans l'assiette de la créance maritime et d'accorder son appareillage tire sa source à la fois du code communautaire de la marine marchande de la CEMAC<sup>74</sup>, de la convention de Bruxelles du 10 mai 1952 sur la saisie conservatoire de navire<sup>75</sup> et de la convention des Nations unies du 12 mars 1999 sur la même procédure<sup>76</sup>. C'est ainsi que pour poursuivre cette logique, ces différentes conventions et le droit communautaire optent pour l'exigence d'une garantie ou sûreté d'un montant suffisant (1). Sans oublier qu'en la forme actuelle de la constitution et du dépôt de cette garantie, la pratique présente l'usage des mécanismes de sûretés qui ne tendent pas à protéger fermement le créancier (2).

### **1. L'exigence d'une garantie ou d'une sûreté d'un montant suffisant**

La problématique de l'usage du navire en tant bien de production de richesse de l'armateur en cours de procédure de saisie conservatoire a trouvé résolution tant sur le plan international que sur le plan communautaire. Le code communautaire de la marine marchande de la CEMAC nous renseigne que sur avis de l'autorité maritime, le juge détient la possibilité de faire appareiller le navire à la seule condition que lui soit fournie une garantie d'un montant et sous une forme satisfaisante. La convention des Nations unies sur la saisie conservatoire quant à elle reprend l'esprit intégral de ce texte, mais se sert plutôt de la taxinomie de sûreté en substitution de celle de garantie. Que renferment finalement ces deux notions ? Possèdent-elles en commun des éléments de similitudes ?

La notion de garantie renvoie à une idée de protectionnisme. En fait, elle vise la protection du créancier contre l'insolvabilité du débiteur, elle se traduit donc comme « tous les avantages spécifiques à un ou plusieurs créanciers dont la finalité est de suppléer à l'exécution régulière d'une obligation ou d'en prévenir l'inexécution »<sup>77</sup>. Dans un sens large, elle s'entend de « tout mécanisme qui prémunit une personne contre une perte pécuniaire »<sup>78</sup>. L'expression de garantie peut alors être assimilée comme une forme de sécurité tant dans la formation que dans l'exécution des transactions<sup>79</sup>. Ce sont des garde-fous juridiques que les parties dressent pour assurer la bonne exécution de leur contrat. À cet effet, la garantie s'inscrit dans la logique d'un droit réel accessoire<sup>80</sup>, au regard du fait que celle-ci tire son origine de l'existence en amont d'un droit de propriété qui, constitue la cause de la garantie et finalement donne droit à son titulaire de la mettre en œuvre en cas d'inexécution de certaines obligations contractuelles mise à la charge du débiteur.

La notion de sûretés au sens de l'acte uniforme OHADA consiste en « l'affectation au bénéfice d'un créancier d'un bien, d'un ensemble de biens ou d'un patrimoine afin de garantir l'exécution d'une obligation ou d'un ensemble d'obligations, quelle que soit la nature juridique de celles-ci et notamment qu'elles soient présentes ou futures, déterminées ou déterminables, conditionnelles ou inconditionnelles, et que leur montant soit fixe ou fluctuant. »<sup>81</sup>. Cette approche des sûretés dévoile un champ d'application plus large et détaillé car, elle s'intéresse à la fois aux sûretés conventionnelles et légales. Telle que libellée, la compréhension des notions de sûretés et de garanties peut se confondre. Mais en considération de leurs divers aspects théoriques, épistémologiques et sémantiques, l'on peut souligner une éventuelle différence. D'ailleurs il faut le rappeler ici, sûreté est

---

<sup>74</sup> cf. art. 146 du code communautaire de la marine marchande de la CEMAC.

<sup>75</sup> cf. art. 5 de la convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer du 10 mai 1952.

<sup>76</sup> cf. art. 4 de la convention des Nations unies du 12 mars 1999 sur la saisie conservatoire des navires

<sup>77</sup> LEGEAIS (D.), *Sûretés et garanties du crédit*, LGDJ, 6<sup>e</sup> éd., 2008, p. 16.

<sup>78</sup> CORNU (G.), *Vocabulaire juridique*, PUF 2009, P. 436 ; ROUVIERE (F.), « l'obligation comme garantie », *RTD civ.*, 2011, p. 2, n°1.

<sup>79</sup> ANOUKAHA (F.), Cisse-Niang (A.), FOLI (M.), ISSA-SAYEGH (J.), YANKOBA NDIAYE (I.), SAMB (M.), *Sûretés*, Bruylant Bruxelles 2002, p. 1, n°1.

<sup>80</sup> MALAURIE (P.) et AYNES (L.), *Droit civil, Les Biens*, Defrénois, 3<sup>e</sup> éd., Paris 2007, p. 353.

<sup>81</sup> cf. art. 1 de l'AUDS.

filles de garantie dans la mesure où si toute sûreté est une garantie, l'inverse n'est forcément pas vérifiable<sup>82</sup>.

La dichotomie doctrinale qui naît de cette opposition souligne qu'au moment où la garantie tend à assurer la sécurité de la formation et de l'exécution des transactions<sup>83</sup>, la sûreté contribue à éviter les inconvénients de l'insolvabilité du débiteur. Elle vise à garantir un crédit accordé au débiteur par son créancier. Ces divergences sont battues en brèche par KOUAKOU BOHOUSSOU Stéphane, les qualifiant de débat n'ayant d'intérêt que sur le plan académique ou pédagogique<sup>84</sup>. Celui-ci propose de retenir l'aspect fonctionnel des sûretés au lieu de plonger dans des analyses prêtant cours aux controverses. Au regard de ce constat, cet auteur confond expressément par assimilation les notions de sûreté et de garantie dans le corps de sa thèse de doctorat<sup>85</sup>. Nous sommes donc fondés de penser que c'est fort de cette posture que les termes « garantie et sûreté » ont été choisis d'utilisation dans ces différents textes et qu'au final, ils visent à protéger le créancier maritime contre une quelconque fuite du navire de son débiteur et par ricochet de son insolvabilité ou de sa mauvaise foi.

L'article 146 alinéa 2 de la convention de Bruxelles sur la saisie conservatoire des navires de mer, nous dévoile que les parties ont le droit de s'accorder sur l'importance et la forme de la garantie. À défaut, le juge des référés sera fondé à déterminer la nature et le montant qui ne devrait pas excéder la valeur du navire querellé. Cette disposition est à saluer car, les différentes conventions portant sur la saisie conservatoire de navire, ne font aucunement la prescription obligatoire d'une forme précise et fixe des « garantie ou de sûreté » aux parties intéressées. Comme nous l'avons souligné, la nature de la garantie dépendra à la fois du choix consensuel des parties, sinon de la détermination du juge. Sur ce, parmi les techniques de garanties existantes, nous noterons en guise de proposition tant aux parties qu'au juge dans un premier temps, les sûretés édictés par l'acte uniforme traitant de la matière. Dans un second temps, les parties ou le juge pourront également se doter des garanties en addition aux sûretés classiques à l'effet de les renforcer. Il peut s'agir du recours à une obligation contraignante<sup>86</sup>, telles que la solidarité<sup>87</sup> ou de l'obligation in solidum<sup>88</sup>. Sans oublier la délégation novatoire<sup>89</sup>.

La pratique de cette garantie dans nos tribunaux nous renseigne qu'en général c'est la caution bancaire et la consignation qui sont souvent sollicitées en guise de garantie autonome<sup>90</sup>. Si nous revenons à la lecture de l'article 146 du code communautaire de la marine marchande de la CEMAC, il y ressort clairement comme nous l'avons mentionné plus haut qu'aucune forme de garantie n'est prescrite par les divers textes. De ce fait, il importe aux parties, à défaut du juge de procéder au choix d'une garantie ou d'une sûreté qui protégera parfaitement les droits du créancier.

## **2. La proposition d'une forme satisfaisante de garantie : l'usage possible du transfert fiduciaire de somme d'argent**

La fiducie est en passe de devenir la marque emblématique des sûretés et garanties, elle trouve sa source dans un anachronisme avéré et porte un élan prospectif et futuriste. Elle allie et

---

<sup>82</sup> MIENDJEM (I.L.), « Régime général des sûretés », in *Encyclopédie de droit OHADA*, op.cit., p. 1482, n° 10.

<sup>83</sup> Ibid.

<sup>84</sup> KOUAKOU BOHOUSSOU (S.), *Réflexion critique sur l'efficacité des sûretés réelles en droit OHADA : Proposition en vue d'une réforme du droit OHADA des sûretés réelles*, thèse de doctorat en droit, Université de Bordeaux, 2015, p. 8, n°4. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01583016/document>

<sup>85</sup> Ibid.

<sup>86</sup> ROUVIERE (F.), « l'obligation comme garantie », RTD civ., 2011, p. 2, n°1.

<sup>87</sup> MALAURIE (P.), AYNES (L.) et STOFFEL-MUNCK (P.), *Droit civil, Les obligations*, 4<sup>e</sup> éd., DEFRENOIS Lextenso-éditions, octobre 2009, p. 718 et S., n°1355 et S.

<sup>88</sup> MALAURIE (P.), AYNES (L.) et STOFFEL-MUNCK (P.), *Droit civil, Les obligations*, op.cit., p. 731 et S., n°1375 et S.

<sup>89</sup> MALAURIE (P.), AYNES (L.) et STOFFEL-MUNCK (P.), *Droit civil, Les obligations*, op.cit., p. 782-783, n°1441 et S.

<sup>90</sup> cf. art. 39 paragraphe 1<sup>er</sup> de l'AUS.

combine à la fois technique de gestion patrimoniale<sup>91</sup> et mécanisme de sûreté<sup>92</sup>. Connue sous l'appellation de trust en droit anglais, elle a peu à peu trouvé admiration favorable dans les pays de droit civil<sup>93</sup>. C'est alors le cas avec l'OHADA qui a consacré dans son acte uniforme portant organisation des sûretés du 15 décembre 2010, le mécanisme du transfert fiduciaire d'une somme d'argent. Selon l'article 87 de l'AUS, « le transfert fiduciaire d'une somme d'argent est la convention par laquelle un constituant cède des fonds en garantie de l'exécution d'une obligation. ». Le principe gouvernant le transfert fiduciaire de somme d'argent réside dans son caractère conventionnel, cela signifie la nécessité de matérialiser l'accord de volontés passé entre le constituant (débiteur) et le bénéficiaire (créancier). Cette convention ne se trouve opposable auprès des tiers qu'à la date de sa notification à l'établissement dans lequel le compte est enregistré, pourvu que les fonds soient inscrits sur un compte bloqué<sup>94</sup>. En ce qui concerne les modalités de l'acte de notification, l'acte uniforme est resté muet, mais la pratique en la matière renseigne que celle-ci peut se faire soit par le constituant lui-même, ou même par le bénéficiaire. Il peut donc naître des cas où le créancier soit confondu au destinataire de la notification. Dans ce cas, il ne serait donc pas superfétatoire au regard d'une certaine doctrine qu'elle procède au respect des dispositions légales en se notifiant à lui-même car, allègue-t-elle une même personne peut agir en deux qualités distinctes<sup>95</sup>.

La constitution du fonds doit indiquer à peine de nullité la ou les créances garanties, ainsi que le montant des fonds cédés à titre de garantie et identifier le compte bloqué<sup>96</sup>. Cette sûreté retient notre attention fermement dans la mesure où elle consacre une technique de garantie très efficace en cas de concours des créanciers du constituant ou encore du bénéficiaire du transfert. D'ailleurs, des travaux ont indiqué son efficacité dans les procédures collectives<sup>97</sup>.

Bien évidemment, l'on évoque là une technique de garantie de créance qui peut parfaitement être intégrée dans la procédure de substitution du navire dans l'assiette de la créance maritime. Les dispositions du code communautaire de la marine marchande de la CEMAC ont laissé le choix de la qualité et de la nature de la garantie aux parties, ce qui ne rame pas à contre-courant du sens de la convention du transfert fiduciaire des fonds. À la différence de la lettre de garantie qui se présente ici comme un simple engagement, le transfert fiduciaire propose plus que cela, il permet de transférer la propriété d'une somme en garantie d'une obligation ou d'un ensemble d'obligations quelle que soit la nature juridique de celles-ci notamment qu'elles soient présentes ou futures, déterminées ou déterminables, conditionnelles ou inconditionnelles et que leur montant soit fixe ou fluctuant. Au surplus la lettre de garantie ne présente pas une réelle efficacité dans la protection des droits du ou des créanciers maritimes lors de la procédure de saisie conservatoire de navire dans la mesure où la banque ou l'établissement financier donnant son engagement pendant la procédure peut se retrouver insolvable au moment de la réalisation de la garantie. Dans tous les cas, l'usage du transfert fiduciaire de somme d'argent à l'effet de protéger les droits du ou des créanciers du navire ne pose en réalité aucune difficulté d'exécution, car la propriété des fonds qui résident dans le compte bloqué n'appartient ni au constituant, ni à son créancier, encore moins à la banque. Le compte portant les

---

<sup>91</sup> CHARLAINE BOUCHARD, « L'exploitation d'une entreprise par une fiducie : Une alternative intéressante ? », *Revue du notariat*, Vol. 102, n°1, mars 2000, . 87-114.

<sup>92</sup> BERTHOLD SYLVIE, « La fiducie: Outil efficace de protection contre les créanciers dans un contexte d'insolvabilité ? », *Revue générale de droit*, Vol. 35, n°4, 2005, pp. 553-573; PIEDELIEVRE Stéphane, « Quelle fiducie-sûreté pour l'entreprise ? », Actes du colloque « la fiducie dans tous ses états », organisé le 15 avril 2010 par l'Association Henri Capitant des amis de la culture juridique française (Université Panthéon-Assas-Paris II) en partenariat avec le centre Obligations, Biens, Marchés, pp. 75-80.

<sup>93</sup> CANTIN CUMYN (M.), « Réflexions autour de la diversité des modes de réception ou d'adaptation du trust dans les pays de droit civil », *Revue de droit de McGill*, Vol. 58, n°4, juin 2013, pp. 811-825.

<sup>94</sup> cf. art. 89 de l'AUS.

<sup>95</sup> BOCCOVI (A.), « Le transfert fiduciaire des sommes d'argent en droit OHADA de l'opposabilité aux tiers », petites affiches, 25 septembre 2015, n°192, p. 4.

<sup>96</sup> cf. art. 88 de l'AUS.

<sup>97</sup> BONDA KOTCHOP (V.), *Les Sûretés réelles et les procédures collectives OHADA*, mémoire en vue de l'obtention du diplôme de master recherche droit des affaires, Université de Douala/Faculté des sciences juridiques et politiques, année académique 2017/2018, pp. 42-43.

fonds étant apparenté à un « compte d'affectation » destiné à protéger une obligation contractée sous une condition suspensive. Bien plus, il s'agit d'une simple technique de paiement en réalisation d'une garantie qui n'intervient que lorsqu'à l'échéance et en cas de défaillance du débiteur, même étant averti le constituant n'ait pu réagir<sup>98</sup>. Sinon lorsque tout se passe comme prévu et surtout en faveur du constituant, les fonds lui sont restitués. Une fois constituée dans les règles de l'art, les parties pourront informées le juge de l'existence d'une telle convention, ou bien le juge pourra également de son initiative indiquer une telle démarche, la priorité dans une procédure étant la protection des droits de la partie faible au contentieux. À ce niveau, attirer l'attention des justiciables sur les sanctions liées aux saisies fautives<sup>99</sup> ou abusives<sup>100</sup> ne serait pas vain. D'ailleurs, il existe bien des cas où est sollicité de la part de débiteur saisi et du tribunal le dépôt d'une contre-garantie afin de parer à tous les inconvénients engendrés du fait d'une saisie inopportune<sup>101</sup>. À cet effet, il est clairement dit que la pratique de l'offre d'une garantie orientée à l'attention du créancier peut être contrebalancée par celle de la sollicitation d'une contre-garantie adressée au créancier saisissant. Enfin, le transfert fiduciaire de somme d'argent trouve tout encore un grand avantage dans le sens où du compte dans lequel l'argent est placé, il peut produire des intérêts qui seront inscrits au crédit dudit compte. C'est cela qui marque davantage sa préconisation de cette technique. En l'absence de toutes ces pratiques, le créancier maritime peut être amené à procéder une saisie conservatoire des soutes du navire.

## **B. La pratique marginale de la saisie conservatoire de soutes en substitution du navire**

La pratique de la saisie conservatoire des soutes du navire s'est développée en marge de celle du navire dans les prétoires français. En droit international, son admission est relativement perçue d'un bon œil et reste de ce fait une chose peu développée. Nonobstant cette situation, il faut faire mention de ce que si la Grande-Bretagne et la Belgique l'ont admise, le droit américain par exemple s'en est montré très hostile<sup>102</sup>. L'évolution sociologique et postmoderne du droit maritime se manifeste de manière patente à travers la consécration implicite d'une telle démarche. Ce constat traduit à la fois le contraste du droit maritime, consacre son évolution tant sur le plan doctrinal que sur le plan de sa pratique finalement, marque son originalité.

En effet, par soutes, il faut percevoir, « le compartiment fermé de l'entrepont et des cales d'un navire, servant à contenir du matériel, du combustible, des munitions ou des vivres ». Plus spécifiquement et dans l'esprit de cet article, les soutes renvoient aux seuls combustibles contenus dans le navire et assurant sa propulsion<sup>103</sup>. Pour mieux appréhender cette procédure peu orthodoxe découlant de la pratique de la saisie conservatoire de navire, il serait judicieux d'exposer sur son domaine (1), avant de s'intéresser aux effets de sa perception.

---

<sup>98</sup> cf. art. 91 paragraphe II de l'AUS.

<sup>99</sup> Aix-en-Provence, 2<sup>e</sup> Ch., 21 Sept. 2011, navire « *Scandinavia* », DMF 2012, 807, op. cit.

<sup>100</sup> Cour d'appel du Littoral, Arrêt n° 163/Réf. Du 12 août 2009, Aff.: Sté Cameroun continental merchants ltd c/ capitaine commandant du navire M/V « *TIM BUCK* », commentaires KENGUEP (E.), *Les grandes décisions commentées de la jurisprudence maritime camerounaise*, op.cit., pp. 181-182; dans la même veine, l'on peut retenir, TGI Douala, jugement civil n°166, 15 févr. 2010, Aff. NB Shipping et Bremen Overseas Chartering and Shipping c/ Société Cameroon Continental Merchants Ltd navire « *Tim Buck* », voire l'arrêt n°152/Civ. du 21 Sept. 2012, Aff. Société Cameroon Continental Merchants Ltd c/ NB Shipping et Bremen Overseas Chartering and Shipping, navire « *Tim Buck* », rendu par la Cour d'appel du Littoral, op. cit.; TASSEL (Y.), « *Navires apparentés et saisie conservatoire du navire et de ses soutes* », DMF n°590, 1<sup>er</sup> février 1999, obs. sous CA Rouen, 2<sup>e</sup> ch. civ., 3 novembre 1998, Société Pom Thule Rédéri et Société United Tankers c/ Société Corelf, Op. cit.

<sup>101</sup> London Court of appeal, 11 December 2018, navire « *The Alcyon* » Lloyd's law reports (2019), obs. BONASSIES (P.), DMF n°820, janvier 2020, p. 64, op.cit. Sur les notions de garantie et de contre garantie, lire SAMB MOUSSA, « *Garantie et contre-garantie autonomes* », in *Encyclopédie de droit OHADA*, op.cit., pp. 898-907. Lire aussi l'art. 39 de l'AUS, op. cit.

<sup>102</sup> DAGONNEAU (C.), *La saisie de soutes*, mémoire de Master II Droit maritime, Université d'Aix-Marseille, Faculté de Droit et de Science politique, 2016-2017, p. 4.

<sup>103</sup> DAGONNEAU (C.), op.cit.

## **1. La saisie conservatoire de soutes, une procédure au domaine non circonscrit**

Comme nous l'avons souligné ci-haut, la saisie de soutes est née dans les prétoires français en marge de la pratique de la saisie conservatoire de navire. Elle est aujourd'hui très prisée dans la mesure où elle serait susceptible d'intégrer un nombre considérable de créanciers. La complexité du choix de son régime juridique émane de manière triviale de la fugacité de la pratique de l'activité du transport maritime prise dans le sens de l'exploitation du navire. Il est d'un secret de polichinelle aujourd'hui que l'affrètement fait partie de la forme la plus courue d'exploitation de navire. Le développement sans cesse exponentiel de cette tendance a conduit inévitablement à la naissance d'une confusion dans la détermination du propriétaire réel du navire. C'est de cela que viendra réellement la problématique de l'opportunité de la saisie de soutes, fondée sur l'appréciation peu lisible des qualités de créanciers saisissants et de débiteur saisi. Loin de ces débats, l'on note que le délice majeur contenu dans l'exercice de la saisie conservatoire de soutes du navire se traduit par deux faits. À la différence de la saisie conservatoire de navire qui fait exigence de la prémunition d'une créance maritime, la présente saisie autorise à la fois la saisie pour les créanciers ayant contracté avec l'affréteur considéré comme propriétaire du bien<sup>104</sup> d'une part, et les créanciers maritimes qui auraient été exclus de la liste des « créances maritimes » de la convention sur les saisies conservatoires de navire de 1999 d'autre part. La mesure pourrait bien évidemment être propice pour les créanciers se dotant d'un privilège maritime, l'ayant perdu maladroitement du fait d'une forclusion<sup>105</sup>.

La doctrine à un certain moment aurait assimilé une telle action à une fraude à la pratique judiciaire et juridictionnelle de la saisie conservatoire de navire au motif que les créanciers seraient en perpétuelle déviation des principes cardinaux<sup>106</sup>. Bref, que l'on soit en face d'un créancier qui ne porte pas le bénéfice d'un privilège maritime ou d'un créancier qui ne détient pas une créance maritime au sens de la convention de 1952, celui qui use de la saisie conservatoire de soutes à l'effet de recouvrer sa créance le fait parce que la saisie de tout le navire se heurte à une impossibilité juridique<sup>107</sup>. La saisie de soutes se présente alors comme un moyen d'assurer et de garantir la confiance des fournisseurs de navire. Elle constitue au regard de son développement un moyen de pression, qu'un moyen d'exécution en considération du fait qu'elle tend à contraindre le débiteur au règlement de sa créance<sup>108</sup>. Comme il a été dit, elle vient suppléer les inconvénients de la saisie conservatoire de navire.

## **2. La saisie conservatoire de soutes, une alternative à la saisie conservatoire de navire**

Le parallèle que l'on tend à faire entre la saisie conservatoire de navire et la saisie de soutes du navire vient tout d'abord de l'exigence de qualification des soutes par rapport au navire. De ce fait, s'est développé au sein de la doctrine maritime un grand débat allant dans ce sens. Aussitôt, l'on a vu d'un côté les tenants et défenseurs de l'argument de l'autonomie des soutes par rapport au navire, de l'autre côté il y'a eu émergence d'un contrepoids allant dans le sens de l'assimilation de soutes au navire comme élément accessoire. Ces analyses ont étalé tour à tour pour qualifier la position des soutes par rapport au navire, la théorie de meuble par destination, la théorie de l'accessoire et bien plus le recours aux notions d'agrès et apparaux. Il ressort de ces confrontations de l'inopportunité de recourir à la théorie des meubles par destination car, répondant d'une pure invention du droit maritime dans la quête de la qualification des agrès et apparaux comme meuble affecté au service d'un autre meuble. En effet, une tendance s'est prononcée sur la nécessité de retenir l'aspect fonctionnel des soutes pour les qualifier d'accessoires, conduisant ainsi à l'application du régime de la saisie de navire à celle des soutes<sup>109</sup>.

---

<sup>104</sup> cf. art. 102 al. 2 du code communautaire de la marine marchande de la CEMAC.

<sup>105</sup> DAGONNEAU (C.), op. cit., p. 5.

<sup>106</sup> NDENDE (M.), « La problématique de la saisie des soutes : la restauration de l'autorité du droit maritime », in DMF 1998, 823.

<sup>107</sup> VIALARD (A.), « La saisie conservatoire de navires affrétés », tiré de la conférence prononcée devant l'Association française du Droit maritime le 09 décembre 1993, DMF 1994.313.

<sup>108</sup> DAGONNEAU (C.), op. cit., p. 7.

<sup>109</sup> DAGONNEAU (C.), op. cit., p. 8.

Il est donc à noter que l'accessoire n'est pas forcément une nécessité à l'existence du principal, il se présente nécessaire à son usage ou son exploitation. Par ce fait, les soutes sont indispensables à la navigation maritime<sup>110</sup>. En droit comparé, la question de la nature juridique des soutes a été soumise à l'appréciation du juge français. La position de ce dernier a été celle selon laquelle les soutes constituaient des accessoires du navire et ne pouvaient être saisies en même temps que lui<sup>111</sup>. Cette perception va évoluer et désormais, la Cour de cassation française pour la première fois va se prononcer sur cette problématique. Cassant l'arrêt de la cour d'appel, elle considère désormais la saisie conservatoire de soutes d'un navire comme une partie intégrante de celui-ci, obéissant aux mêmes règles de compétence que la saisie conservatoire de navire. C'est la fin de la consécration de la pratique des saisies de soutes de manière autonome<sup>112</sup>. Depuis lors, la saisie conservatoire des soutes se rattache au régime de droit maritime<sup>113</sup>. En l'état actuel de la pratique de la saisie conservatoire de navire, la saisie des soutes étant l'une de ses variantes se présente certes telle une bonne mesure de contrainte<sup>114</sup>, placée au bénéfice des créanciers qui ne détiennent pas une créance maritime au sens de la convention de 1952 mais, qui participent à l'exploitation commerciale du navire. Malgré l'absence d'une bonne détermination de son régime juridique, la saisie conservatoire de soutes peut en substitution du navire se présenter efficace en droit maritime de la CEMAC.

---

<sup>110</sup> NDEDE (M.), « La problématique de la saisie des soutes : la restauration de l'autorité du droit maritime », in DMF 1998, 823.

<sup>111</sup> CA Rouen, 2<sup>e</sup> Ch. 24 mai 1995, navire « Saint-Pierre », DMF 1996, 717, obs. TASSEL (Y.).

<sup>112</sup> Cass. com. 13 Janv. 1998, « navire Saint-Pierre », Bull. Civ. n°VI.

<sup>113</sup> NDEDE (M.), « La problématique de la saisie des soutes : la restauration de l'autorité du droit maritime », in DMF 1998, 771.

<sup>114</sup> BONASSIES (P.), DELEBECQUE (Ph.), DMF 2015, HS n°19, p. 69.