

LA MAINLEVÉE DE LA SAISIE CONSERVATOIRE DE NAVIRE SANS LE DEPOT DE LA GARANTIE OU DE LA CAUTION PREALABLE.

Fiche pratique publié le 10/07/2020, vu 724 fois, Auteur : [SOPHIE DE SYLVIE DJOUFA TIEMAGNI](#)

L'immobilisation du navire est une arme indéfectible contre les débiteurs indécents si le créancier sait en faire bon usage. Aussi, devra-t-il s'y prendre avec tact, subtilités, prudence et vigilance afin de ne pas voir disparaître sa garantie

LA MAINLEVÉE DE LA SAISIE CONSERVATOIRE DE NAVIRE SANS LE DEPOT DE LA GARANTIE OU DE LA CAUTION PREALABLE.

Sophie De Sylvie DJOUFA TIEMAGNI

Avocate

L'immobilisation forcée du navire, principal outil de production de l'armement, est un moyen idéal de pression sur l'armateur. Cette immobilisation est opérée au cours d'une escale, soit directement par les autorités portuaires sur leurs propres initiatives, soit sous l'impulsion d'un créancier pour garantir le recouvrement de sa créance.

Dans le premier cas, le " Port State Control Officer" au cours de l'inspection du navire battant pavillon d'un autre Etat procède à la vérification des certificats et documents délivrés par l'Etat de pavillon et qui doivent se trouver à bord. Le cas échéant, il vérifie bien qu'il a été pallié aux anomalies constatées lors de la précédente inspection. Si l'officier du port a de bonnes raisons de douter que le navire ne correspond pas aux conditions de délivrance de ces certificats et documents, alors il peut étendre son contrôle à l'état général du navire et de ses équipements. Ainsi, une inspection qui au départ n'était qu'initiale peut devenir détaillée voire même renforcée suivant que le navire présente un profil de risque faible, standard ou élevé. Si les déficiences graves sont descellées, alors le navire est aussitôt immobilisé et interdit d'appareiller.

Dans le second cas, le créancier qui aura obtenu de l'autorité judiciaire compétente l'autorisation nécessaire pourra faire immobiliser le navire pour garantir le recouvrement de sa créance maritime. Le navire saisi ne pourra appareiller que lorsque la juridiction compétente aura autorisé son départ pour un ou plusieurs voyages déterminés, dans les délais fixés par le juge ou lorsque la mainlevée aura été accordée. La mainlevée ou l'acte mettant un terme aux mesures judiciaires de saisie ne sera ordonnée par la juridiction qui aura autorisé la saisie que « lorsqu'une caution ou

une garantie suffisantes auront été fournies » par le débiteur saisi (Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, article 5).

Ainsi donc, le dépôt d'une garantie ou d'une caution d'un montant suffisant et sous une forme satisfaisante est un préalable à la mainlevée d'une saisie conservatoire de navire. A priori, l'on serait tenté de croire que sans le dépôt de cette garantie suffisante exigée par la loi, solliciter et obtenir de la juridiction compétente une mainlevée de la saisie serait inopérant. Oh que non. Lorsque des irrégularités auront été descellées, la mainlevée de la saisie sera automatiquement ordonnée par le juge. La mainlevée dans ce cas constitue donc une sanction.

La mainlevée de la saisie conservatoire pourra être ordonnée à titre de sanction contre l'absence de fondement même de ladite saisie(I). Il en sera de même lorsque des irrégularités entoureront la saisie opérée (II).

I- MAINLEVÉE DE LA SAISIE CONSERVATOIRE DE NAVIRE : SANCTION A L'INEXISTENCE DU FONDEMENT DE LA SAISIE.

La saisie conservatoire de navire n'est effectuée avec efficacité et efficience que lorsque les conditions rigoureusement encadrées par la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer conclue à Bruxelles le 10 Mai 1952 sont respectées. Il s'agit des conditions relatives tant à la créance dont le recouvrement est envisagé (A) que le navire saisi à titre conservatoire (B).

A/ Les conditions relatives à la créance.

Toute créance maritime (1) pourra donner lieu à la saisie conservatoire du navire. Le nouveau code de la marine marchande CEMAC ajoute que celle-ci doit paraître fondée dans son principe (2). D'expérience, je dirai que son recouvrement doit également être menacé (3).

1) La créance doit être maritime.

Suivant les dispositions de l'article 1(1) de la Convention du 10 Mai 1952, la créance doit être maritime c'est-à-dire qu'elle doit résulter de l'une ou de plusieurs causes suivantes :

- Dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement. Le nouveau code de la marine marchande CEMAC en son article 149 (d) ajoute les « dommages causés ou risquant d'être causés par le navire au milieu, au littoral ou à des intérêts connexes ; mesures prises pour prévenir réduire ou éliminer ces dommages ; indemnisation de ces dommages ; coût des mesures raisonnables de remise en état du milieu qui ont été effectivement prises ou qui le seront ; pertes subies ou risquant d'être subies par des tiers en rapport avec ces dommages » ;

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

- Assistance et sauvetage. Le nouveau code de la marine marchande en son article 149 (c) apporte plus de précisions en indiquant les « opérations de sauvetage ou d'assistance, ainsi que tout contrat de sauvetage ou d'assistance, y compris le cas échéant, pour indemnité spéciale concernant des opérations de sauvetage ou d'assistance à l'égard d'un navire qui, par lui-même ou par sa cargaison, menaçait de causer des dommages à l'environnement » ;

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

- Contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement ;
- Pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire ;
- Avarie commune ;
- Prêt à la grosse ;
- Remorquage ;
- Pilotage ;
- Fournitures quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien. Pour clarification le nouveau code de la marine marchande CEMAC désignent au même titre les « marchandises, matériels, approvisionnement, soutes, équipements, y compris conteneurs, fournis ou services rendus au navire pour son exploitation, sa gestion, sa conservation ou son entretien » ;
- Construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale ;
- Salaires des Capitaine, Officiers ou hommes d'équipage ;
- Débours du Capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les Agents pour le compte du navire ou de son propriétaire. Le nouveau code de la marine marchande y ajoute les « gages et autres sommes dues au capitaine, aux officiers et autres membres du personnel de bord, en vertu de leur engagement à bord du navire, y compris les frais de rapatriement et les cotisations d'assurance sociale payables pour leur compte ».

A cette liste, le nouveau code de la marine marchande CEMAC ajoute les :

- Frais et dépenses relatifs au relèvement, à l'enlèvement, à la récupération, à la destruction ou à la neutralisation d'un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à bord de ce navire, et frais et dépenses relatifs à la conservation d'un navire abandonné et à l'entretien de son équipage ;
- Droits et redevances du port, de canal, de bassin, de mouillage et d'autres voies navigables ;
- Paiements effectués pour le compte du navire ou de ses propriétaires ;
- Primes d'assurance, y compris cotisations d'assurance mutuelle, en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou par l'affréteur en dévolution ou pour leur compte ;
- Frais d'agence ou commissions de courtage ou autres en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou par l'affréteur dévolution ou pour leur compte ;
- Tout litige découlant d'un contrat de vente du navire.

Le nouveau code de la marine marchande CEMAC assimile à la créance maritime une créance qui n'est que partiellement maritime.

Si la créance pour laquelle le recouvrement est envisagé est inexistante, ou est exclue de la liste ci-dessus, ou encore, elle résulte d'un navire dont la propriété, la copropriété ou la possession, ou son exploitation est contestée, la mainlevée de la saisie autorisée sur le fondement d'une telle créance sera automatiquement ordonnée par la juridiction compétente, sans dépôt d'une quelconque garantie à la demande du saisi.

2) La créance doit paraître fondée dans son principe.

Aux termes de l'article 150 du nouveau code de la marine marchande CEMAC, la saisie conservatoire est autorisée par le juge au bas de la requête après avis de l'autorité maritime, dès lors qu'il est justifié d'une créance maritime paraissant fondée dans son principe. C'est-à-dire que le demandeur doit produire des éléments et documents de fait et de droit qui justifient que vraisemblablement, la créance existe. Il n'est donc point besoin nécessairement que la créance soit certaine, liquide et exigible. Elle doit exister et sembler due.

3) Son recouvrement doit être menacé.

L'article 6 de la Convention du 10 Mai 1952 dispose que « Toutes contestations relatives à la responsabilité du demandeur, pour dommages causés à la suite de la saisie du navire ou pour frais de caution ou de garantie fournies en vue de libérer ou d'en empêcher la saisie seront réglées par la loi de l'Etat Contractant dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée ou demandée.

Les règles de procédure relatives à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'art. 4^[1] et à tous autres incidents de procédure qu'une saisie peut soulever sont régies par la loi de l'Etat Contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée ».

En l'état actuel du droit positif camerounais, la saisie conservatoire de navire est réglementée par le nouveau code de la marine marchande CEMAC qui dispose en son article 150 (2) que la saisie « est accordée dès lors qu'il est justifié d'une créance maritime paraissant fondée en son principe ». Cette disposition est muette sur le caractère de son recouvrement qui serait menacé. Ce qui voudrait logiquement dire qu'il n'ait point besoin que cet élément soit recherché par le juge pour ordonner ou non la saisie ou en ordonner la mainlevée pour ce fait.

Mais la pratique est tout autre. C'est ainsi qu'un juge a ordonné la rétractation de l'ordonnance qui avait autorisé la saisie conservatoire d'un navire et par voie de conséquence la mainlevée de celle-ci, au motif que le recouvrement de la créance ne serait pas menacé, le siège social de l'entreprise débitrice, propriétaire du navire saisi étant bien à Douala-Cameroun. Dans cette affaire en effet, l'entreprise débitrice avait délocalisé à l'insu du créancier son siège social et se gardait bien caché. Ce dernier ne pouvant avoir accès à son débiteur pour la notification de tout acte (correspondance, sommation, mise en demeure, signification) que par le canal du capitaine du navire saisi, avait indiqué entre autres au soutien de sa requête l'absence notoire de la volonté de son débiteur qui n'avait finalement pour seul local connu que le navire saisi. Ce qui rendait le recouvrement de sa créance très difficile. Mais contre toute attente, alors même que le débiteur ne contestait pas la créance mais plutôt son montant, le juge a ordonné la rétractation de l'ordonnance attaquée au motif que la société débitrice a son siège social à Douala. Il faut préciser que pour prouver son siège social, l'entreprise en question avait versé aux débats des prises de vue des bureaux avec des personnels au lieu de produire une copie de son registre de commerce et une attestation de localisation en cours de validité.

Cf. Ordonnance de référé d'heure à heure N°71/REF/H-H du 29 Août 2019 du Tribunal de Première Instance de Douala-Bonabéri-Bonassama.

Je pense que cette position peut se justifier au regard de l'absence de spécialisation ou à défaut, de formation des juges de nos tribunaux au grand dam du pauvre justiciable qui voit ainsi filer des doigts la seule garantie sûre dont il disposait pour recouvrer sa créance.

Dans l'optique d'éviter toute surprises négatives, je pense qu'il est judicieux pour le requérant à l'autorisation de la saisie, de rapporter la preuve de l'existence des circonstances de nature à menacer son recouvrement, de démontrer que le débiteur est de mauvaise foi ou encore sa volonté manifeste de se soustraire frauduleusement au paiement de la créance dont le recouvrement est envisagé.

B/ Les conditions relatives au navire saisi.

Sans être exclu du champ de la saisie (2), le navire doit être celui auquel se rapporte la créance ou tout autre navire appartenant à son propriétaire (1).

1) Le navire doit être celui auquel se rapporte la créance ou tout autre navire appartenant à son propriétaire.

Il résulte des dispositions de l'article 3 (1) de la Convention du 10 Mai 1952 que le demandeur à la saisie peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à l'armateur qui était au moment où est né ladite créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte.

2) Le navire ne doit pas être exclu du champ de la saisie.

Les navires appartenant à un Etat ou exploités par lui ne peuvent faire l'objet de saisis surtout si au moment où la créance est née, ils étaient affectés exclusivement à un service gouvernemental et non commercial (art. 144 (2) nouveau code marine marchande CEMAC).

La propriété, la copropriété du navire ne doit pas être contestée. Il en est de même de son exploitation ou des droits aux produits de son exploitation en copropriété^[2]. Le navire en question ne doit non plus faire l'objet d'une hypothèque ou d'une garantie quelconque.

Le navire saisi ne doit pas avoir fait l'objet d'une précédente saisi pour la même créance et par le même demandeur. Ainsi, si ce navire avait été saisi et qu'une caution ou garantie avait été déposée pour en obtenir la mainlevée, ce navire ou même tout navire appartenant à son propriétaire ne peut plus faire l'objet d'une saisie ultérieure par le même demandeur, pour la même créance (art.3 (3) Conv. 1952).

Dans le cadre d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, le navire saisi doit être celui auquel se rapporte la créance ou tout autre navire appartenant à l'affréteur et non un navire quelconque du fréteur en vertu de la même créance. L'affréteur répond seul de la créance maritime dans ce cas (art.3 (4) Conv. 1952).

Lorsque le juge aura autorisé la saisie en méconnaissance des exigences qui entourent la nature de la créance et du navire saisi, la mainlevée en sera ordonnée sans dépôt de la caution ou de la garantie. Il en sera de même lorsque les opérations de saisie ou l'autorisation seront entachées d'une quelconque irrégularité.

II- MAINLEVÉE DE LA SAISIE CONSERVATOIRE DE NAVIRE : SANCTION DES IRREGULARITES QUI ENTOURENT LA SAISIE.

Les règles de procédure relatives à la saisie du navire, à l'obtention de l'ordonnance portant autorisation de la saisie et tous autres incidents de procédure que peut soulever une saisie sont relèvent de la loi de l'Etat dans lequel la saisie a été pratiquée. Ainsi donc, la décision qui autorise la saisie ne doit être entachée d'aucun vice (**B**) et la saisie en elle-même ne doit être entachée d'aucune irrégularité (**A**). Dans le premier cas, la rétractation de la décision sera ordonnée avec pour corolaire la mainlevée de la saisie, sanction valable également pour le second cas.

A/ La nullité de la saisie conservatoire effectuée.

En cas de nullité de la saisie (**1**) ou de caducité de celle-ci (**2**), la mainlevée en sera ordonnée sans garantie. Tant l'huissier instrumentaire que le créancier doivent faire preuve de concentration, de professionnalisme et de prudence afin d'éviter la sanction et de ne pas voir échapper la garantie incontestable détenue.

1) Les irrégularités perçus dans les opérations de la saisie.

L'article 152 du nouveau code de la marine marchande énonce précisément les éléments qui doivent être contenus dans le procès-verbal de la saisie. A ce titre, la saisie est pratiquée entre les mains du capitaine du navire par l'huissier de justice territorialement compétent. Le procès-verbal qu'il dresse et qui sera par la suite notifié au commandant du port, à l'autorité maritime compétente, au consignataire ou à défaut au consul de l'Etat de pavillon doit contenir :

- Les noms, profession et domicile du créancier saisissant pour qui il agit et du débiteur saisi. J'ajouterai que dans la mesure où le saisissant ou le saisi serait une personne morale, seront indiqués, leurs forme, dénomination et siège social ;
- La décision judiciaire (l'ordonnance) qui autorise ladite saisie ;
- La date de commandement de payer. Cet élément semble à mon avis de trop pour ce qui est de l'exécution d'une saisie conservatoire parce qu'un commandement est un acte d'huissier signifié au débiteur l'invitant à payer sous peine d'être saisi. Le commandement n'est requis que lorsque le créancier dispose d'un titre exécutoire constatant une créance certaine, liquide et exigible. Or en matière de saisie conservatoire, le titre dont dispose le créancier est encore précaire.
- L'élection de domicile dans le ressort territorial de la juridiction compétente qui est également le lieu où le navire est amarré ;
- Les nom, catégorie, tonnage et pavillon du navire ;
- L'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès et appareils du navire, ainsi que de ses provisions et soutes ;
- La désignation de l'autorité maritime représentée dans cette opération par le commandant du port, gardien du navire saisi ;
- La mention du droit qui appartient au saisi de se pourvoir devant le juge des référés en rétractation de l'ordonnance ;
- La reproduction des dispositions de l'article 151 NCMM qui dispose que la saisie conservatoire empêche le départ du navire et indique qu'en cas de violation, ses auteurs tombent sous le coup

de l'article 190 du Code Pénal Camerounais sur le détournement de biens saisis, qui dispose que « Est puni d'un emprisonnement de un (01) à cinq (05) ans et d'une amende de cinquante mille (50 000) à un million (1 000 000) de francs, celui qui détourne, détruit ou détériore des biens saisis ou placés sous séquestre ».

Bien que le nouveau code de la marine marchande, texte qui régit le droit maritime dans l'espace CEMAC garde le silence sur la sanction encourue en cas de violation ou d'irrégularités de l'opération de saisie, dans la pratique, le juge a tendance à frapper la saisie de nullité en application des dispositions de l'Acte Uniforme OHADA portant procédures Simplifiées et Voies d'Exécution (AUVE) en son article 64. En effet, il découle de cet article que le procès-verbal de saisie dressé par l'huissier ou l'agent d'exécution doit contenir tous les éléments constitutifs d'une opération de saisie à peine de nullité.

Une fois encore, la routine de nos juges habitué à faire application de l'Acte Uniforme OHADA et le défaut de spécialisation ou de formation laissent des marques. Pour éviter que la saisie ne soit levée, je conseillerai à l'huissier instrumentaire de ne pas perdre de vue les dispositions de l'article 64 AUVE et de rester vigilant.

2) La caducité de la saisie.

Dans le cas de la caducité, tous les éléments qui encadrent l'opération de la saisie ont été bien respectés, la saisie à l'origine est valide mais en définitive, elle ne peut échapper à l'exigence de la loi. Aux termes de l'article 155 du nouveau code de la marine marchande CEMAC, le créancier saisissant dispose du délai d'un (01) mois pour introduire une action devant le juge de fond aux fins d'obtention du titre exécutoire. Ce délai court à compter de la notification du procès-verbal de saisie conservatoire.

La décision en l'occurrence l'ordonnance du juge qui autorise la saisie conservatoire n'étant qu'un titre précaire, le saisissant a l'obligation d'assigner le saisi devant le Tribunal de Grande Instance ou le Tribunal de Première Instance suivant les intérêts en jeu à l'effet d'obtenir un titre définitif. Le créancier négligeant et défaillant qui aura laissé échapper ce délai ou qui aura saisi le juge de fond après ce délai verra la saisie opérée frappée de caducité par le juge de fond.

La caducité a pour conséquence automatique la mainlevée de la saisie conservatoire bien que l'ordonnance autorisant ladite saisie ne soit pas retractée. La caducité sera également constatée et la mainlevée ordonnée, lorsqu'après avoir saisi le Tribunal compétent pour obtenir le titre exécutoire, le créancier saisissant n'aura pas versé au greffe de ladite juridiction la consignation nécessaire pour connaître de l'affaire.

Cf. Ordonnance de référés n°480 du 05 Octobre 2007 du Président du Tribunal de Première Instance de Douala-Bonanjo.

Il est important de relever qu'il n'y aura pas lieu à caducité de la saisie si le créancier avait déjà introduit une action devant le juge de fond avant la saisie conservatoire ou détient déjà un titre exécutoire.

B/ la nullité de la décision qui autorise la saisie opérée.

L'ordonnance du juge qui autorise la saisie conservatoire sera rétractée si la juridiction qui l'aura ordonnée est incompétente (1) ou si la décision attaquée est devenue caduque (3). Il en sera de même si le demandeur de l'autorisation n'a aucune qualité à cet effet (2).

1) L'incompétence de la juridiction qui a autorisé la saisie.

La saisie conservatoire sera autorisée par ordonnance rendue sur requête par l'autorité judiciaire compétente après avis de l'autorité maritime compétente. Cette autorité judiciaire compétente est le Président du Tribunal de Première Instance du lieu où est amarré le navire. Ainsi donc si l'ordonnance portant autorisation de saisie conservatoire de navire a été rendue par un juge territorialement incompétent, c'est-à-dire par un juge situé hors du lieu de la saisie, alors rétractation et mainlevée en seront ordonnées sans qu'il soit besoin d'apprécier d'autres éléments.

2) Le défaut de qualité du saisissant.

Toute saisie conservatoire opérée par un créancier qui n'avait pas qualité au moment de la saisie est nulle. L'ordonnance autorisant ladite saisie doit être retractée et la mainlevée de la saisie ordonnée. Il en est ainsi lorsque le demandeur aura sollicité la décision autorisant la saisie en lieu et place du véritable créancier sans en avoir reçu mandat.

3) La caducité de la décision qui autorise la saisie.

Une fois que l'ordonnance qui autorise la saisie conservatoire est levée, le créancier est tenu de la faire exécuter par un huissier ou agent d'exécution dans un délai de trois (03) mois. A l'issue de ce délai, la décision devient caduque et une nouvelle autorisation sera donc requise. Ce délai de trois (03) mois court à compter de la signature de l'ordonnance par le juge.

L'exécution d'une ordonnance devenue caduque donne automatiquement lieu à la mainlevée de la saisie.

La saisie conservatoire de navire est et demeure une arme d'une efficacité incontestable contre les débiteurs de mauvaise foi si et seulement si le créancier sait en faire bon usage. Aussi, ce dernier doit savoir la manier avec tact, subtilités, prudence et vigilance afin de ne pas voir disparaître sa garantie et hypothéquer ainsi le recouvrement de sa créance.

[1] Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer du 10 Mai 1952, article 4 : « Un navire ne peut être saisi qu'avec l'autorisation d'un tribunal ou de toute autre Autorité Judiciaire compétente de l'Etat Contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ».

[2] C'est vrai aussi que dans ce cas, le juge pourra régler la gestion du navire pendant la durée de la saisie ou permettre l'exploitation du navire par le possesseur lorsque ce dernier aura fourni des garanties suffisantes. Mais il ne s'agit que d'une possibilité.