



MISE EN APPLICATION DE L'ARTICLE 151 DU NOUVEAU CODE DE LA MARINE MARCHANDE

Fiche pratique publié le 21/11/2019, vu 968 fois, Auteur : [SOPHIE DE SYLVIE DJOUFA TIEMAGNI](#)

Cet article dispose que : "La saisie conservatoire empêche le départ du navire. Elle ne porte aucune atteinte aux droits du propriétaire" mais qu'en est-il exactement dans la pratique au regard du droit positif de la CEMAC

LA PROBLEMATIQUE DE LA MISE EN APPLICATION DE L'ARTICLE 151 DU NOUVEAU CODE DE LA MARINE MARCHANDE QUI DISPOSE QUE : « LA SAISIE CONSERVATOIRE EMPECHE LE DEPART DU NAVIRE. ELLE NE PORTE AUCUNE ATTEINTE AUX DROITS DU PROPRIETAIRE »

Sophie De Sylvie DJOUFA TIEMAGNI

Avocate

« La saisie conservatoire de navire s'apparente au Cameroun à un chemin de croix parsemé d'embûches compte tenu des contingences liées au déroulement de la procédure y afférente ». Pr. (E) KENGUEP, La procédure de saisie conservatoire des navires : le chemin de croix des justiciables camerounais.

La saisie conservatoire de navire obéit au Cameroun à un double régime : un régime international à savoir la Convention Internationale de Bruxelles du 10 mai 1952 Pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer ; et un régime communautaire, celui du Nouveau Code de la Marine Marchande CEMAC révisé du 22 Juillet 2012.

Aux termes de la Convention Internationale de Bruxelles du 10 mai 1952, la saisie de navire est définie à son article 1 (2) comme *« l'immobilisation d'un navire avec l'autorisation de l'autorité judiciaire compétente pour garantie d'une créance maritime, mais ne comprend pas la saisie d'un navire pour l'exécution d'un titre »*. Elle 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 alors même que le navire saisi est prêt à faire voile (articles 144 NCMM, 3(1) Conv. 1952).

L'autorisation de la saisie conservatoire est accordée par le juge au bas de la requête dès lors qu'il est justifié d'une créance maritime paraissant fondée dans son principe. La finalité première est l'immobilisation du navire sans aucun préjudice au droit de propriété et partant garantie du

recouvrement de la créance pour le créancier et perte de l'outil de production pour l'armateur. A ce titre, « la saisie conservatoire empêche le départ du navire » (article 151 NCMM).

A la traduction littérale de cette disposition, il en résulte qu'une fois que l'ordonnance du juge autorisant la saisie est exécutée par l'huissier de justice, le navire est immobilisé, et celui-ci ne peut plus prendre le large. Mais dans la pratique, nous avons fait l'amer constat suivant lequel lorsque le commandant du port n'avait pas reçu l'interdiction d'appareiller de l'Autorité Maritime, le navire saisi pouvait lever l'ancre. Ce qui nous amène à nous interroger sur les obstacles ou les difficultés liées à l'application des dispositions de cet article 151 NCMM. La décision de l'autorité judiciaire ordonnant la saisie conservatoire peut-elle à elle seule empêcher le départ du navire ?

L'ingérence, l'interférence de l'Autorité Maritime dans l'exécution judiciaire de la saisie conservatoire de navire (I) contribue inévitablement à fragiliser la finalité même de la saisie rendant ainsi vulnérable et inoffensif le créancier, demandeur à la saisie (II).

I- INGERENCE DE L'AUTORITE MARITIME DANS L'EXECUTION DE LA SAISIE CONSERVATOIRE DE NAVIRE

Cette ingérence est justifiée par l'obligation faite au bénéficiaire de la saisie de porter à la connaissance de l'autorité maritime, par voie de notification le procès-verbal de saisie de l'huissier de justice instrumentaire (A). Après avoir reçu cette notification, l'autorité maritime est tenue de délivrer une interdiction d'appareiller (B).

A/ L'obligation de la notification du procès-verbal de saisie à l'Autorité Maritime.

En conformité aux dispositions de l'article 152 NCMM, la saisie conservatoire est pratiquée entre les mains du capitaine du navire, représentant naturel de l'armateur, par l'huissier de justice qui en dresse procès-verbal et constitue l'autorité maritime gardien (article 154).

Dans le même procès-verbal de saisie, l'huissier précise à l'intention du débiteur saisi et du gardien (dans la pratique, le gardien est le commandant du port) que la saisie empêche le navire d'appareiller. Il cite l'article 151 NCMM qui fait débat 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 ».

L'huissier de justice instrumentaire est tenu de notifier une copie de ce procès-verbal accompagné de la copie de l'ordonnance en vertu de laquelle la saisie a été effectuée : au commandant du port, à l'autorité maritime compétente, à l'Ambassade ou à l'autorité consulaire de l'Etat du pavillon ou, à défaut au consignataire du navire. Lorsque l'autorité maritime reçoit notification de la décision judiciaire autorisant la saisie, elle émet l'interdiction d'appareiller et en assure l'application (article 145 NCMM).

B/ L'interdiction d'appareiller de l'autorité maritime : clé de succès de la saisie conservatoire de navire.

Ce fabuleux trésor qu'est l'interdiction d'appareiller émis par l'autorité maritime est sans doute la clé de succès de la saisie conservatoire opérée. En effet, obtenir ce document est loin d'être un long fleuve tranquille. L'autorité maritime qui est le Ministre des transports est domiciliée à Yaoundé, loin des zones portuaires et des entreprises du secteur maritime. Le justiciable qui entend engager une procédure de saisie conservatoire de navire pour garantie et avoir recouvrement de la créance doit s'armer d'une bonne dose de courage et de patience. Celui-ci est

tenu de se rendre à Yaoundé, ville éloignée des zones maritimes des centaines de kilomètres, avec les risques de voyages, les séjours, le coût que ledit déplacement comporte à la recherche de l'avis favorable de l'autorité maritime. Il ne faut pas perdre de vue la lenteur administrative qui vient rallonger la liste des désagréments. Pour toutes ces raisons, le justiciable se trouve en train d'attendre une semaine voir plus pour l'obtention de ce précieux document. De même, lorsque ce justiciable a obtenu la décision autorisant la saisie à Douala ou Kribi par exemple, il doit subir le même calvaire pour faire notifier la décision ordonnant la saisie et obtenir l'émission de l'interdiction d'appareiller. Jusqu'en Juillet 2012, l'autorité maritime avait délégué ce pouvoir au Directeur des affaires maritimes et des voies navigables, autorité installée à Douala, tout près de la zone portuaire. Ce qui allégeait la mise en œuvre de la procédure et permettait d'obtenir ces documents administratifs en très peu de temps.

L'autorité maritime émet l'interdiction d'appareiller et veille à son application par le commandant du port qui dès lors qu'il a reçu le précieux document ne peut programmer le départ du navire. Il nous a été donné de constater dans la pratique que, dans l'attente ou à défaut de ce document, le navire peut lever l'ancre alors même que la loi dispose de manière très claire et très précise que la saisie conservatoire empêche le départ du navire. Il en résulte donc que la saisie seule ne suffit pas pour immobiliser ou empêcher le navire d'appareiller. La saisie ne serait donc pas parfaite en l'absence de l'interdiction d'appareiller. Ce qui a un impact non moins négligeable sur l'opération de la saisie et contribue à coup sûr à l'affaiblissement de la finalité même de celle-ci.

II- LA FRAGILISATION DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA SAISIE CONSERVATOIRE DE NAVIRE : CONSEQUENCES DE CETTE INGERENCE

S'il est vrai que l'expertise de l'autorité maritime est de mise (encore que dans la pratique cette autorité n'a pas toujours le parcours ou la formation requise dans le domaine maritime) pour diriger, guider ou déterminer la position du juge, il n'en demeure pas moins que son immixtion à tous les stades de la procédure de la saisie conservatoire est de nature à détourner celle-ci de sa finalité (A) tout en altérant les pouvoirs du juge (B). Nous pensons que Pour une saisie conservatoire plus efficace, il y a lieu de rechercher des pistes de solutions (C).

A/ Le détournement de la finalité de la saisie conservatoire.

Moyen idéal et très efficace pour mettre l'armateur sous pression et l'obliger ainsi à payer sa dette ou à garantir son recouvrement, la saisie conservatoire a pour corollaire l'immobilisation du navire, principal outil de production. Le navire étant par définition « un objet particulièrement vagabond, doué d'une faculté poussée d'évanouissement dans la nature » (A) VIALARD, l'efficacité de la saisie conservatoire réside dans sa rapidité, sa célérité. Or en l'état actuel du droit positif camerounais, l'éloignement de l'autorité maritime, maillon fondamental dans la procédure de saisie, des zones où s'exercent les activités maritimes accentue la probabilité de voir le navire à saisir ou saisi prendre le large. C'est ainsi que dans l'affaire Dame X C/ l'Armateur Y, celle-ci a fait pratiquer dès son entrée dans le Port Autonome de Douala le vendredi 29 Novembre 2018, saisie conservatoire du Navire M/V SILVER MOON, appartenant à cet armateur pour avoir garantie et paiement de sa créance maritime et ce, en vertu de l'ordonnance N°1009 rendue le 08 Novembre 2018 par le Président du Tribunal de Première Instance de Douala-Bonango au Cameroun. Mais le lundi 02 Décembre 2018, le commandant du port de Douala avait laissé ce navire prendre le large, pendant que le saisissant était à Yaoundé pour faire dénoncer ladite saisie à l'autorité maritime. Cette dénonciation a été faite le 03 Décembre 2019. Interrogé sur cette bévue, le commandant du port dira, soutenu par sa hiérarchie qu'il n'aurait pas reçu l'interdiction d'appareiller de l'autorité maritime alors et surtout que l'article 151 NCMM le lui interdit. En pareil situation, le justiciable voit ainsi filer entre les doigts la chance de rentrer dans ses droits tout en espérant l'arrivée potentielle du prochain navire appartenant au même armateur. Encore faut-il que la décision du juge ne soit pas devenue dans l'intervalle caduc. Autrement dit, il faudra

recommencer toute la procédure, avec tous les frais et tous les obstacles que celle-ci impose.

Pour éviter donc le piège de l'article 151 NCMM, le justiciable court d'abord faire notifier l'autorisation du juge à l'autorité maritime, obtenir l'interdiction d'appareiller, avant de procéder à la saisie. Mais que ce soit l'option de l'article 145 NCMM ou celle de l'article 151 NCMM, il est fort probable que le justiciable voit disparaître le navire, son principal gage.

B/ La tentative d'aliénation des pouvoirs de l'Autorité Judiciaire.

En application de la loi, seul le juge peut ordonner la mainlevée de la saisie conservatoire pratiquée ou encore autoriser le départ du navire pour un ou plusieurs voyages (art. 146 NCMM ; art. 5 Conv.de 1952) après avis de l'autorité maritime dès lors que le requérant, débiteur saisi a fourni une garantie d'un montant suffisant et sous une forme suffisante. Dans l'espèce prise en exemple, le navire M/V SILVER MOON saisi avait été autorisé par le commandant du port à appareiller alors que le juge qui n'était même pas saisi à cet effet, ne l'avait pas ordonné. Pire encore, aucune garantie n'avait été constituée par l'armateur pour obtenir ce privilège. A ce demander quelle est la valeur de l'ordonnance qui avait été rendue par le juge ou encore celle de la saisie qui avait été pratiquée. Est-ce à dire que l'exécution de la décision du juge, non accompagnée de l'interdiction d'appareiller de l'autorité maritime ne constitue ni plus ni moins qu'une simple parure ? Nous pensons qu'il s'agit là d'un abus, d'un excès de zèle de l'administration car en application des dispositions de l'article 151 NCMM, le commandant du port aurait dû immobiliser le navire une fois que la saisie avait été pratiquée et le procès-verbal lui avait été notifié.

Autorité judiciaire et autorité maritime sont deux autorités dont les décisions sont incontournables dans la mise en œuvre de la saisie de navire. Aussi, il y a lieu de trouver un compromis, un juste milieu afin que les droits du justiciables soient davantage préservés.

C/ La nécessité de délégation de pouvoir de l'autorité maritime comme piste de solution.

Depuis Juillet 2012, tant l'avis favorable que l'interdiction d'appareiller de l'autorité maritime sont émis par Monsieur le Ministre des Transports en personne. Or avant ladite date, ce pouvoir était délégué à Monsieur le Directeur des affaires maritimes et des voies navigables autrefois domicilié dans la ville de Douala, tout près de la zone portuaire. A nos jours, les services de ce directeur ont été délocalisés pour la ville de Yaoundé et ce pouvoir repris par le Ministre des Transports, autorité maritime. Le Cameroun dispose de quatre (04) principaux ports à savoir le Port Autonome de Douala, le Port Autonome de Kribi, le Port Autonome de Limbe et le Port Autonome de Garoua dont ce dernier est un port fluvial. Nous pensons que pour une proximité avec les justiciables et la célérité des actions, il serait louable et opportun que l'autorité maritime délègue ce pouvoir à son service déconcentré et plus précisément au chef de la circonscription maritime, fluviale et lacustre des villes abritant ces différents ports soit : Douala, Kribi, Limbe et Garoua.