

LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES EN ZONE CEMAC-ANALYSE SOUS LE PRISME DU CODE COMMUNAUTAIRE DE LA MARINE MARCHANDE DE 2012 ET LA CONVENTION DE BRUXELLES DE 1952

C'est un truisme que d'affirmer le caractère parfois exotérique et complexe du droit maritime. Le professeur **P.DELECBEQUE** n'avouait-il pas « **qu'il demeure certainement comme un droit tout à fait pas comme les autres, ne serait-ce pas parce que le milieu marin n'est pas celui qui est le plus naturel à l'homme...** ».

Mais en dépit de la spécialité et de la spécificité de la matière « **les questions juridiques de la mer soufflent sur l'actualité juridique de ce début de siècle** » pour reprendre le **Professeur Arnaud MONTAS**. Aussi ai-je décidé de vous entretenir de façon succincte sur une notion spéciale et dérogoratoire de droit commun : **la saisie conservatoire des navires dans l'espace CEMAC**.



Ship arrest is both governing in Cameroon & Central Africa by the Merchant Marine Community Code of 03 august 2001 reviewed in July 2012. And the Brussels convention of 1952 on the unification of certain rules on the arrest of ship.

I- Conditions to arrest a ship

A. Type of claims

According to section 149 of the Cemar Code, the maritime debts which may give rise to ship arrest are the same enumerated by section 1 of the Bruxelles convention:

- a) Loss or damages caused by exploitation of the vessel;
- b) Death or corporal injuries arising, onshore or offshore, in direct relation with the exploitation of the ship;
- c) Operations of rescue or assistance, as well as all contracts of rescue or assistance, including, as the case may be, for special indemnity concerning operations of rescue or assistance to a ship which, by itself or by its cargo, was running the risk of causing damage to the environment;



ekome & Co law firm

d) Damages caused or likely to be caused by the ship to the environment, to the coast or to connected interests; measures taken to prevent, reduce or eliminate the damages; indemnity for these damages; cost of reasonable measures to repair which was effectively taken or to be taken;

Losses suffered or likely to be suffered by third parties in relation to these damages; and damages, costs or losses of a similar nature to those which are indicated in this item d);

e) Costs and expenses related to the retrieving, removing, recovery, destruction or neutralization of a sunk, wrecked, grounded or abandoned ship, including all what is found or was found on board the ship, and costs and expenses related to the conservation of an abandoned ship and the up keep of its crew;

f) Every contract related to the use or hire of a ship by chartering or otherwise;

g) Every contract related to the transportation of goods or passengers by ship, by chartering or otherwise;

h) Losses or damages suffered by, or in relation to, goods, including luggages transported by the ship;

l) General average; j) Towing or piloting of a ship;

k) Goods, materials, supplies, oil-fuel tank, equipment's, including containers supplied or services rendered to the ship for its exploitation, its management, its conservation or its maintenance;

l) Construction, reconstruction, repairs, transformation or equipment of a ship;

m) Port, canal, dock (dry-dock), anchoring and inland waterways duties and fees;

n) Wages and other sums of money payable to the captain, naval officers and other crew members, by virtue of their engagement on the ship, including repatriation fees and social insurance contributions payable on their behalf;

o) Payments made on behalf of the ship or its owners;

p) Insurance premiums, including annual insurance contributions, in relation to the ship, payable by the owner of the ship or by the charterer by devolution or on their behalf;

q) Agency fees or brokerage commissions or other in relation to the ship, payable by the owner of the ship or by the charterer by devolution or on their behalf;

r) Every dispute arising from the ownership or possession of a ship;

s) Every dispute between the co-owners of a ship in relation to its exploitation or the right to the proceeds of exploitation of the ship;

t) Mortgage or rights of a similar nature over a ship; u) every dispute arising from a contract of sale of a ship.

u) Every clash arising from a contract of sale of a ship.



ekome & Co law firm

Il résulte en outre de l'article 149 ci-haut repris que l'existence d'une créance partiellement maritime suffit pour procéder à la saisie d'un navire

B. Conditions relatives au navire et à son propriétaire.

Le code CEMAC permet indistinctement de saisir le navire auquel la créance se rapporte ou tout autre navire appartenant à celui qui était propriétaire au moment ou est née la créance.

1. le navire auquel la créance se rapporte ou la saisie « in rem ».

Il appert des dispositions du code que la saisie peut être pratiquée, soit sur le navire auquel la créance se rapporte ou sur tout autre navire appartenant à celui qui était au moment ou est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte.

C'est dire que le code et la convention de Bruxelles retiennent une action contre le navire, une **action in rem**.

Ainsi, la saisie peut être pratiquée quant bien même le navire a été cédé par le propriétaire initial. Il suffit simplement que la créance dont recouvrement est poursuivi porte sur le navire concerné.

2. la flotte du propriétaire du navire auquel la créance se rapporte est le gage des créanciers.

L'article 144 alinéa 1 du code dispose que le créancier peut saisir tout navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel sa créance se rapporte, Cette disposition met en avant une application cumulative des notions d'action *in rem* et d'action *in personam*.

Il s'agit d'une reprise de la Convention de Bruxelles qui élargit les poursuites à tous « les navires qui composaient, au moment de la naissance de la créance, le patrimoine du propriétaire ».

3. Exclusion de la condition de l'existence d'un péril dans le recouvrement.

Certains juges du port du for exigent de plus en plus la production de mises en demeure ou lettres missives adressées au débiteur qui attesteraient de la réticence à apurer la créance dont exécution est poursuivie.

Il s'agit à n'en point douter d'une violation flagrante tant de la convention de Bruxelles que du code communautaire de la marine marchande. A la vérité, cette démarche procède d'une confusion regrettable entre les règles applicables à la saisie conservatoire des biens meubles prises sous les lumières de l'Acte uniforme OHADA et celles spéciales à la matière maritime.



ekome & Co law firm

Or, l'article 154 alinéa 2 du code communautaire de la marine marchande fait obligation à la juridiction compétente d'ordonner la saisie dès lors « **qu'il est justifié d'une créance maritime fondée dans son principe** ».

La cour de cassation française retient notamment que le juge n'a pas à rechercher le caractère certain et sérieux (**Cass. Com. 12 janvier 1988, DMF 1992, somm. Comm. p. 134**) ;

II- Les règles de procédure

La définition des juridictions compétentes et leur mode de saisine est préalable à la présentation des modalités d'exécution de la mesure.

A. Le mode de saisine

Il ressort des dispositions de **l'article 150 du Code CEMAC** que la procédure est introduite par une requête.

Préalablement au dépôt de la requête, il est impératif de requérir le visa de l'autorité maritime, lequel au Cameroun est le Ministre des transports avec résidence à Yaoundé.

B- Les juridictions compétentes

Le juge des requêtes au Cameroun est par excellence le Président du Tribunal de première instance, avec cette précision que ce pays compte trois ports dont celui de Kribi dans la province du Sud, de Douala dans la province du Littoral et de Limbé dans le Sud-Ouest.

Par contre, le créancier dispose d'un délai d'un mois à compter de la saisie pour initier une action au fond afin d'obtenir un titre exécutoire. À cette fin le créancier peut saisir le Tribunal de grande instance du port du for.

Dans l'hypothèse où il existerait une clause d'arbitrage ou de juridiction, il est tenu de saisir l'instance choisie par les parties contractantes.

II- L'exécution de la mesure-

La mesure est exécutée par un huissier (1) avec le concours de l'autorité maritime (2).

A- L'huissier instrumentaire

La saisie est pratiquée par l'huissier au moyen d'un procès-verbal de saisie notifié au Capitaine du navire, au Commandant du port, à l'autorité maritime.

B- L'autorité maritime

Constituée gardien du navire contre rémunération, l'autorité maritime dès réception du procès verbal prend un arrêté portant interdiction d'appareiller.



ekome & Co law firm

Dès l'instant où il aura fait procéder à la saisie conservatoire, le créancier est tenu d'accomplir certaines formalités tendant à l'obtention d'un titre exécutoire en vue de la vente du navire.

La procédure d'adjudication n'obéit plus aux règles de la saisie immobilière édictées par l'Acte uniforme OHADA auxquelles renvoyait le précédent texte. Mais fait depuis 2012 l'objet d'une procédure précise définie par le code révisé.

Mais la pratique ayant relevé des pesanteurs significatives de la procédure de saisie vente, ne conviendrait-il pas que le législateur communautaire s'y penche de nouveau pour en simplifier les tenants ?

Maître Narcisse Hervé EKOME ESSAKE.
Avocat-associé.
Diplômé de droit maritime et des transports
ecabpartners@outlook.com/nar6avocat@yahoo.fr

Ship arrest according to CEMAC LAW