



LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES EN DROIT TOGOLAIS

Bighaïgui TCHASSANTE TCHEDRE

Avocat au Barreau de Paris

Droit maritime, transports, logistique et contrats d'affaires

1. De tout temps, les biens du débiteur constituent le gage commun de ses créanciers, en ce compris ceux non détenteurs de garanties quelles qu'elles soient. Cette règle est valable même pour des navires en tant que biens faisant partie du patrimoine du débiteur. Le navire peut ainsi faire l'objet d'une saisie conservatoire qui est « *un excellent moyen de pression*¹ » sur le débiteur. Considérée comme l'antichambre de la saisie-vente, la saisie conservatoire d'un navire est un moyen pour un créancier de garantir le recouvrement de sa créance.

2. Pratiquée sur un navire, bien particulier en raison du particularisme du droit maritime, la saisie conservatoire d'un navire donne lieu à l'application des règles relevant à la fois du droit commun et du droit maritime. Le droit Français l'indique clairement². Mieux, le navire est un bien utilisé dans le commerce maritime dont le caractère hautement international est une réalité incontestable. Le Togo l'a vite compris en adhérant³ à la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer afin de compléter l'arsenal juridique Français qui lui était applicable⁴. En 1971 le législateur Togolais s'est doté d'un code de la marine marchande⁵ qu'il a modifié en 1982⁶. Avec le temps, certaines dispositions de ce

¹ Philippe DELEBECQUE, *Droit maritime*, 14^e éd., Dalloz, Paris 2020, n° 249, p. 192.

² Article R 5114-15 CPCE.

³ L'adhésion du 23 avril 1958 avec une entrée en vigueur le 23 octobre 1958. Voir arrêté n° 67-58/C du 6 novembre 1958 (promulgation du décret n° 58-688 du 31 juillet 1958 relatif à la publication dans la République du Togo des décrets n° 55-987 du 28 juin 1955 et 58-14 du 4 janvier 1958 portant publication des conventions internationales pour l'unification de certaines règles relatives: 1° à la compétence pénale et à la compétence civile en matière d'abordage et autres événements de navigation; 2° à la saisie conservatoire des navires de mer, signées à Bruxelles le 10 mai 1952).

⁴ Divers textes de droit Français en matière maritime avaient été rendus applicables au Togo (Voir notamment le décret du 04 avril 1940 appliquant aux colonies et territoires sous mandat les dispositions du décret du 29 février 1940 modifiant l'article 63 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

⁵ L'ordonnance 29 du 12 août 1971 portant code de la marine marchande

⁶ La loi n°82-008 du 16 juin 1982 portant modification de l'article 9 du chapitre premier titre II de l'ordonnance 29 du 12 août 1971 portant code de la marine marchande.

code étaient devenues inadaptées au regard des évolutions en la matière. Considéré comme suranné, ce code a été remplacé par un nouveau avec une loi de 2016⁷.

3. La lecture des dispositions du Nouveau Code de la Marine Marchande (NCMM), du moins celles relatives à la saisie-conservatoire des navires suscite des réflexions sur la pertinence de leur existence par rapport à la convention de 1952 déjà applicable et leur cohérence avec les textes applicables à la saisie de droit commun⁸. Bien plus, ces dispositions étant dérogatoires des textes applicables à la saisie conservatoire de droit commun⁹, l'articulation entre elles et ces textes sera mise en exergue. Le défaut de vulgarisation des décisions rendues en application de ce code et de la convention de 1952 rend difficile l'appréciation de leur mise en œuvre. Néanmoins, une analyse critique dans une approche comparative permettra de relever la singularité de certaines dispositions relatives à la saisie conservatoire des navires et leur participation à la complétude de l'arsenal juridique sur la matière.

4. Du reste, la nature spécifique de la créance cause et la détermination des navires susceptibles d'être saisis sont des questions qui seront abordées. Notons d'ores et déjà que cette saisie fondée sur une créance maritime peut affecter les droits des tiers (I). Néanmoins, cette mesure destinée à garantir le recouvrement de la créance tient compte de la paralysie qui peut en résulter. Ce qui justifie sans doute le caractère très aménageable de ses effets (II).

I- La créance maritime : assise d'une saisie pouvant affecter le patrimoine des tiers

5. La nature de la créance cause est importante dans la saisie conservatoire des navires en droit Togolais. Pour entreprendre la saisie, il faut justifier d'une créance exclusivement maritime (A). Quant au navire saisi, le législateur Togolais fait montre d'une grande liberté accordée au créancier au point que la saisie peut, dans certains cas, porter sur un navire appartenant aux tiers (B).

A- Une saisie reposant sur une créance exclusivement maritime

6. La spécificité du droit maritime irrigue la nature de la créance cause. Le créancier doit démontrer que sa créance est maritime. En effet, aux termes de l'article 130, alinéa 1^{er} du NCMM, « *par saisie conservatoire de navire on entend au sens des dispositions du présent code, son immobilisation avec l'autorisation de la juridiction compétente en garantie d'une créance maritime* ».

7. La nature maritime de la créance est l'élément indispensable de définition de la saisie conservatoire du navire. L'immobilisation d'un navire sur la base d'une créance cause d'une autre nature ne saurait être considérée comme une saisie conservatoire de navire. Il ressort implicitement de cette définition qu'une immobilisation de navire sur la base d'une créance non maritime

⁷ Loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant code de la marine marchande.

⁸ L'article 293 du code de procédure civile Togolais sur les saisies renvoie à l'Acte Uniforme Portant Organisation des Procédures Simplifiées de Recouvrement et des voies d'Exécution (AUPSRVE) de l'OHADA adopté le 10 avril 1997 et révisé le 23 septembre 2023 qui est le droit commun des saisies dans l'espace OHADA.

⁹ Article 54 et suivants AUPSRVE.

relèverait d'un autre régime de saisie organisée par le droit commun¹⁰. Cette interprétation de la définition est d'autant plus vraie que malgré des formalités d'identification¹¹ et de sûretés¹² à connotations immobilières, le navire demeure un bien meuble¹³. À ce titre, il est susceptible de se voir appliquer des règles générales sur la saisie des biens meubles corporels. Cette définition permet également de distinguer la saisie conservatoire d'autres cas d'immobilisation du navire qui peuvent résulter notamment d'une infraction aux dispositions du code pénal¹⁴ ou de celles applicables à l'Etat côtier dans l'exercice des compétences que lui reconnaît le droit de la mer¹⁵. Ces hypothèses d'immobilisation n'ont pas pour objet de garantir une créance.

8. L'exigence de la nature maritime de la créance est reprise par l'article 131 du NCMM. Ce dernier renvoie à l'article 132 qui donne la liste exhaustive des créances maritimes. On peut relever qu'il s'agit des créances ayant pour cause toutes pertes ou dommages liées à l'exploitation du navire, mort ou lésions corporelles survenant sur terre ou sur eau, en relation directe avec l'exploitation du navire; opérations de sauvetage ou d'assistance, dommages causés ou risquant d'être causés par le navire au milieu marin, au littoral ou à des intérêts connexes; mesures prises pour prévenir, réduire ou éliminer ces dommages; contrat relatif à la location du navire, avaries communes, contrat relatif aux transports de marchandises ou de passagers, au pilotage, au remorquage, un contrat de vente de navire, tout litige de copropriété ou de possession de navire, d'hypothèque ou tout autre sûreté, à la construction, la réparation, les droits de port, les salaires du capitaine et du personnel, des primes d'assurance et frais d'agence ou commissions de courtage entre autres. La liste de ces créances est un peu plus longue mais similaire à celle des créances maritimes de l'article 1^{er} de la convention de Bruxelles du 10 mai 1952.

9. La longueur de cette liste et l'utilisation de formulations très générales dénotent la volonté du législateur de donner un vaste champ d'application à la créance maritime. Ce faisant, il augmente les chances pour tout détenteur d'une créance en lien avec un navire de recourir à la saisie conservatoire. Il convient également de relever que le choix de limiter la saisie conservatoire des navires aux seuls créanciers détenteurs de créances maritimes protège l'exploitant, l'armateur ou l'affréteur des velléités de tous leurs autres créanciers.

10. Par ailleurs, contrairement au droit commun de la saisie conservatoire¹⁶, le NCMM n'exige pas de péril dans le recouvrement de la créance. Bien plus, il suffit que la créance soit simplement alléguée selon les termes de l'article 134 dudit code. Ce qui rejoint l'interprétation que la jurisprudence Française a des exigences de la convention de Bruxelles relativement à la créance. Elle considère que la convention n'exige pas des créances présentant un caractère certain et sérieux¹⁷.

11. Du reste, il est exigé une autorisation préalable de la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve le navire. En ce sens, l'article 131, alinéa 1^{er} du NCMM dispose que : « *un navire ne peut être*

¹⁰ Article 56 de l'AUPSRVE.

¹¹ L'immatriculation du navire selon l'article 49 et suivants NCMM.

¹² L'hypothèque maritime de l'article 87 et suivants du code de la marine marchande.

¹³ Article 531 du code civil.

¹⁴ Article 1066 portant sur des infractions à la réglementation de la pêche maritime.

¹⁵ Articles 73, 111, 226, 292 entre autres de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer du 10 décembre 1982.

¹⁶ Article 54 de l'AUPSRVE.

¹⁷ Com. 12 janvier 1988, n°85-17.890, P.

saisi à titre conservatoire qu'en vertu d'une créance maritime et sur autorisation préalable de la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve le navire. L'alinéa 2 précise que : « le créancier qui se prévaut d'un titre exécutoire constatant une des créances maritimes visées à l'article 132 ci-dessous est dispensé de l'autorisation préalable de la juridiction compétente (...) ». Les créanciers détenteurs de titres exécutoires sont donc dispensés de solliciter une autorisation de saisie. Le législateur Togolais se distingue ainsi de son homologue Français qui exige une autorisation de saisie même pour les créanciers munis de titres exécutoires¹⁸. Ce choix contraste avec l'article 4 de la convention de Bruxelles qui, comme le droit Français, exige l'autorisation d'un Tribunal ou de toute autre autorité judiciaire compétente de l'État contractant dans lequel la saisie est pratiquée. Le législateur Togolais a manifestement voulu aligner la saisie conservatoire du navire à celle du droit commun de la saisie¹⁹ des biens meubles corporels qui dispense également les créanciers munis de titres exécutoires d'avoir à solliciter une autorisation de saisie.

12. La formulation de l'alinéa 2 de l'article 131 complexifie la compréhension des cas de dispense d'autorisation. En effet, cet alinéa dispense de l'autorisation le créancier détenteur d'un titre exécutoire constatant une créance maritime faisant partie d'une liste exhaustive donnée par l'article 132. Cet article dispose que : « *Par créance maritime, il faut entendre, à titre exclusif, une créance découlant d'une ou plusieurs des causes suivantes (...)* ». Il ne s'agit pas d'une liste de créances maritimes spécifiques, mais de la liste des créances maritimes. Bref, cet article donne, au moyen d'une énumération, la définition de la créance maritime.

13. L'article 131 comporte ainsi une formulation ambiguë qui laisse penser qu'il existe une liste de créances maritimes dont la détention d'un titre les constatant dispense le créancier de l'autorisation de saisie. Au demeurant, c'est la détention d'un titre exécutoire constatant une créance maritime qui dispense de l'autorisation préalable de saisie. Ce titre n'a pas besoin de présenter d'autres caractéristiques. La précision selon laquelle la créance doit faire partie de la liste de l'article 132 est donc superfétatoire.

14. Lorsque l'autorisation est requise, elle est valable pour une durée d'un (01) mois. Elle est caduque si la saisie n'est pas effectuée dans ce délai²⁰ contrairement au droit commun de la saisie qui prévoit trois (03) mois²¹. Pour ce qui est de la juridiction compétente, selon l'article 49 de l'Acte Uniforme Portant Organisation des Procédures Simplifiées de Recouvrement et voies d'exécution (AUPSRVE), c'est le Président du Tribunal de commerce ou le juge désigné par lui. Il joue le rôle de juge de l'exécution. Il n'y a pas de concurrence de compétence entre le Président du Tribunal de Grand Instance et celui du Tribunal de commerce comme c'est le cas en droit Français²².

B- Le navire objet de saisie : un navire pouvant appartenir aux tiers

¹⁸ Com. 1^{er} octobre 1997, n° 95-15.499, P.

¹⁹ Article 55 de AUPSRVE.

²⁰ Article 137 NCMM.

²¹ Article 60 de l'AUPSRVE.

²² Article L 511-3 CPCE, article R 5114-16 code des transports, article L 721-7 du code de commerce.

15. Le législateur Togolais a donné au navire une définition qui peut influencer sur l'applicabilité des dispositions relatives à la saisie conservatoire (1). Par ailleurs, cette saisie dont l'objectif est de mettre la pression au débiteur peut affecter le patrimoine des tiers (2).

1- Une définition du navire déterminante pour l'applicabilité des dispositions sur la saisie

16. Selon l'article 42 du NCMM, « est considéré comme navire tout engin flottant qui effectue, à titre principal, une navigation maritime. ». La flottabilité et la navigation maritime à titre principal sont des caractéristiques permettant à un engin d'être qualifié de navire. Aussi, la flottabilité d'un engin ne suffit pas pour qu'il soit qualifié de navire. La navigation maritime à titre principal est requise. Cette navigation maritime est définie comme « la navigation pratiquée en mer, dans les ports ou rades, sur les étangs salés et dans les estuaires et fleuves fréquentés par les navires jusqu'à la limite du premier obstacle à la navigation maritime, fixée par l'autorité maritime²³ ». Il peut s'agir d'une navigation de commerce, de pêche, de plaisance, de pilotage, d'exploitation agricole de servitude effectuée au service public à l'exclusion des navires de guerre. Telles sont des précisions que l'article 8 donne sur les activités qui peuvent sous tendre la navigation maritime. Le contenu de ces précisions rappelle les formulations de l'article L 5000-2, I du code des transports en droit Français qui mentionne dans sa définition du navire que ce dernier est équipé « pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci » ou « pour la navigation maritime, affectés à des services publics à caractère administratif ou industriel et commercial ».

17. Au regard de cette définition, un engin flottant qui effectue, à titre principal, la navigation intérieure définie comme celle « qui s'effectue à l'intérieure des lignes de base en lagune, dans les rivières, fleuves, lacs et étangs²⁴ » n'est pas un navire. Même si cette navigation est faite à des fins commerciales, industrielles, de plaisance ou d'exploration agricole. Un tel engin pourrait bénéficier de la définition de bateau qui, selon le droit français est « toute construction flottante destinée à la navigation intérieure et à la navigation entre le premier obstacle à la navigation des navires et la limite transversale de la mer²⁵ ».

18. Le NCMM n'a pas donné de définition du bateau même si certaines de ses dispositions lui sont applicables²⁶. Néanmoins, on relève que le code contient des notions permettant de dégager implicitement une définition du bateau. Selon l'article 87, alinéa 2 : « aucune hypothèque ne peut être consentie sur les navires, les bateaux de navigation intérieure et de plaisance ». Par ailleurs, l'article 421 situé sous la section intitulée « le transport de marchandise par voie d'eau intérieure » dispose que : « Les dispositions de la présente section s'appliquent quelle que soit la nationalité du bateau, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de tout autre mandataire ». Ces articles évoquent tous le bateau en rapport avec la navigation intérieure. Cela conforte l'analyse suivant laquelle le bateau est un engin flottant affecté à titre principal à la navigation qui s'effectue à l'intérieure des lignes de base en lagune, dans les rivières, fleuves, lacs et étangs.

19. Les bateaux et des engins flottants qui n'effectuent pas à titre principal la navigation maritime ne peuvent donc pas se voir appliquer les dispositions du NCMM sur la saisie des navires.

²³Article 3 point 52.

²⁴ Article 3 point 53.

²⁵ L 4000-3 code des transports.

²⁶ Titre III « Privilèges et hypothèques maritimes » et titre IV « assistance et le sauvetage ».

Contrairement au droit Français qui a prévu des textes pour la saisie des bateaux²⁷, le législateur Togolais n'a rien prévu dans ce nouveau code. Il devra définir un régime de saisie propre aux bateaux. À défaut, ces derniers relèveront du régime de droit commun de la saisie conservatoire des biens meubles corporels tel qu'il est prévu par l'AUPSRVE.

20. Au demeurant, un bateau n'est pas un navire et à défaut de volonté expresse du législateur Togolais de faire appliquer le régime de la saisie conservatoire des navires aux bateaux, leur exclusion de ce régime se présente comme une évidence. Il ne saurait d'ailleurs en être autrement puisque, la saisie repose exclusivement sur une créance maritime, créance dont l'existence ne peut se concevoir que pour un navire.

2- Une saisie pouvant affecter le patrimoine des tiers

21. Aux termes de l'article 133, alinéa 1^{er} du NCMM, « la *saisie conservatoire peut être pratiquée sur tout navire dont le débiteur, au moment de la saisie, est propriétaire.* ». Tous les navires appartenant au débiteur peuvent être saisis par ses créanciers. Il peut s'agir d'un navire autre que celui à l'occasion de l'exploitation duquel est née la créance. Cette possibilité est également offerte par la convention de Bruxelles²⁸. Il suffit que le navire soit la propriété du débiteur. En effet le débiteur doit répondre sur son patrimoine sous réserve, en matière de saisie, des immunités d'exécution dont jouissent des personnes morales de droit public en dehors des opérations commerciales²⁹ et de l'insaisissabilité des biens pouvant être considérés comme des instruments de travail nécessaires à l'exercice de l'activité professionnelle³⁰.

22. Cette possibilité de saisir d'autres navires du débiteur soulève la question de la saisissabilité des navires apparentés. Le NCMM ne donne pas les critères de détermination du droit de propriété sur un navire mais on peut se référer à la convention de Bruxelles de 1952 à laquelle le Togo a adhéré. Suivant l'article 3.2 de cette convention « *des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiendront à une même ou aux mêmes personnes* ». Cette précision est utile pour l'analyse de la pratique des « *single ship companies* » dans l'exploitation des navires. Cette pratique interpelle lorsqu'il y a une confusion de patrimoine entre un débiteur et une société détentrice de droit de propriété sur un navire. Le voile de la personne morale peut cacher une réalité différente de l'apparence affichée. La jurisprudence française³¹ a déjà trouvé la solution à cette question en permettant la saisie des navires apparentés en cas de fictivité et de confusion d'intérêts avérées entre un débiteur et une société détentrice de droit de propriété sur un navire. Le droit Togolais ne devrait pas hésiter à en faire autant si ce n'est pas encore la solution empruntée par des juridictions.

23. À l'instar de la convention de Bruxelles³², le législateur Togolais a prévu des cas où la saisie conservatoire ne peut porter que sur le navire au sujet duquel la créance maritime est alléguée. En

²⁷ Article L 4123-1 et R 4123-1, Code des transports. Voir également les observations du doyen Jean-Pierre RÉMERY sous l'arrêt de la Cour d'appel de Versailles, 5 décembre 2024, N° 24/01952, Péniche *Loft Boat DMF* 2025, 876 p. 185.

²⁸ Article 3.1 de la convention de Bruxelles.

²⁹ Article 30 de l'AUPSRVE. Il conviendra de faire une distinction d'avec les cas où la personne morale de droit public exerce une activité industrielle et commerciale : Voir notamment l'arrêt n° Arrêt N° 368/2020 du 26 novembre 2020 de la Cour Commune de Justice et d'Arbitrage du (CCJA).

³⁰ Article 51 AUPSRVE.

³¹ Com. 14 juin 2016 n°14-18.671, Com. 19 mars 1996, 94-10.838, P, Com. 23 novembre 1999, 97-18.916, P.

³² Article 3.1.

effet, la suite de l'article 133 du NCMM indique que la saisie peut porter sur le navire directement concerné par la créance lorsque la personne qui était propriétaire du navire au moment où la créance maritime est née est obligée à raison de cette créance et est propriétaire du navire au moment où la saisie est pratiquée. Il en est de même lorsque l'affrètement, le gérant ou l'exploitant sont débiteurs, à condition qu'ils aient conservé les mêmes qualités au moment où la saisie est effectuée³³. La saisie du navire concernée par la créance est également envisagée lorsque la créance est garantie par un privilège maritime³⁴, repose sur une hypothèque ou tout autre droit de même nature inscrit à l'étranger. Enfin, la saisie doit porter exclusivement sur le navire concerné par la créance lorsque cette dernière est relative à la propriété ou à la possession du navire³⁵. Il ressort de ces hypothèses que la saisie conservatoire peut affecter le patrimoine des tiers.

24. Relativement à la saisie d'un navire pour une créance née à l'occasion de l'utilisation du navire par un affrètement, il est aisé de la concevoir dans le cas de l'affrètement coque nue³⁶ qui transfère la gestion nautique et la gestion commerciale du navire mais cela devient plus délicat en cas d'affrètement à temps car, cette figure ne permet que le transfert de la gestion commerciale. Pour le droit Français, en application de la convention de Bruxelles, une saisie pour une créance de l'affrètement à temps peut s'envisager lorsque la créance trouve sa cause dans l'exploitation du navire³⁷ ou est garantie par un privilège maritime³⁸. Le silence gardé par le législateur Togolais sur la question dénote certainement une volonté de laisser le juge préciser davantage les conditions de saisies dans ce type d'affrètement.

25. La saisie de navire pour une créance relative à la propriété fait penser notamment à un navire acheté avec une clause de réserve de propriété. L'acheteur ne devient propriétaire qu'après avoir payé la totalité du prix du navire. La créance du vendeur dans ce cas est une créance maritime relative à la propriété du navire. Aussi, peut-il effectuer une saisie du navire alors même que le débiteur n'est pas encore devenu propriétaire.

II- Une saisie aux effets aménageables

26. Bien qu'ayant fait l'objet d'une autorisation, la saisie peut être contestée **(A)** dans le cadre d'une procédure contradictoire³⁹. Par ailleurs, ses effets peuvent être aménagés pour permettre l'exploitation du navire **(B)**.

A- La contestation de la saisie

27. La saisie étant pratiquée avec une autorisation sur requête ou en vertu d'un titre exécutoire, une procédure contradictoire est requise pour la contester. Cette contestation vise soit la rétractation de l'ordonnance autorisant la saisie, soit la mainlevée fondée notamment sur le non-

³³ Article 133.2).

³⁴ Article 133, 3) et 5).

³⁵ Article 133.4).

³⁶ Bighaïgui TCHASSANTE TCHEDRE, « L'affrètement coque nue : une figure contractuelle dynamique », *Neptunus, E. Revue Université de Nantes*, vol. 24, 2018/ 2.

³⁷ T.com., Marseille 4 juin 2003, *DMF* 2004, 47, Obs. Rémy.

³⁸ Cour d'appel de Pau (2^e Ch. sec. 1) - 15 septembre 2015, N° 15.02166, *Navire HC Nadja Maria*.

³⁹ Article 61 AUPSRVE.

respect de la procédure de saisie. Par ailleurs, l'ordonnance sera caduque⁴⁰ si, le créancier, dans le délai d'un (01) mois à compter de la date de la mise en œuvre de la mesure, n'engage pas la procédure au fond en obtention d'un titre exécutoire, devant la juridiction compétente ou devant la juridiction arbitrale. Cette exigence est également prévue par le droit Français⁴¹.

28. Pour sa part, la convention de Bruxelles ne prévoit pas de délai mais invite le *forum arresti* à en fixer lorsqu'il n'est pas compétent pour statuer sur le fond du litige⁴². En ce sens, le juge Français a déjà jugé que la sanction pour défaut de saisine n'est pas applicable pour une saisie fondée sur la convention dès lors que le juge qui a donné l'autorisation de saisie conservatoire n'a pas fixé un tel délai⁴³. La solution contraire devrait être admise pour une saisie dont le litige au fond relèverait de la compétence du juge Togolais. En effet, l'article 61 de l'AUPSRVE exige aussi un délai d'un (01) mois pour une saisine au fond. Cette disposition est située dans le chapitre consacré aux dispositions générales sur la saisie conservatoire. Elle est donc applicable à toutes les saisies conservatoires. Dès lors qu'il n'y a pas de texte spécial applicable à cette situation et que la jurisprudence, à notre connaissance, n'a pas exclu ce délai, il doit pouvoir s'appliquer.

29. Relativement à la compétence sur la contestation de la saisie conservatoire, l'article 140, alinéa 1^{er} du NCMM dispose que : « *Conformément aux dispositions de l'article 49 de l'Acte Uniforme de l'OHADA portant organisation des procédures simplifiées de recouvrement et des voies d'exécution, la juridiction compétente pour statuer sur tout litige ou toutes demandes relatives à une mesure d'exécution forcée ou à une mesure de saisie conservatoire relatives à un navire, est le président de la juridiction du lieu de la mesure ou de la saisie, statuant en matière d'urgence ou le magistrat délégué par lui* ». Cet article donne compétence au Président du tribunal de commerce⁴⁴. Il n'y a pas de différence selon que la saisie est pratiquée sur le fondement du NCMM ou de la convention de Bruxelles. D'ailleurs, l'article 5 de cette dernière donne compétence à l'autorité judiciaire désignée par le pays où la saisie a été pratiquée.

30. Selon l'alinéa 2 de l'article 49 de l'AUPSRVE, le juge statue dans les deux mois (02) à compter de l'appel de la cause. La procédure peut donc s'étendre sur deux (02) mois. Bien qu'il s'agisse du maximum, ce délai est long pour un navire en exploitation qui est soumis au respect de divers délais contractuels dans son exploitation et aux frais de ports entre autres. Une immobilisation consécutive à une saisie occasionne nécessairement des frais complémentaires. Le législateur devrait prévoir un délai plus court, spécifique à la saisie conservatoire des navires en obligeant le juge à statuer sur la base des seuls éléments fournis par la partie la plus diligente lorsque l'autre partie, par défaut de diligences l'empêche de statuer dans ce délai. Cela permettrait d'éviter que le créancier n'utilise la longueur du délai pour faire du dilatoire afin d'accentuer la pression sur un débiteur de bonne foi.

31. À la suite de la saisie, le débiteur peut, suivant les circonstances, chercher à obtenir soit la rétractation de l'ordonnance autorisant la saisie soit la mainlevée en faisant annuler la saisie, sachant que la rétractation de l'autorisation doit se traduire par une mainlevée. La rétractation de l'ordonnance peut être justifiée notamment par l'inexistence de la créance alléguée, par l'absence avérée de sa nature maritime ou même par son extinction au moyen de divers mécanismes légaux

⁴⁰ Article 140 NCMM.

⁴¹ Articles L 511-4 CPCE et R 511-7 CPCE ; Com. 14 octobre 1997, 95-17.706, P.

⁴² Article 7, point 2, 3,3.

⁴³ Com., 17 septembre 2002, 00-11.024, P.

⁴⁴ Article L 511-3 CPCE, article R 5114-16 code des transports, article L 721-7 du code de commerce.

d'extinction d'une obligation⁴⁵ ou par la prescription⁴⁶ du moins pour une saisie sans titre exécutoire. Quant à la mainlevée de la saisie, en dehors des cas où elle est la conséquence de la rétractation de l'ordonnance autorisant la saisie, elle peut être obtenue en démontrant le non-respect de la procédure de saisie pour la faire annuler ou en fournissant la garantie nécessaire.

32. En effet, la saisie est pratiquée par un huissier de justice⁴⁷ entre les mains du capitaine⁴⁸. L'huissier établit le procès-verbal de saisie mentionnant, à peine de nullité, les éléments d'identification du créancier, les caractéristiques du navire, les déclarations relatives à une saisie antérieure et les droits du débiteur relativement à la contestation⁴⁹. Suivant l'alinéa 4 de l'article 141 du NCMM, le non-respect de ce formalisme peut nourrir la contestation de la saisie et donner lieu à la mainlevée.

33. La mainlevée peut également être obtenue en fournissant une garantie suffisante dont la nature peut être fixée par la juridiction compétente et pour un montant qui ne saurait excéder la valeur du navire saisi⁵⁰. Cette garantie préserve le navire saisi et les autres navires du même propriétaire de toute nouvelle saisie pour la même créance, sauf à justifier que la garantie a été libérée ou qu'elle ne permet plus d'exécuter l'obligation qui justifie la saisie⁵¹. Cette insuffisance de garantie peut résulter de sa réduction que permet l'article 144 du NCMM. L'interdiction d'une nouvelle saisie n'est pas une innovation du NCMM. Elle est également prévue par la convention de Bruxelles dans son article 3.3.

34. Sur la compétence pour connaître du fond du litige, le contrat devrait s'appliquer. Néanmoins, l'article 140 dispose à son alinéa 2 que : « *si les parties conviennent ou se sont convenues de soumettre leur litige au fond à une juridiction arbitrale, la juridiction compétente doit se déclarer incompétente au fond, conformément aux dispositions de l'article 13 de l'Acte Uniforme de l'OHADA du 11 mars 1999 relatif au droit de l'arbitrage*⁵² ». C'est l'application du principe « *compétence-compétence* » consacré par les articles 1448 et 1465 du NCPC en droit Français. Rappelons que dans le cadre d'une saisie sur le fondement de la convention de Bruxelles, il est prévu des cas dans lesquels le *forum arresti* est compétent pour statuer sur le fond⁵³.

B- L'exploitation du navire saisi

35. En principe, la saisie conservatoire entraîne l'indisponibilité matérielle du navire. L'article 138 du NCMM exige, à peine de nullité, que cela soit mentionné en caractères très apparents sur le procès-verbal de saisie. Cette indisponibilité entraîne l'immobilisation du navire⁵⁴ mais ne porte

⁴⁵ Article 1342 (le paiement), 1347 (la compensation) 1349 (la confusion), 1350 (la remise de dette) entre autres, si le code civil s'applique.

⁴⁶ Article 16 de l'Acte Uniforme portant sur le Droit Commercial Général (AUDCG) si ce texte est applicable.

⁴⁷ Commissaire de justice en France depuis le 1^{er} juillet 2022 à la suite de l'ordonnance n° 2016-728 du 2 juin 2016 relative au statut de commissaire de justice.

⁴⁸ Article 139 NCMM. Les gardiens du navire (capitaine et le consignataire) doivent continuer de l'entretenir dans des conditions normales de son utilisation. Dans le silence de la loi, l'entretien du navire immobilisé semble demeurer à la charge du débiteur (exploitant ou propriétaire).

⁴⁹ Article 138 NCMM.

⁵⁰ Article 141 NCMM.

⁵¹ Article 142 NCMM.

⁵² Cet Acte Uniforme a été remplacé par un nouveau qui date du 23 novembre 2017 mais le fond et le numéro de l'article n'ont pas été modifiés.

⁵³ Article 7 de la convention de Bruxelles.

⁵⁴ Article 130 NCMM.

aucune atteinte aux droits du propriétaire sur le navire⁵⁵. Par ailleurs, l'article 127 du même code dispose que : « Lorsqu'elles reçoivent notification de la saisie du navire par décision de justice, l'autorité maritime, l'autorité portuaire, l'autorité douanière et l'autorité de police, chacune en ce qui la concerne, prend la décision nécessaire aux fins d'exécution de ladite décision ». Cette disposition contribue à la mise en œuvre de l'immobilisation du navire.

36. L'exécution de la mesure conservatoire oblige toutes les autorités susceptibles d'intervenir à l'occasion de la sortie du navire des eaux sous souveraineté nationale de l'empêcher d'appareiller. La pression ainsi exercée par le créancier à travers la saisie est manifeste par la paralysie de l'exploitation du navire. Toutefois, il est permis à la juridiction compétente d'autoriser son exploitation. Deux cas de figures sont prévus. Le cas général et un cas spécifique à des saisies fondées sur des créances particulières.

37. Dans le cas général, il est possible d'exploiter un navire saisi avant toute mainlevée. Le navire peut appareiller et effectuer plusieurs voyages en contrepartie de la constitution d'une garantie. Dans les modalités pratiques, la juridiction compétente fixe un délai à respecter pour le retour du navire. Il peut même accorder plus d'une autorisation de voyage suivant les circonstances. Cette ouverture permet au débiteur d'éviter des pertes consécutives à l'immobilisation du navire et garantit le créancier du paiement de sa créance puisque, la somme déposée en garantie est acquise au créancier si le navire ne rejoint pas le port après les délais fixés⁵⁶.

38. S'agissant du cas spécifique, il concerne des saisies pratiquées pour des créances relatives à un litige de droit de propriété sur le navire, sa possession ou pour tout litige entre les copropriétaires, au sujet de l'exploitation ou des droits aux produits d'exploitation de ce navire. Dans ces cas, la mainlevée n'est pas indispensable pour continuer à exploiter le navire. Il est prévu un régime dérogatoire de celui ci-dessus présenté. Ce régime permet à la juridiction compétente d'autoriser l'exploitation du navire lorsque la personne qui en a la possession constitue une garantie d'un montant suffisant, ou règle, de toute autre façon la question de la gestion du navire pendant la durée de la saisie⁵⁷. La garantie exigée dans cette hypothèse semble ne pas être déterminée avec les mêmes exigences que celle requise pour accorder la mainlevée du navire, puisqu'elle n'est manifestement pas destinée à obtenir la mainlevée mais la continuité de l'exploitation du navire malgré la saisie.

39. Cette ouverture accordée au débiteur est identique à celle prévue par la convention de Bruxelles⁵⁸. Les juges ont ainsi un pouvoir étendu dans l'appréciation des propositions sur la gestion du navire. À l'analyse des situations concernées par ce régime, on note qu'elles correspondent aux cas dans lesquelles il est interdit de saisir un autre navire que celui sur lequel porte la créance. Cette dernière est intrinsèquement liée au navire concerné. Aussi, l'immobilisation du navire ne serait pas de nature à contribuer au paiement de la créance puisque, ce paiement dépend de l'exploitabilité du navire.

40. Au demeurant, selon la règle générale, si la saisie conservatoire entraîne l'immobilisation du navire, il est possible, avant la mainlevée, d'obtenir une autorisation d'exploiter le navire suivant les

⁵⁵ Article 110 NCMM.

⁵⁶ Articles 128 et 129 NCMM.

⁵⁷ Article 141 NCMM.

⁵⁸ Article 5 de la convention de Bruxelles.

conditions qui garantissent la préservation des droits du créancier. En outre, lorsque la saisie repose sur des créances spécifiques, le navire peut continuer à être exploité sous réserve soit d'une garantie financière suffisante soit de régler, « *de toute autre façon la question de la gestion du navire pendant la durée de la saisie*⁵⁹ ». Cette formule qu'on retrouve dans la convention de Bruxelles est ambiguë et aucune application en jurisprudence n'est disponible pour fournir des illustrations concrètes.

41. L'impossibilité d'exploiter un navire saisi en raison de son immobilisation est une source de pertes financières. C'est pourquoi une saisie conservatoire doit être entreprise avec beaucoup de précautions pour éviter de causer des pertes qui ne seraient pas des conséquences normales d'une saisie. Le NCMM tient le créancier saisissant responsable de tout préjudice causé à la suite d'une saisie revêtant un caractère fautif⁶⁰. La jurisprudence Française illustre très bien⁶¹ ces fautes et la sanction des saisies effectuées de façon abusive.

⁵⁹ Article 141, alinéa 1^{er} NCMM.

⁶⁰ Article 144 NCMM. Cette disposition est similaire à l'article L 512-2 CPCE (droit Français).

⁶¹ Cour d'appel d'Aix-En-Provence (2^e Ch.), 21 septembre 2011, N° 10.11301, *Navire Scandinavia* / Cour d'appel de Douai (2^e Ch. sec. 2), 8 novembre 2011, N° 10.00318, *Navire Bering Wind*.