

REPUBLIQUE DU SENEGAL

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT
SUPERIEUR

CENTRE DE FORMATION JUDICIAIRE
(CFJ=

ANNEE ACADEMIQUE 1991-1992

SECTION GREFFE

3e ANNEE

La saisie des navires en droit positif sénégalais

Mémoire présenté

par Aïssé GASSAMA

République du Sénégal
UN PEUPLE - UN BUT - UNE FOI

MINISTERE DE LA JUSTICE
CENTRE DE FORMATION JUDICIAIRE
C.F.J.



Mémoire de fin d'études

Thème:

LA SAISIE DES NAVIRES EN
DROIT POSITIF SENEGALAIS

Présenté et soutenu par

Aïssé GASSAMA

Elève - Magistrat

ANNEE ACADEMIQUE 1994 / 1995

Dédicace

*- A la mémoire de feu ma tante Rokhaya Barro qui était
une vraie mère pour moi.*

Remerciements.

Mes remerciements vont à l'endroit de :

- tous nos formateurs qui ont largement contribué à notre formation durant les deux années passées à l'école.*
- Monsieur El Hadji Malick Konté,
Directeur du Centre de Formation Judiciaire*
- Monsieur Cheikh Tidiane Coulibaly,
Président de la première chambre civile de la cour d'Appel
pour son dévouement et sa disponibilité pendant toute la durée
de notre formation.*
- Monsieur Mansour Tall,
conseiller à la cour d'Appel pour toute la documentation qu'il a
voulu mettre à notre disposition et les conseils qu'il nous a
prodigués.*
- Maître Savou Diouf, Mortalla Tandian et Ahmet Ba pour
leur disponibilité*
- Nos camarades de promotion pour les riches échanges de
connaissances que nous avons eus ;*
- A Madame Aminata BA, Chef du Centre de documentation et
d'Information de l'E.N.A.M., qui a beaucoup contribué dans
la réalisation matérielle du mémoire;*
- A tous ceux qui de près ou de loin m'ont apporté leur aide.*

PLAN

INTRODUCTION

CHAPITRE PRELIMINAIRE : DISPOSITIONS GENERALES

Section 1 - QUE RECOUVRENT LES NOTIONS DE SAISIE ET DE NAVIRE ?

I - LE NAVIRE

- A - Définition
- B - Individualisation du navire
- C - Statut du navire

II - LA NOTION DE SAISIE

- A - Contenu de la notion
- B - Distinction entre saisie stricto-sensu et certaines notions voisines
 - 1) Les arraisonnements de navire
 - 2) Les saisies douanières
 - 3) Les saisies de navires en contravention au règlement d'exploitation du port

Section 2 - LES TEXTES APPLICABLES ET LES JURIDICTIONS COMPETENTES

I - LES TEXTES APPLICABLES

- A - En droit interne
 - 1) Le Code de la Marine Marchande
 - 2) Le Code de Procédure Civile

- B - En droit international

II - LES JURIDICTIONS COMPETENTES

PREMIERE PARTIE : LA SAISIE CONSERVATOIRE

CHAPITRE I : LES CONDITIONS DE LA SAISIE CONSERVATOIRE

Section 1 - CONDITIONS TENANT AU NAVIRE ET A LA QUALITE DE L'EXPLOITANT DU NAVIRE

I - LES CONDITIONS TENANT AU NAVIRE SAISI

II - LES CONDITIONS TENANT A LA QUALITE DE L'EXPLOITANT DU NAVIRE

Section 2 - CONDITIONS TENANT AU CREANCIER ET A LA QUALITE DE LA CREANCE

I - CONDITIONS TENANT AU CREANCIER

II - CONDITIONS TENANT A LA QUALITE DE LA CREANCE

A - Une créance maritime

B - Une créance paraissant fondée en son principe

C - Nécessité d'une urgence pour parer à un péril probable

CHAPITRE II : PROCEDURE, INCIDENTS ET VALIDATION DE LA SAISIE CONSERVATOIRE

Section 1 - PROCEDURE ET INCIDENTS

I - LES MODALITES DE LA SAISIE

A - Autorisation préalable de la saisie par le juge

1) La requête

2) L'ordonnance sur pied de requête

3) Les voies de recours contre l'ordonnance du juge

B - Le procès-verbal de saisie

II - LES INCIDENTS DE LA SAISIE

A - La main-levée de la saisie

1) Les autorisations de voyage

2) La main-levée pure et simple

B - Le concours de plusieurs saisies

Section 2 - LA VALIDATION DE LA SAISIE

- A - L'instance en validité
- B - L'instance au fond

CHAPITRE III : LES EFFETS DE LA SAISIE CONSERVATOIRE

Section 1 - LES EFFETS PRINCIPAUX

- I - L'IMMOBILISATION DU NAVIRE
- II - LE SORT RESERVE AUX DROITS DU PROPRIETAIRE

Section 2 - LES EFFETS SECONDAIRES DE LA SAISIE

DEUXIEME PARTIE : LA SAISIE - EXECUTION

CHAPITRE I - LES CONDITIONS DE LA SAISIE - EXECUTION

- I - LES CONDITIONS RELATIVES AU SAISSANT
- II - LES CONDITIONS RELATIVES A U SAISI ET AU NAVIRE SAISI
 - A - Le saisi
 - B - Le navire saisi

CHAPITRE II - LA PROCEDURE DE SAISIE - EXECUTION ET LES INCIDENTS

Section 1 - LE COMMANDEMENT

- I - Forme et contenu
- II - Signification

Section 2 - LA SAISIE PROPREMENT DITE

- I - Le procès-verbal de saisie-exécution
- II - La publicité de la saisie
 - A - Notification
 - B - Transcription du procès-verbal de saisie
 - C - Dénonciation aux créanciers inscrits

Section 3 - LES INCIDENTS DE LA SAISIE - EXECUTION

I - LES INCIDENTS PREVUS PAR LE CODE DE LA MARINE MARCHANDE

- A - La demande en distraction**
- B - L'opposition**

II - LES AUTRES INCIDENTS

- A - La demande en nullité**
- B - La demande en radiation**
- C - la demande de conversion de la saisie en vente volontaire**

CHAPITRE III - LA VENTE DU NAVIRE SAISI ET LA DISTRIBUTION DU PRIX

Section 1 - LES FORMALITES PREPARATOIRES

- A - Le cahier de charge**
- B - Le jugement fixant les conditions de la vente**
- C - La publicité de la vente**

Section 2 - L'ADJUDICATION ET LA DISTRIBUTION DU PRIX

I - L'ADJUDICATION

- A - Les formes de l'adjudication**

- 1/ Adjudication sur saisie
- 2/ Adjudication par suite de surenchère
- 3/ La folle enchère

- B - Les effets de l'adjudication**

II - LA DISTRIBUTION DU PRIX

- A - L'obligation des créanciers de se faire connaître**
- B - Procédure et ordre des paiements**

INTRODUCTION GENERALE

Le droit maritime est, au sens large, l'ensemble des règles relatives à la navigation qui se fait sur la mer. L'étude du droit maritime présente de nos jours une importance de plus en plus considérable en raison du développement des échanges internationaux.

Le Sénégal, en raison de sa situation géographique connaît un trafic maritime intense. Et le navire qui est l'engin construit pour faire face aux dangers de la mer, est l'instrument du droit maritime, car, sans navire, il n'y aurait pas de droit maritime.

Le navire est soumis à un droit particulier. La particularité du navire et partant, du droit maritime vient du caractère exceptionnel des dangers de la navigation maritime mais également de la valeur généralement grande du navire dans le patrimoine de l'armateur ; ce qui justifie l'existence d'un statut et d'une législation spéciale.

Le navire, comme dit plus haut, en raison de sa très grande valeur économique et financière, intéresse tous les créanciers qui en font leur cible privilégiée, notamment en le saisissant. Cette opportunité offerte au créancier est particulièrement intéressante puisque, d'une part, il n'est pas nécessaire, pour opérer cette saisie, d'être doté d'un privilège particulier ou d'une hypothèque ; d'autre part, même pour une créance probable dans certains cas, cette saisie permet au créancier d'avoir un contrôle sur un élément d'une valeur considérable dans le patrimoine de son débiteur.

Les conséquences économiques de la saisie expliquent l'abondance de son contentieux devant les cours et tribunaux.

Cependant, l'étude des saisies des navires en droit positif sénégalais soulève plusieurs difficultés.

La première série de difficultés tient au fait que si la loi n° 62 -32 du 22 mars 1962 portant code de la marine marchande a tenté de réglementer la question, elle l'a fait de manière très laconique.

Seuls quatorze (14) articles, à savoir les articles 101 à 114, réglementent une procédure aussi importante que la saisie. D'ailleurs à la lecture de ces articles, on pourrait penser que le législateur sénégalais a voulu réglementer uniquement la procédure de saisie-exécution, en restant muet sur la saisie conservatoire.

Cette situation rend fréquent le recours aux dispositions du droit commun de la saisie du décret n° 64-572 du 30 juillet 1964 portant code de procédure civile. Cela est d'autant plus regrettable que le navire en raison de son statut particulier devrait être soumis à une réglementation spéciale ; ce qui était d'ailleurs la finalité du code de la marine marchande.

Par ailleurs, se pose la question de savoir quelle place réserver à la convention internationale de Bruxelles du 10 mai 1952 portant unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des navires qui a vocation à s'appliquer au Sénégal

et qui a une valeur supra législative. Cette convention est souvent méconnue par les juges.

Ensuite, il y a une deuxième série de difficultés qui est en fait le corollaire de la première. On se rend compte qu'il y a une diversité de textes qui ont vocation à s'appliquer à la saisie des navires, chaque texte posant des problèmes qui lui sont particuliers et contenant parfois des dispositions contradictoires. Ce pluralisme de systèmes juridiques en présence, notamment sur deux points essentiels :- quelle créance justifie la saisie ? quel lien doit exister entre le navire objet de la saisie et la créance ? -, rend particulièrement délicate la procédure de la saisie et explique en partie le tâtonnement de la jurisprudence qui n'arrive pas à avoir une position constante. Sur ces deux questions, en effet, s'opposent en profondeur le droit interne sénégalais et le droit international.

Cette discordance, assez problématique en pratique, souligne le caractère hétérogène du droit de la saisie.

Il y a enfin une troisième série de difficultés relatives au statut de navire qui, par nature, est mobilière mais, qui est soumis à des conditions relatives aux immeubles. En effet, sans qu'il forme nécessairement un patrimoine indépendant, le navire ne se fonde pas dans l'anonymat du patrimoine de l'armateur.

Aussi, le navire qui est un meuble (article 71 CMM), ne va guère suivre les règles du droit mobilier. Le plus souvent, en effet, le navire est soumis à une condition immobilière.

Après avoir levé ces difficultés, nous porterons notre étude principalement sur la saisie stricto-sensu, que nous distinguerons des autres saisies pouvant s'exercer sur le navire mais dont l'étude ne présente pas un intérêt juridique particulier.

Enfin, nous essayerons autant que faire se peut de recourir à des décisions juridictionnelles pour dégager les tendances de la jurisprudence sénégalaise sur une question aussi importante que la saisie des navires.

CHAPITRE PRELIMINAIRE : DISPOSITIONS GENERALES

Section 1 - QUE RECOUVRENT LES NOTIONS DE NAVIRE ET DE SAISIE ?

I - LE NAVIRE

A - Définition

L'opportunité de définir le navire a toujours fait l'objet de controverses dans la doctrine française, motif pris de ce qu'une telle définition serait vite dépassée par l'évolution de la technique navale. Le législateur sénégalais a choisi de donner une définition. En effet, l'article 11 de la loi n° 62 - 32 du 12 mars 1962 portant code de la marine marchande dispose « ... est considéré comme un navire ou bâtiment de mer, quel que soit son tonnage ou sa forme, tout engin flottant destiné à une navigation maritime ... ».

Cette définition appelle une autre puisqu'il est nécessaire pour plus de clarification que la notion de « navigation maritime » soit explicitée. L'article 3 du code précité dispose que « la navigation maritime est la navigation qui s'effectue en mer et dans les parties de fleuves, rivières et canaux en principe jusqu'au dernier obstacle permanent qui s'oppose au passage des navires de mer. Est considéré comme maritime la navigation effectuée en eaux fluviales lorsqu'elle est l'accessoire d'une navigation principalement effectuée en eaux maritimes ».

Il résulte de ces deux définitions que le navire est d'abord un engin flottant. Un bâtiment amarré à poste fixe n'est pas donc un navire. Le navire renvoie d'abord à l'idée de navigabilité et celle-ci est fonction de la flottabilité de l'engin ; cette première condition, si elle est nécessaire, elle n'est pas suffisante. Il devient de plus en plus constant que le « danger maritime » est devenu un élément incontournable pour la définition de la navigation maritime et partant, celle du navire.

La navigation maritime, par opposition à la navigation fluviale, est caractérisée par le danger que représente le voyage en mer, par rapport au caractère relativement facile, ou en tous cas moins dangereux, de la navigation dans les canaux et rivières. Pour pouvoir être considéré comme un navire, l'engin doit être exposé aux périls de la mer. Encore faut-il que la navigation dans ces eaux soit habituelle. René RODIERE a écrit « si un remorquer de rivière descend exceptionnellement jusqu'à la mer, il ne devient pas pour cela un navire » ou « qu'on ne dira pas que la crête est un navire parce que vers l'an 1450 avant J.C., elle a été ravagée par la raz de marée qui, d'une hauteur de 60 mètres, a déferlé sur la Méditerranée Orientale après l'explosion de l'île de Satorin »¹. Il faut donc une exposition réelle, permanente et durable.

¹ René RODIERE : le Navire, Dalloz, 1980.

C'est ainsi que peu importe les moyens par lesquels le navire se propulse. L'autopropulsion de l'engin n'est pas exigée par la loi ; l'élément moteur, qu'il soit en bord ou hors-bord, n'influe pas sur la qualification de navire.

La taille du navire également, importe peu. L'article 11 de la loi du 22 mars 1962 est d'ailleurs suffisamment clair en énonçant expressément « est considéré comme navire ou bâtiment de mer, quel que soit son tonnage ou sa forme ... ». Juridiquement donc, une petite barque de pêche est un navire, tout comme le pétrolier.

Enfin, les classifications données par une autorité administrative ne suffisent pas à faire acquérir à un engin navigant la qualité de navire. En France, la jurisprudence est constante sur la question en décidant que : « les dispositions d'ordre purement administratif ne peuvent pas déterminer légalement, du point de vue des relations privées, le caractère de la navigation² », ensuite « des dispositions d'ordre administratif ne caractérisent pas le transport maritime³ ». Ainsi, le fait qu'un engin soit désigné par le nom de navire dans l'acte de nationalité délivré par la Direction de la Marine Marchande, ne suffit pas à conférer à celui-ci une telle qualité, laquelle doit correspondre à une réalité.

B - L'Individualisation du navire

Le navire doit porter certaines dispositions qui permettent de le reconnaître dans la vie juridique. A ce titre, le navire doit être individualisé : il a un nom, un domicile ; c'est le port d'immatriculation, des marques extérieures d'identité et une nationalité.

C'est pourquoi, certains auteurs n'ont pas hésité à comparer le navire avec les personnes humaines⁴. Le nom est prescrit comme élément du navire par l'article 25 CMM. En principe, le nom est librement choisi par le propriétaire, mais comme le nom doit servir à individualiser le navire, celui-ci ne peut choisir un nom déjà donné à un autre navire existant sous le même pavillon.

On ne peut donc donner un nom au navire qu'après agrément de l'Administration. De même, on ne peut changer le nom d'un navire sans une autorisation de l'autorité maritime.

Par ailleurs, les noms à caractère injurieux sont proscrits (article 25 CMM).

Le port d'immatriculation détermine l'autorité maritime chargée de tenir la fiche matricule du navire et d'y porter toutes les mentions propres à assurer une bonne publicité de sa situation juridique.

² Comm.8 Octobre 1962 DMF 1963, p. 17

³ Comm. 8 octobre 1962 DMF 1962, p. 17

⁴ René RODIERE : Le Navire, Dalloz, n°18 ; p. 27

Ce port d'immatriculation qui se confond en fait avec le port d'attache, est le domicile légal du navire où sont réunis tous les actes qui intéressent le transfert de la propriété et l'hypothèque. La fixité de ce port permet d'assurer la publicité des droits réels et plus généralement de l'état civil du navire.

Si « seuls, peuvent être immatriculés au Sénégal, les bâtiments de mer justifiant d'un titre de nationalité sénégalaise ⁵ » ; il n'en est pas de même en France où le port d'immatriculation n'indique pas forcément la nationalité du navire ⁶.

Ainsi « les navires battant pavillon suisse ... peuvent avoir un port d'attache dans un autre Etat » et notamment en France ; la seule obligation pesant sur le propriétaire du navire est le transfert des éléments propres à reconstituer, au bureau du nouveau port, le fichier dont la consultation permet de connaître l'état juridique du navire.

Les marques extérieures doivent être portées sur le navire dans les conditions définies par décret. Au Sénégal, c'est le décret du 21 septembre 1962 sur les marques extérieures d'identité du navire ⁷ qui fixent ces conditions.

En effet, pour permettre de s'assurer de leur nationalité et de leur identité, les navires sont tenus de porter les marques extérieures qui constituent un moyen de signalement permanent. Et c'est l'article 26 du code de la Marine Marchande qui fixe les mentions devant figurer de façon apparente sur tout navire sénégalais.

Enfin, les navires ont une nationalité. Et tout bâtiment de mer a nécessairement une nationalité ; l'article 13 CMM dispose « aucun navire sénégalais ne peut prendre la mer s'il n'a à son bord son titre de nationalité ». La comparaison du navire et de la personne physique prend ici une certaine apparence de vérité : les choses n'ont pas de nationalité.

L'article 12 du code de la Marine Marchande dispose que « le titre de nationalité sénégalaise est l'acte administratif qui confère au navire le droit de porter le pavillon de la République du Sénégal avec les privilèges qui s'y attachent. » Et, pour obtenir un titre de nationalité, tout propriétaire de navire doit effectuer les formalités et présenter les justifications et pièces énumérées dans le décret n° 62 - 0395 du 21 septembre 1962 ⁸.

Le décret n° 73 - 53 du 04 décembre 1973 ⁹ fixe les conditions d'obtention du titre de nationalité sénégalaise.
Ce même décret fixe les conditions de modification ou de retrait de ce titre.

⁵ Article 25 du code de la Marine Marchande

⁶ Op. cit. p. 23, René RODIERE

⁷ JORS du 06 octobre 1962, p. 1640

⁸ Voir in code de la Marine Marchande, Editions EDJA, 1990, p. 31 et suite

⁹ Idem

C - Le Statut du navire

« Les navires et les autres bâtiments de mer sont des meubles », dit l'article 71 CMM. Ce sont des meubles par nature, puisque non seulement, on peut les déplacer, mais ils se déplacent souvent par leurs propres moyens. Mais quand on étudie le statut du navire, on s'aperçoit que le navire n'est pas un meuble comme les autres. En effet, sur plus d'un point, son statut ressemble beaucoup plus à celui des immeubles qu'à celui des meubles. Ainsi, par exemple, il a été institué pour eux, un régime de publicité semblable à celui des immeubles : le transfert de propriété des navires exige une publicité et un visa préalable de l'autorité administrative (articles 21 et 24 CMM).

Ce régime d'exception est plus marqué par l'existence de l'hypothèque maritime (article 71 CMM).

L'adoption d'un tel statut a cette conséquence que l'article 262 du code des obligations civiles et commerciales, est inapplicable aux navires. La possession ne vaut pas titre, car le titre existe légalement.

Ce particularisme se justifie sans doute par la très grande valeur économique du navire.

II - LA NOTION DE SAISIE

A - Contenu de la notion

Les saisies relèvent des voies d'exécution. De manière générale, on peut dire que la saisie est une procédure d'exécution forcée par laquelle un créancier, même chirographaire, fait mettre sous main de justice les biens de son débiteur, en vue de les faire vendre aux enchères publiques et de se payer sur le prix.

Au Sénégal, le décret n° 64 - 572 du 30 juillet 1964 portant code de procédure civile organise plusieurs formes de saisies. On peut distinguer deux catégories, selon leurs effets.

La première catégorie a un caractère conservatoire. Dans ce cas, la procédure de saisie est une procédure rapide et simplifiée, de portée générale, tendant à la mise sous contrôle de l'autorité judiciaire des biens meubles de son débiteur, lorsque le créancier justifie d'un péril menaçant le recouvrement de sa créance. C'est le cas de la saisie - gagerie, de la saisie foraine, de la saisie revendication et de la saisie conservatoire.

Mais cette saisie n'aboutit pas à la vente des biens saisis, et à leur transformation en argent, mais opère simplement le blocage du mobilier jusqu'à ce que la dette reçoive exécution volontaire ou forcée.

Et le créancier, pourra ultérieurement saisir le juge pour obtenir un titre exécutoire qui lui permettra de faire vendre l'objet saisi et d'obtenir paiement après distribution et selon son rang.

Cependant, il convient de faire la distinction entre les saisies stricto - sensu et les notions voisines que sont les saisies confiscations.

B - Distinction entre saisie stricto - sensu et les saisies - confiscations

Sur le plan juridique, il y a une grande différence entre saisie stricto-sensu, qui est la principale voie d'exécution en matière civile et commerciale et saisie-confiscation qui est une simple mesure de police.

En effet, la saisie stricto-sensu est pratiquée par tout créancier, même chirographaire. Et le créancier saisissant doit alors être muni d'un titre exécutoire délivré par l'autorité judiciaire compétente. Par contre, la saisie - confiscation est une prérogative de puissance publique reconnue aux autorités portuaires ou de la Marine Marchande, qui en raison d'une infraction que l'armateur aurait commise ou pour garantir le paiement d'une pénalité sanctionnant l'infraction, ont le pouvoir d'immobiliser le navire. On peut distinguer trois cas de saisie-confiscations.

1/ Les arraisonnements de navire

Le Sénégal, dans le souci de préserver ses ressources halieutiques, et d'en assurer une exploitation optimale, a réglementé la pêche maritime au niveau de ses côtes.

Cette pêche est réglementée par la loi n° 87 - 27 du 18 août 1987 portant code de la pêche maritime¹⁰. Le droit de pêche s'exerce dans les eaux territoriales et dans la zone économique exclusive (ZEE) qui s'étend sur une largeur de deux cents miles marins.

Les navires de pêche battant pavillon sénégalais et ceux battant pavillon d'un Etat étranger mais, à qui le droit de pêche a été reconnu, doivent être munis d'une autorisation délivrée sous la forme d'une licence.

Arraisonner, c'est arrêter un navire en mer et contrôler son état sanitaire, sa cargaison, l'identité de son équipage. Et, diverses autorités sont habilitées à constater les délits de pêche : les fonctionnaires du cadre des pêches et assimilés, les officiers et les sous-officiers maritimes de la marine nationale, les agents des parcs nationaux etc.

Lorsqu'une infraction est constatée à l'occasion de ce contrôle, il peut être ordonné la saisie du navire. Le bâtiment est arrêté et consigné jusqu'à versement d'un cautionnement dont le montant fixé par l'autorité maritime est versé soit au Trésor, soit à un compte spécial du budget. L'autorité maritime peut aussi demander aux autorités portuaires de s'opposer à la sortie du navire et ordonner elle-même, au besoin, des mesures matérielles adéquates empêchant cette sortie.

Après jugement, et en cas de condamnation, le propriétaire risque de voir son bâtiment retenu au port, mis à la vente s'il ne procède pas au paiement intégral des créances de l'Etat et des réparations civiles.

¹⁰ JORS du 22 août 1987

2/ Les saisies douanières

La loi n° 87 -47 du 28 décembre 1987 portant code des douanes donne à l'Administration douanière le pouvoir d'opérer des saisies de navires dans certaines hypothèses. C'est le cas, en matière de délits douaniers définis par les articles 308 et suivants. Il s'agit de la contrebande, l'importation ou l'exportation sans déclaration de marchandises d'une valeur inférieure ou égale à 2,5 millions de francs, ou tout simplement, prohibées ou fortement taxées. La loi permet dans ces divers cas, la confiscation des moyens de transport ayant servi à commettre l'infraction. En outre, l'article 273 du code des douanes dispose que « dans tous les cas de constatation d'infraction douanière flagrante, les moyens de transport et les marchandises litigieuses non passibles de confiscation peuvent, pour sûreté des pénalités encourues, être retenus jusqu'à ce qu'il soit fourni caution ou versé consignation du montant desdites pénalités ».

A défaut de transaction, la saisie douanière peut aboutir à la vente forcée du bâtiment saisi. La vente est alors faite aux enchères publiques et sur autorisation judiciaire.

3/ Les saisies de navires en contravention au règlement d'exploitation du port

C'est la loi n° 65 - 32 du 19 mai 1965 qui prévoit ces hypothèses. L'article 2 dispose « nul ne peut porter atteinte au bon état des ports et havres tant dans leur profondeur que dans leurs installations ».

L'article 18, paragraphe 1er, ajoute : « lorsque, en exécution des textes en vigueur, il a été mis d'office certains frais à la charge du contrevenant ou lorsqu'il a été dressé procès-verbal pouvant donner lieu à une amende ou à réparation de dommages, le contrevenant ne peut quitter le port avant d'avoir fourni bonne et valable caution ». Le paragraphe 7, d'ajouter que « le navire pourra également être retenu au port si le capitaine refusait de fournir la garantie prévue au paragraphe 1er ».

De ces dispositions, il résulte que le législateur a conféré aux autorités portuaires le pouvoir de retenir tout navire en contravention au règlement d'exploitation du port. Le navire est alors saisi et ne peut quitter le port avant que bonne et valable caution ne soit fournie.

L'hypothèse est rare mais on trouve néanmoins des exemples intéressants comme celui-ci. Le 14 février 1991, un navire italien « P... » a chaviré et coulé alors qu'il procédait à des opérations de transbordement de poissons au quai de pêche du Port Autonome de Dakar.

La réglementation portuaire exige, dans de pareils cas de l'armateur, qu'il prenne toutes les dispositions utiles afin d'enlever l'épave et prévenir les risques de pollution. A cette fin, les autorités portuaires ont alors saisi un autre navire le « R... », appartenant à l'armateur en garantie de l'exécution, par lui, des opérations d'enlèvement de l'épave.

Par ordonnance, en date du 21 avril 1991, le Tribunal Régional de Dakar a ordonné la main levée de la saisie pratiquée sur le navire « R... » contre consignation de la somme de Dix Sept Millions de francs.

Les saisies-confiscations sont donc des prérogatives de puissance publique. Elles sont opérées de plein droit dans la mesure où la loi n'exige aucune autorisation judiciaire préalable. Dès que l'infraction est constatée, l'autorité publique peut opérer la saisie du navire.

Par contre, la saisie stricto-sensu exige une autorisation délivrée par le juge compétent. On distingue deux types de saisie : la saisie - conservatoire (Première partie) et la saisie exécution du navire (Deuxième partie). Mais, au préalable, il convient d'étudier les juridictions compétentes et les textes applicables à ces différentes formes de saisie.

Section 2 - LES TEXTES APPLICABLES ET LES JURIDICTIONS COMPETENTES

I - LES TEXTES APPLICABLES

A - En droit interne

En droit interne, deux textes sont applicables à la saisie de navire : d'une part, la loi n° 62 - 32 du 22 mars 1962 portant code de la Marine Marchande et le décret n° 64 - 572 du 30 juillet 1964 portant code de procédure civile.

1/ Le code de la Marine Marchande

Après l'accession à l'Indépendance, dans le souci de se doter « d'une flotte marchande propre et de promouvoir des générations neuves de marins locaux¹¹ », le Sénégal s'est lancé dans une opération de codification des règles maritimes se démarquant de celles nationalistes françaises.

Si cet effort de codification est louable, il ne peut manquer de susciter certaines critiques. En effet, cette tendance de démarcation par rapport à la législation française est largement atténuée, les articles du code de la Marine Marchande ne font guère que reprendre les textes français concernant la procédure et, notamment le chapitre second de l'ancien livre II du code de commerce français.

Par ailleurs, en dépit de sa complexité, la matière n'est régie que par quatorze articles.

Seul le chapitre XII intitulé « Saisie et vente des navires », traite des saisies.

Bien mieux, le code ne distingue pas expressément les différentes formes de saisie.

¹¹ René RODIERE, Traite général de droit maritime, Tome I, Introduction et armement, p. 171

Ces dispositions très laconiques sont donc à compléter par les dispositions de droit commun contenues dans le code de procédure civile.

2/ Le code de procédure civile

Il convient de distinguer les dispositions relatives à la saisie conservatoire de celles relatives à la saisie exécution.

S'agissant de la saisie conservatoire, c'est la partie relative à la saisie conservatoire des meubles à laquelle on fera souvent appel, notamment les articles 401 à 410. Le recours à ces articles se comprend dans une certaine mesure car le navire étant un objet mobile par nature, il faut pour une efficacité de la saisie, le soumettre aux règles de la saisie mobilière.

Ainsi, dans le silence du code de la Marine Marchande, et à chaque fois qu'une disposition spéciale n'écarte pas leur application, les articles 401 à 410 du code de procédure civile relatifs à la saisie conservatoire seront applicables.

S'agissant de la saisie exécution, la rareté des saisies qui vont jusqu'à l'exécution du navire explique certainement que le législateur y attache si peu d'intérêt. En effet, le code de la Marine Marchande ne fait que dégager les grands principes en matière de saisie - exécution. Il faudra donc renvoyer, pour le surplus, aux règles du code de procédure civile, notamment aux articles 114 et suivants relatifs à la saisie exécution. Par exemple, le code de la Marine Marchande pose le principe du commandement. Mais pour connaître les conditions et les effets du commandement, il faudra se référer aux articles 481 et suivants du code de procédure civile.

Toutefois, ces règles ne valent que lorsque les parties sont toutes des nationaux. S'il ya un élément d'extranéité, le respect de la légalité impose l'application des conventions internationales en la matière.

B - En droit international

Dans le souci d'assurer l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire de navires, certains Etats se sont réunis à Bruxelles afin d'adopter une convention à cet effet. La convention de Bruxelles du 10 mai 1952 naquit ainsi. Mais la jurisprudence ne s'y réfère presque jamais, alors que le Sénégal est lié par cette convention.

La France l'avait ratifiée pour ses colonies d'Afrique par acte du 23 avril 1952¹² et n'ayant pas été dénoncée ni abrogée, elle demeure de droit positif. A ce propos, René RODIERE fait remarquer « qu' il est admis en droit international public que les Etats qui ont dépendu, au point de vue diplomatique, d'un Etat dont ils se sont rendus indépendants, sont liés par les conventions et traités qui s'appliqueraient à eux avant l'indépendance lorsque ces traités n'ont pas le caractère politique¹³ ».

¹² René RODIERE, Op.cit. p. 172

¹³ Op. cit. p. 82

En vérité, l'auteur ne fait ici qu'une application du principe de continuité législatif et de succession d'Etat. Ce principe est parfaitement applicable à la convention de Bruxelles à condition qu'il n'y ait pas un nouveau texte contraire. Ce qui n'est pas le cas. Ibrahima K. DIALLO soutient la même idée en affirmant que « n'ayant pas dénoncé le texte ni pris une loi en sens contraire, la convention demeure applicable au nom du principe de la succession d'Etat, du reste affirmé dans les constitutions desdits Etats¹⁴ ».

Cette convention qui comprend 18 articles présente deux particularités quand à son domaine d'application. D'abord, il résulte du paragraphe 4 de l'article 8 que la convention n'est pas applicable à la saisie d'un navire battant pavillon d'un Etat dans lequel serait établi le saisissant, la convention donnant priorité dans ce sens à la loi du for, c'est-à-dire à la loi nationale des parties. Ensuite, au terme de l'article premier de la convention, la saisie conservatoire d'un navire ne peut être opérée que si et seulement si la créance dont se prévaut le saisissant est une créance maritime et lorsqu'elle est comprise dans les créances limitativement énumérées dans l'article premier.

Il est à noter l'existence d'un projet de révision de la convention internationale de 1952. A la suite de l'adoption de la convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes, il s'est avéré nécessaire de procéder à la révision de la convention de 1952 compte tenu du lien étroit qui existerait entre la convention sur la saisie conservatoire et la convention sur les privilèges et hypothèques maritimes.

C'est ainsi que le groupe intergouvernemental conjoint CNUCED/OMI¹⁵, s'est réuni du 5 au 9 décembre 1994 afin d'examiner la portée des amendements qui pourraient être apportés à la convention de 1952.

A l'issue des débats, un projet de convention comprenant 8 articles a été adopté.

La grande innovation de ce projet de révision est une prise en compte plus grande des privilèges maritimes dans la liste des créances maritimes. Mais aussi l'élargissement de cette notion afin d'y inclure d'autres créances qui, jusqu'alors n'étaient pas prises en considération.

Par exemple l'article 1er de la convention de 1952 dit « créance maritime signifie allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une des causes suivantes... ». Il s'en suit une liste limitative.

Cette énumération exhaustive jugée incomplète et périmée, a été modifiée pour y ajouter d'autres créances, comme les primes d'assurances, les commissions d'agences etc... désormais, le nouvel article 1er utilise une formule générale sans aucune énumération de telle sorte que la saisie puisse être autorisée pour toutes les créances en rapport avec l'exploitation, la possession et la gestion du navire sans limitation.

Les textes applicables étant identifiés, il s'agit de voir quelles sont les juridictions compétentes pour autoriser la saisie d'un navire.

¹⁴ Ibrahima K. DIALLO : « Le Contentieux maritime devant le juge » EDJA

¹⁵ O.M.I. : Organisation Maritime Internationale

II - LES JURIDICTIONS COMPETENTES ET LES CONFLITS DE LOIS

Le code de la Marine Marchande est muet sur la question. L'article 401 du code de Procédure Civile donne compétence au « Tribunal départemental du domicile du débiteur ou dans le ressort duquel sont situés les biens à saisir ». Mais, il ajoute « dans les limites du taux de compétence de sa juridiction ». Or, l'article 6 du décret n° 84 - 1194 du 22 octobre 1984¹⁶ fixant la composition et la compétence des cours d'Appel, des tribunaux régionaux et des tribunaux départementaux précise « ...jusqu'à la valeur de 200.000 francs et à charge d'appel jusqu'à la valeur de 1.000.000 francs ». A contrario donc, au-delà de ce taux, c'est le Tribunal régional qui est compétent. La combinaison de ces articles a une large portée pratique. En effet, les litiges entraînant une saisie de navire, excède presque toujours plusieurs millions de francs. De ce fait, les mesures de saisie de navire ordonnées par le Tribunal départemental ne se rencontrent presque pas ; le Tribunal régional a un monopole dans ce domaine.

Cependant, les tribunaux sénégalais n'ont une compétence incontestable que lorsque l'armateur propriétaire ou affréteur, de même que le créancier, ont leur domicile au Sénégal, et que la saisie est demandée au Sénégal.

Un problème se pose lorsque, intervient un élément d'extranéité dans le litige. Cette question a une importance très grande puisque le transport international de marchandises met souvent en relations des protagonistes de différentes nationalités.

Le contentieux opposant l'armement AZOV Shipping Co et la Société Industrielle d'Exportation de Produits Alimentaires, à propos du navire « Koreiz » en donne une excellente illustration.

En effet, le navire « Koreiz », propriété de l'armement AZOV - Shipping Co d'Ukraine, a embarqué à Marseille 1500 tonnes de farine suivant connaissements établis les 06 et 21 mai pour le compte de la Société Industrielle d'Exportation de Produits Alimentaires (SIEPA), chargeur et à destination de Malabo, Bata, Sao Tomé et Douala.

Mais plusieurs mois après que le bâtiment eut appareillé, la SIEPA n'ayant pas eu de nouvelles sur la localisation exacte assigna l'armateur devant le Tribunal de Commerce de Paris, en vue d'obtenir des informations précises sur la situation du « Koreiz ». Ce qu'elle obtint par ordonnance rendue le 9 juillet 1993 par le Président dudit Tribunal. Et, c'est à l'escale de Dakar que le chargeur saisit du Tribunal régional de Dakar : le Président, pour obtenir l'immobilisation du navire, pour soutient-il, « retard anormalement long accusé par le navire, risque d'avarie de sa farine du fait de la cargaison de sel embarquée à Dakar ». La décision du Tribunal soulève des problèmes assez importants sur lesquels nous reviendrons, dont celui de la compétence de la juridiction sénégalaise saisie.

¹⁶ JORS n° 5031 du 23 octobre 1984, p. 677 et suite

Dans cette affaire, l'armateur et le chargeur sont tous étrangers (de nationalité et de domicile), le contrat de transport a été signé à l'étranger, les ports d'embarquement et de débarquement sont situés à l'étranger. Dakar, se trouvant seulement sur le chemin emprunté par le Koreiz, cette halte accidentelle suffit-elle à fonder la compétence de la juridiction sénégalaise ?

Le Président du Tribunal régional de Dakar a répondu par l'affirmative en autorisant la saisie conservatoire par ordonnance du 28 juillet 1993. Cependant, cette position a été vivement critiquée par I.K. DIALLO¹⁷. Cet auteur dit que « s'il est exact et aujourd'hui non sérieusement contesté que l'action en validité ou en main-levée de la saisie relève du Forum Arresti, il n'en est certainement pas ainsi en ce qui concerne la décision proprement dite d'immobiliser même provisoirement le navire ». Il précise que dans cette affaire du « Koreiz » ce sont, par excellence, les normes du droit commercial international qui sont en jeu et que donc le litige relevant du commerce international sans connexion aucune avec l'Etat du For, le juge sénégalais devrait se déclarer incompétent pour ordonner la saisie du navire.

En fait, il fonde son analyse sur le fait qu'il n'y a aucun élément de rattachement du litige au territoire sénégalais, le prétexte de l'escale ne pouvant suffire si on sait que cette halte relève d'un pur hasard. A la suite de ces commentaires, le vice - Président du Tribunal régional de Dakar a pris une décision allant dans ce sens toujours à propos de la même affaire, le 15 septembre 1993. A la suite de la saisie conservatoire autorisée par le Président dudit Tribunal, la société global chartering, affréteur du navire Koreiz, a eu à fournir une caution pour obtenir la main-levée de la saisie. Ce qu'il obtint à charge pour l'armateur d'appareiller immédiatement pour Abidjan pour y livrer une cargaison de sel embarquée à Dakar.

Cet itinéraire ne sera pas respecté, causant ainsi un énorme préjudice aux destinataires en raison du retard considérable. Ces derniers décidèrent de mettre en cause la responsabilité de la société Global Chartering, affréteur du navire Koreiz. La société Panafrican and South American Maritime Entreprise agissant en qualité de représentant des affréteurs saisit le juge sénégalais pour obtenir la saisie conservatoire d'un autre navire le « Tushino » appartenant au même armateur, et qui se trouvait à Dakar au moment de l'introduction de la requête. Le vice-président rejeta la requête en raison « des éléments d'extranéité et en l'absence d'un chef de rattachement du litige au territoire sénégalais ». Maître Ahmet BA, conseil de la SIEPA, dans un article intitulé « A propos du Koreiz : haro sur le gardien du temple », a vivement critiqué cette position défendue par I. K. DIALLO. Prenant son contre-pied, il dira que dans cette affaire, il ne s'agit nullement d'user des règles de conflit pour résoudre le problème de droit applicable, et cela d'autant que ces règles n'ont pour objet que de déterminer la loi applicable, sans pour autant trancher le litige. Il considère qu'il faut « simplement rechercher la solution à travers une convention internationale liant le Sénégal et traitant de la saisie conservatoire de navire », en l'occurrence la convention de 1952 signée à Bruxelles.

¹⁷ Ibrahima K. DIALLO : « Le Koreiz (navire), le vagabond » Lex n° 282 et 283 des vendredi 10 et 17 septembre 1983

Pour lui, deux éléments essentiels doivent être pris en compte : la nationalité du navire (son pavillon) et surtout le lieu de situation du navire au moment de la saisie. Et, à ce propos, l'article 6 alinéa 2 de ladite convention dispose : « les règles de procédure relatives à la saisie d'un navire, à l'obtention de l'autorisation visée à l'article 4 , et à tous les 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 ». « Mieux, l'article 4 de la même convention dispose « qu'un navire ne peut être saisi qu'avec l'autorisation d'un Tribunal ou de toute autorité judiciaire compétente de l'Etat contractant dans lequel la saisie a été pratiquée ou demandée ».

Il résulte des dispositions de la convention de 1952 que les règles de compétence et des modalités de la saisie relèvent du forum arresti, c'est-à-dire que le Tribunal de tout Etat contractant dans lequel se trouve le navire en cause est compétent pour autoriser la saisie. En fait la référence au lieu d'exécution de la saisie abstraction faite des éléments d'extranéité que contient le litige, est plus conforme au droit international. René RODIERE affirme que « la compétence territoriale se détermine par le lieu où se trouve le navire au moment de l'assignation », que « même une modification ultérieure de la position du navire n'y change rien ¹⁸ ».

D'ailleurs, la position défendue par I.K.DIALLO est d'autant plus surprenante que dans le Lex n° 283¹⁹ parlant du droit applicable au fond de litige ; il fait état de trois (3) conventions internationales pouvant être sollicitées : celle du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance dite règle de la Haye, celle du 31 mars 1979 sur le transbordement de marchandises par mer dite règle de Hambourg et celle de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer.

Ecartant ensuite l'application des deux premières conventions, il dit, à propos de la convention de 1952 : « cette convention contrairement aux précédentes, fait fi de sa ratification par l'Etat du pavillon litigieux. Le juge avait en conséquence la faculté de s'y référer pour rechercher une base légale à sa décision ». L'on ne comprend pas dès lors pourquoi il propose l'application de la convention relative au droit applicable et la rejette quand il s'agit de rechercher le Tribunal compétent, d'autant que cette convention régleme ces deux questions.

Ces difficultés levées, on distinguera les deux formes de saisie : saisie conservatoire (1ère partie) et saisie d'exécution (2ème partie), en étudiant pour chaque type de saisie les conditions, la procédure et les effets.

¹⁸ René RODIERE, Le Navire , Dalloz, 1980

¹⁹ Lex n° 283 op.cit. p.1

PREMIERE PARTIE : LA SAISIE CONSERVATOIRE

CHAPITRE I - LES CONDITIONS DE LA SAISIE CONSERVATOIRE

Section 1 - CONDITIONS TENANT AU NAVIRE ET A LA QUALITE DE L'EXPLOITANT DU NAVIRE

I - LES CONDITIONS TENANT AU NAVIRE SAISI

L'article 101 du CMM est très explicite : « tous les bâtiments de mer peuvent être saisis ... ». Ce qui veut dire que tous les autres engins flottants qui ne sont pas des navires sont régis par le droit commun.

Et peu importe l'affectation du navire : au commerce, à la pêche, à la plaisance.

Cependant l'alinéa 2 du même article apporte une exception : « le bâtiment de mer prêt à appareiller n'est pas saisissable si ce n'est à raison des dettes contractées pour le voyage qu'il va faire ». Cette règle a sans doute pour objet d'éviter que le créancier voulant sanctionner son débiteur attende « le dernier moment pour saisir et entraver la bonne marche d'une expédition maritime qui permettrait peut être de le rembourser, reproche qu'on ne pouvait adresser à ceux dont le droit était né à l'occasion de la présente expédition²⁰ ». Ces dispositions qui ont disparu de la législation française sont en contradiction avec celles contenues dans la convention de 1952.

L'article 3 de cette convention déclare expressément que le navire prêt à faire voile peut faire l'objet d'une saisie contradictoire.

En ce qui concerne les navires de pêche, ils sont en principe saisissables. Mais, un problème se pose lorsque le navire est un instrument de travail : ce qui pose le problème des pirogues de pêche sénégalaises. En effet, ces pirogues, quoique artisanales, sont des navires par définition, puisque allant en haute mer et affrontant les dangers de la mer.

Et si l'on s'attachait à la lettre de l'article 101 qui dit sans équivoque : « tous bâtiments de mer peuvent être saisis », on pourrait logiquement penser que ces pirogues de pêche seraient saisissables au même titre que les navires faisant une exploitation industrielle. Ou doit-on considérer qu'il en va autrement si elles constituent l'instrument de travail du pêcheur artisan ? On sait que l'article 420 du code de procédure civile protège de la saisie certains meubles qu'il considère comme étant nécessaires pour vivre ; parmi ces meubles figurent les instruments de travail.

²⁰ René RODIERE, Op. cit. p. 234

Le particularisme du droit maritime est-il de nature à écarter ces dispositions protectrices en vertu du régime d'exception contenu dans le code de la marine marchande ? On peut penser que les rédacteurs du code n'avaient pas pris en compte ce genre particulier de « navire » qui ne rapportent à leurs propriétaires que leurs moyens de subsistance.

Il semble pourtant légitime, pour des raisons humanitaires d'appliquer aux navires de pêche artisanaux, les dispositions de l'article 420 C.P.C. qui excluent de la saisie les instruments de travail nécessaires à l'exercice de l'activité professionnelle.

Enfin, s'agissant de la saisibilité des navires de l'Etat, il faut considérer deux ordres de législations : la convention de Bruxelles du 10 avril 1926 relative à l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, ratifié par la France, par le décret du 28 septembre 1955 et non dénoncée par le Sénégal et les règles de droit interne.

Au plan interne, aucun créancier ne peut exercer de voie d'exécution contre l'Etat sénégalais : c'est le principe absolu. Et comme le dit René RODIERE, cette « règle vaut pour les navires ... (qui) appartiennent à l'Etat, à quelque titre qu'agisse celui-ci. Ainsi, il est permis d'assigner l'Etat en paiement, mais si la condamnation est prononcée, il n'est pas davantage permis de saisir un navire de commerce qu'un navire de guerre²¹ ». Il en résulte que les navires exploités commercialement par l'Etat font partie du domaine privé de celui-ci et ne peuvent être saisis par un ressortissant sénégalais.

Au plan international, la convention de 1926 relative aux immunités des navires d'Etat dit que ces navires ne sont pas susceptibles de saisie : « les navires de guerre, les yachts d'Etat, les navires de surveillance, les bateaux hôpitaux ... appartenant à un Etat et exploités par lui et affectés exclusivement au moment de la naissance de la créance à un service gouvernemental et non commercial ». Il résulte de ces dispositions et des articles premier et deuxième de cette convention que, ne bénéficiant de l'immunité de poursuite que, les navires de guerre et les autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service non commercial ; en revanche, lorsque le navire de l'Etat contractant est utilisé à des fins commerciales, l'Etat est passible de poursuites devant les juridictions des Etats contractants et est soumis aux mêmes règles que celles applicables aux navires, cargaisons et armements privés. Il s'ensuit qu'un ressortissant étranger d'un pays partie ou signataire de la convention de 1926 aura le droit de faire saisir au Sénégal un navire sénégalais commercialement exploité par l'Etat sénégalais ; alors qu'un ressortissant sénégalais ne pourra le faire.

De même, ce ressortissant sénégalais pourra pratiquer au Sénégal une saisie sur un navire marchand appartenant à un Etat étranger, si cet Etat a ratifié la convention de 1926. Cela est une aberration.

²¹ René RODIERE, Op. cit. n° 192, p. 137

En l'absence d'une jurisprudence, on se pose la question de savoir, le cas échéant, si le juge sénégalais aurait suivi la solution préconisée par la convention pour régler ce problème somme toute délicat.

En tous cas, le juge français l'a fait. Par exemple, à propos d'un navire soviétique, le Tribunal de la Rochelle a, le 14 octobre 1964, dit que « le navire appartenant à un Etat étranger, qui effectue un transport de marchandises, accomplit un acte de commerce privé, n'ayant rien de commun avec l'accomplissement d'un service public ou gouvernemental, il échappe donc aux deux règles relatives à l'immunité des navires d'Etat, et peut faire l'objet d'une saisie conservatoire²² ».

II - CONDITIONS TENANT A LA QUALITE DE L'EXPLOITANT

Cette question n'est pas expressément réglée par le code de la Marine Marchande. Mais on peut recourir à l'article 103 dudit code qui dispose que « le commandement doit être fait à la personne du propriétaire ». On pourrait en déduire que la saisie n'est possible que si le navire est la propriété du débiteur. Cependant, la solution n'est pas aussi évidente.

Et la difficulté tient ici à la dissociation des prérogatives s'exerçant sur le navire.

Les créanciers de chacune des personnes investies de ces prérogatives sont, en effet, susceptibles de faire valoir leurs droits en requérant la saisie. Telle est la situation lorsque le navire est affrété à temps, ou confié en gérance ou lorsque, derrière l'armateur, exploitant apparent du navire, se trouve un propriétaire inconnu des tiers : la dissociation des prérogatives suscite alors de délicates difficultés d'identification.

Lorsque le débiteur est le propriétaire du navire, la solution est assez simple puisque aussi bien la convention internationale que la loi interne autorise la saisie du navire pour les dettes du propriétaire. Il suffit tout simplement que la créance soit une créance « maritime » au sens de cette convention ou que le créancier justifie d'une créance paraissant fondée en son principe (art 401 C.P.C.). Le créancier pouvant saisir n'importe quel navire de son débiteur.

Lorsque le débiteur est l'affréteur du navire et lorsqu'il y a lieu d'appliquer la convention de 1952, la saisie du navire affrété est incontestablement possible, dès lors que la créance invoquée contre l'affréteur est une créance maritime (articles 3 et 4). Et, le créancier peut saisir non seulement le navire affrété, mais également tous les navires appartenant en propre à l'affréteur.

En revanche, s'il y a lieu d'appliquer le droit interne, on doit considérer que le créancier ne peut saisir que les biens appartenant à son débiteur, biens dont le navire affrété ne fait pas partie. C'est la solution proposée par René RODIERE²³, vivement

²² DMF, 1973 p. 544

²³ René RODIERE, op. cit. n° 189

critiquée par Emmanuel PONTAVICE qui considère que la saisie du navire affrété ne peut nuire au « propriétaire qui continue de percevoir le prix de la location ²⁴ ».

La position de la jurisprudence française est que, en principe, la saisie du navire affrété pour dette de l'affréteur n'est pas possible ; mais elle tempère cette interdiction en introduisant la théorie de l'apparence. Ainsi, dans l'affaire « Navire Baltic-Mermaid », le Tribunal de commerce de Saint-Nazaire a dit « qu'un ensemble de présomptions et d'indices concordants (l'ordre donné par l'affréteur au consignataire du navire, le fait de se déclarer civilement responsable des infractions commises par le navire, opposé au seul certificat de propriété doit conduire le magistrat des référés à reconnaître dans la société débitrice le propriétaire apparent du navire saisi²⁵ ». Il en résulte que le créancier du l'affréteur peut saisir s'il a pu légitimement être trompé par l'apparence.

Dans tous les cas, si le navire a été à l'origine de la créance, ou lorsque celle-ci est née de son exploitation, l'affréteur sera seul tenu responsable, et ses créanciers peuvent saisir le navire affrété²⁶.

Section 2 - LES CONDITIONS TENANT AU CREANCIER ET A LA QUALITE DE LA CREANCE

I - CONDITIONS TENANT AU CREANCIER

En principe tout créancier peut demander la saisie qu'il soit chirographaire, doté d'un privilège ou d'une hypothèque.

Ne bénéficiant pas d'un droit de suite, le créancier chirographaire a particulièrement besoin de pouvoir recourir à la saisie conservatoire. Mais n'ayant pas le droit de saisir le navire sorti du patrimoine de son débiteur, il est nécessaire qu'au moment de la requête de saisir, le navire soit la propriété du débiteur (ou de l'affréteur à temps).

Par contre, s'agissant du créancier privilégié ou hypothécaire, les articles 78 et 93 du code de la Marine Marchande lui permettent de saisir le navire entre les mains du nouvel acquéreur.

II - CONDITIONS TENANT A LA QUALITE DE LA CREANCE

La saisie conservatoire obéit à deux conditions posées par l'article 401 du code de Procédure Civile. Il faut d'une part, qu'il y ait urgence, d'autre part, il suffit d'une créance paraissant fondée en son principe. Le saisissant n'a pas à justifier d'une créance évaluée avec certitude et peu importe la nature de cette créance, qu'elle soit de caractère terrestre ou maritime, personnel ou professionnel.

²⁴ Emmanuel de PONTAVICE ,Op. cit. n° 351

²⁵ Voir annexe

²⁶ Yves TASSEL, note sous Trib. de Commerce de Nantes, 3 septembre 1991 - DMF n° 551 , p.734

Alors que la convention de 1952 exige une « créance maritime ».

A - Une créance maritime

En vertu de l'article 2 de la convention de Bruxelles, la créance permettant la saisie est celle qui figure sur la liste des créances dites « maritimes » limitativement énumérées à l'article 1er. Cette condition semble suffisante et nécessaire : toutes ces créances, et seules ces créances peuvent fonder une saisie. On en déduira qu'une créance qui ne figure pas sur cette liste ne peut donner lieu à saisie, quelque soit le bien-fondé. Ainsi les créances pour primes d'assurance maritimes sont exclues.

Cette lacune explique sans doute la révision envisagée.

B - Une créance paraissant fondée en son principe

Le principe est posé par l'article 401 du code de procédure civile. Cependant, la notion de « créance paraissant fondée en son principe » est délicate et difficile à cerner. Seule l'application concrète faite à chaque espèce permet de l'entrevoir. C'est pourquoi l'appréciation du droit autorisant la saisie conservatoire du navire relève du pouvoir souverain du juge.

Toutefois, René RODIERE propose d'en définir des traits négatifs : « il n'est pas nécessaire que la créance soit liquide, exigible, ni même certaine. Ainsi, il a été jugé qu'il ne suffit pas qu'un contrat d'affrètement ne soit pas exécuté pour que l'affréteur saisisse le navire affrété ; il ne suffit pas non plus qu'un lot de marchandises ne soit pas embarqué pour que le chargeur saisisse le navire ». Il faut dès lors, pour que la créance paraisse fondée en son principe, non seulement apporter un commencement de preuve que le saisi a commis une faute mais aussi qu'une créance de dommages et intérêts en résultera contre lui²⁷ ».

La gravité de la saisie du navire a pu faire penser que le principe de créance devait être suffisamment établi pour qu'elle soit accordée. Toutefois, ce parti pris n'a pas résisté à l'analyse car non seulement la nature des choses impose une certaine célérité incompatible avec une discussion sur l'existence même de créance et sur ses caractères: le départ fort possible du navire risque de mettre en péril le recouvrement de la créance. Mais mieux, une fois la saisie autorisée, les moyens de défense ne manquent pas : référé en rétraction, référé en main-levée, voire référé en autorisation de voyage.

C - Nécessité d'une urgence pour parer à un péril probable

Cette condition, qui ne se retrouve pas dans le droit français, est toujours posée par l'article 401 du CPC qui dit qu'en cas d'urgence et si le recouvrement de la créance semble en péril, le juge peut autoriser la saisie conservatoire. Le créancier saisissant doit donc faire la preuve que ses intérêts sont menacés, et que tout retard

²⁷ René RODIERE, Op. cit. p. 247

dans la mesure à prendre est susceptible de lui causer un préjudice grave. Cette urgence explique certainement la compétence du Président du Tribunal statuant sur requête en la matière car la mesure ne permet pas de conduire une discussion approfondie sur l'existence même de la créance.

CHAPITRE II - PROCEDURE, INCIDENTS ET VALIDATION DE LA SAISIE CONSERVATOIRE

Section 1 - PROCEDURE ET INCIDENTS

I - LES MODALITES DE SAISIE

Il s'agit ici de voir la procédure édictée par l'article 401 du CPC qui va de l'autorisation donnée par le juge jusqu'au procès-verbal de saisie.

A - Autorisation préalable de la saisie

1/ La requête

La procédure à suivre est celle de la requête : « l'ordonnance rendue sur requête énonce la somme pour laquelle la saisie est autorisée », art. 401 alinéa 2 CPC.

Une requête est une demande écrite adressée au magistrat compétent, sans mise en cause d'un adversaire, dans les cas où la situation à régler est urgente et où la nécessité commande qu'il soit procédé non contradictoirement. La procédure, à son début, est donc unilatérale malgré l'importance du bien saisi parce que, informé de la demande de saisie, le Capitaine du navire pourrait être tenté de lui faire prendre le large.

La requête adressée au Président du Tribunal régional contient les nom et domicile du saisissant avec élection de domicile chez un avocat. Elle indique le nom et le domicile du saisi, la nature de la créance en insistant sur le péril et l'urgence qui justifient la mesure conservatoire et le montant de la créance.

Le créancier saisissant doit joindre à sa requête certaines pièces propres à permettre au juge d'apprécier utilement ses prétentions et d'y faire droit. Le Président répond à la requête par une ordonnance.

2/ L'ordonnance sur pied de requête

Le juge donne ou refuse l'autorisation par ordonnance. L'opportunité de la décision est laissée à la libre appréciation du juge. L'ordonnance énonce la somme pour laquelle la saisie est autorisée. « Elle fixe au créancier le délai dans lequel il doit

à peine de nullité, former devant la juridiction compétente l'action en validité de saisie conservatoire ou la demande au fond même présentée sous forme de requête aux fins d'injonction. Elle fixe en outre le délai pendant lequel le créancier ne peut saisir le juge de fond (art.401, alinéa 2 CPC).

Le juge peut exiger du requérant la justification de solvabilité ou la fourniture d'une caution.

L'ordonnance rendue est exécutoire sur minute. Il n'est pas nécessaire de la revêtir de la formule exécutoire.

Dans la pratique, l'autorisation du juge se trouve au bas de la requête aux fins de saisie.

3/ Les voies de recours contre l'ordonnance sur requête

La personne contre qui l'ordonnance est rendue peut agir en rétractation devant le même Tribunal qui l'a rendue ou en appel.

La procédure commence par une demande en rétractation ou de main-levée. Aux termes de la article 401 CPC « le Président ne statue qu'à charge de lui en référer en cas de difficulté ». Cette disposition permet de mettre en échec une décision exécutoire unilatérale et d'amener la rétractation de l'ordonnance après débat contradictoire.

La voie du référé est obligatoire (art. 403 CPC). La rétractation de l'ordonnance et en conséquence la main-levée de la saisie sera ordonnée par le juge , si le débiteur justifie de motifs sérieux et légitimes. Il y a par exemple motif légitime lorsque le saisissant n'est pas en réalité le véritable propriétaire de la cargaison . L'article 7 de la convention de 1952 dit que la main levée sera prononcée si le saisissant n'a pas introduit sa demande sur le fond devant le Tribunal compétent ou choisi par les parties, dans le délai fixé par le juge ayant autorisé la saisie.

Il se peut aussi que l'autorisation de saisir ne soit pas accordé. L'ordonnance sur requête est alors susceptible d'appel , conformément aux dispositions nouvelles de l'article 820 alinéa 4 CPC.

B - Procès-verbal de saisie

Le procès-verbal de saisie est l'acte par lequel l'huissier relate les constatations et les dépositions . L'article 104 du CMM énonce que le procès-verbal doit contenir : les noms, profession et demeure du créancier pour qui il agit, le titre en vertu duquel il procède, la somme dont il poursuit le paiement, l'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le Tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie, et dans le lieu où le navire saisi est amarré, les noms du propriétaire et du capitaine, le nom , l'espèce et le tonnage du bâtiment.

Il doit également faire énonciation des chaloupes, canots, agrès, ustensiles, appareils et provisions. Il établit un gardien dont le nom est mentionné sur le procès-verbal. Copie lui est laissée. Le créancier doit notifier copie du procès-verbal de saisie-conservatoire au moment de la délivrance de l'assignation en vue de l'instance en validité ou de l'instance au fond (art. 402 CPC.).

II - LES INCIDENTS DE LA SAISIE

Un incident, c'est tout événement susceptible de perturber la procédure normale de la saisie. Le saisissant ayant obtenu l'autorisation de saisir conservatoirement le navire peut se heurter à deux obstacles : la demande en main-levée de la saisie et le concours de plusieurs saisies.

A - La demande en main levée de la saisie

Un armateur peut dès que la saisie est opérée, demander la main levée. Il s'empresse de délivrer son navire. Deux voies s'ouvrent à lui : ou bien, il demande à ce que le navire tout en restant saisi soit autorisé à faire un ou plusieurs voyages, ou bien, il demande au juge des référés la main levée pure et simple.

1/ Les autorisations de voyage

Cette hypothèse est prévue par l'article 27 du décret du 27 octobre 1963 français qui énonce : « nonobstant toute saisie, le président du tribunal de grande instance, statuant en la forme des référés peut autoriser le départ du navire pour un ou plusieurs voyages déterminés ». Cette disposition ne se trouve pas dans le droit positif sénégalais. Pourtant, c'est un palliatif qui permettrait au juge qui avait permis la saisie de la lever temporairement en autorisant le navire à entreprendre ou à achever un voyage.

L'autorisation ne peut être obtenue que si le requérant fournit une caution suffisante. Le Président fixe le délai dans lequel le navire devra regagner le port de la saisie. Si à l'expiration du délai, le navire n'est pas retourné, la somme déposée en garantie est acquise au créancier.

Cette solution peut être fort intéressante pour le saisissant par l'enrichissement qu'il rapporterait à son débiteur. Elle a également pour avantage d'écourter la procédure car le créancier désintéressé n'aura plus besoin d'introduire une instance au fond.

2/ Main levée pure et simple

Elle est ordonnée par le juge dans deux hypothèses prévues à l'article 403 CPC : soit le débiteur justifie de motifs sérieux et légitimes (cas de la rétractation étudiée plus haut), soit il fournit caution ou garantie suffisante.

En effet, selon l'article 403 du CPC « main levée... de la saisie conservatoire peut être obtenue en référé du Président du Tribunal qui l'a autorisée contre consignation entre les mains d'un séquestre par lui désigné, de sommes suffisantes pour garantir les causes de la saisie en principal et frais... »

Il résulte de ce texte que lorsque le débiteur fournit une caution suffisante, le juge des référés doit ordonner la main levée pure et simple de la saisie. Cette solution est la même que celle prévue à l'article 5 de la convention de Bruxelles de 1952 qui dispose « le Tribunal ou toute autorité judiciaire compétente dans le ressort duquel le navire est saisi, accordera la main levée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisante auront été fournies ». Mais qui peut demander la main levée ? Le propriétaire seulement ou l'affréteur est-il admis à former une demande ?

L'article 403 ne nous édifie point car se contentant d'énoncer « main levée ... peut être obtenu en référé ... ». La doctrine est unanime pour dire que tout intéressé, notamment l'affréteur du navire peut former une demande de main levée. Il suffit tout simplement qu'il donne caution ou fournisse garantie suffisante.

Enfin, « le jugement qui refuse de valider la saisie conservatoire vaut main levée » article 404 alinéa 2 CPC.

B - Le concours de plusieurs saisies

Il peut arriver que l'huissier qui va pratiquer la mesure de saisie conservatoire, trouve qu'une saisie avait déjà été opérée sur le navire. Dans ce cas, l'article 410 du CPC dit que l'huissier qui « trouve une saisie déjà faite, procède au récolement des objets saisis sur procès-verbal de saisie conservatoire, ... le cas échéant, établit garnison aux portes ».

Le procès-verbal de récolement sera alors dénoncé au premier saisissant ; et cette dénonciation vaut opposition sur les deniers de la vente.

Section 2 - LA VALIDATION DE LA SAISIE CONSERVATOIRE

Une saisie conservatoire ne présente qu'une utilité temporaire. Pour que le créancier retire de la procédure le profit escompté, il doit faire vérifier le bien fondé de sa prétention. Ainsi, sera-t-il dans l'obligation de faire transformer la saisie conservatoire en saisie exécution.

A cette fin, deux voies s'offrent à lui : l'instance en validité et l'instance au fond.

Dans tous les cas, le créancier doit agir dans les délais fixés par le juge sur l'ordonnance d'autorisation, et ceci à peine de nullité (art. 401 alinéa 2 CPC). Relativement à l'interprétation de ces dispositions ; la jurisprudence est divisée notamment sur les questions de savoir si le créancier poursuivant n'assigne pas en

validation de la saisie dans le délai à lui imparti, ce défaut d'agir vaut-il main levée ?
Le juge des référés est-il compétent pour apprécier cette question ?

Pour répondre à ces questions, nous nous proposons de faire un bref commentaire de deux arrêts de la Cour d'Appel de Dakar²⁸.

Dans un arrêt du 26 avril 1991, la Chambre civile et commerciale avait statué sur un appel interjeté par la société Fortran Tankers Corporation Japan et I Clubs contre une ordonnance du Président du régional de Dakar, dans un litige qui l'opposait à la CSAR et la S.A.R.

Pour une bonne analyse de la décision, il importe de rappeler les faits de la cause.

La S.A.R. avait une créance paraissant fondée en son principe sur la société JAPAN and I Club d'une valeur de 736.850.356 francs. Par ordonnance n° 1672, le Président du Tribunal a autorisé la S.A.R. et son assureur la CSAR à saisir conservatoirement le navire de celui-ci pour sûreté du paiement de ladite somme. La société japonaise, par l'intermédiaire de son représentant local TCI Africa a alors fourni une lettre de garantie conformément aux dispositions de l'article 403 alinéa 1 CPC pour obtenir main levée. La lettre précisait que l'engagement du club ne pouvait être exécuté qu'en vertu d'un jugement définitif des tribunaux compétents, c'est-à-dire d'une décision de validation valant reconnaissance de l'existence d'une créance à l'encontre de l'armateur.

L'ordonnance autorisant la saisie avait imparti au saisissant d'assigner en validation de la saisie avant le 02 juin 1990. Cependant, il n'en fut rien.

La Japan P. and I saisit alors le Président du Tribunal statuant en référé pour entendre déclarer que la procédure n'avait plus d'objet et que, dès lors la lettre de garantie devait leur être restituée.

Le juge des référés rejeta leur demande au motif « qu'il y a des difficultés sérieuses, qu'il échet de nous déclarer incompétent ».

Appel fut interjeté de cette décision. La Cour d'Appel confirma cette ordonnance en statuant ainsi : « considérant qu'en se prononçant sur le point de savoir si l'absence d'une assignation en validation dans les délais impartis équivaut à une décision définitive ou si un accord amiable est intervenu entre les partis alors même qu'il y a une expertise en cours pour faire les comptes entre elles, le juge des référés trancherait inévitablement des questions de fond excédant son domaine de compétence ».

Dans une espèce similaire rendue par la Chambre civile de la Cour d'Appel, le 05 janvier 1990, la Cour avait pris une décision toute contraire. En effet, dans ce litige opposant la société TCI Africa aux sieurs Mamadou Nimaga, Alioune Doumbia et à la société Marco Trade S.A., le Président du Tribunal régional de Dakar avait autorisé la saisie conservatoire du navire « P... » appartenant à la première société. Après une mise en place d'une garantie, main levée fut ordonnée. Mais les sieurs Nimaga et

²⁸ Voir annexe

Doumbia s'abstinrent d'assigner en validité dans les délais légaux. C'est ainsi que la société TCI Africa saisit le Président pour dire que l'ordonnance est caduque, de ce fait et d'ordonner sa rétractation. Celui-ci estimât que la deuxième ordonnance, qui est intervenue dans cette affaire et qui ordonnât la main levée de la saisie, ne fixe aucune date pour assigner devant le juge du fond.

Le juge d'Appel infirmât cette décision au motif que « l'ordonnance querellée ne remplace pas totalement les ordonnances à pied de requête ; qu'elle ne fait que les modifier sur les dispositions relatives à la garantie initiale ... ; qu'en conséquence, les autres dispositions sont restées inchangées, en l'occurrence, l'assignation au fond pour l'audience du 24/12/1988 ; que cette disposition, condition sine qua non de la validité des ordonnances à pied de requête aurait dû être réalisé par les créanciers poursuivants ».

Comme le souligne Maître Aboubacar FALL²⁹, cette dernière décision de la Cour d'Appel emporte beaucoup plus notre adhésion. Il est incontestable, à notre avis, que le juge des référés est compétent pour sanctionner le défaut d'assigner dans les délais légaux et cette compétence demeure tant que l'action en validation de la saisie qu'il a autorisée n'a pas été introduite. Cela résulte même des dispositions de l'article 401 alinéa 3.

S'agissant de la question de savoir si la fourniture d'une garantie dispense le saisissant d'une action en validation, nous pensons que la solution dégagée par le deuxième arrêt est plus conforme aux dispositions de l'article 401 CPC. En effet, la fourniture d'une garantie n'a pour objet que de libérer momentanément le navire, mais ne peut pas être interprétée comme une reconnaissance de sa responsabilité. Le saisissant qui a obtenu la saisie sur la base d'une créance paraissant fondée en son principe est tenu de saisir le juge du fond dans le délai imparti pour faire la preuve de la créance. Faute par celui-ci de l'avoir fait, le juge des référés saisi doit la rétracter et ordonner la main levée. Ces équivoques levées, il s'agit maintenant de voir les voies ouvertes au saisissant pour obtenir la validation de sa créance.

A - L'Instance en validité

Dans le délai imparti par l'ordonnance autorisant la saisie, le créancier pourra saisir le juge pour faire valider la saisie. A ce stade, c'est le Tribunal statuant en audience publique qui sera saisi. Si la créance invoquée est fondée, le Tribunal rendra un jugement qui validera la saisie conservatoire et la convertira en saisie exécution sans qu'il soit besoin d'établir un nouveau procès-verbal (article 404 alinéa 2 CPC). Ainsi, ce jugement constituera un titre exécutoire qui manquait au créancier poursuivant.

Si au contraire le juge ne reconnaît pas l'existence de la créance invoquée, ce jugement vaut main levée de la saisie.

²⁹ Aboubacar FALL, note dans la Revue de Droit Français Commercial, maritime et fiscal, 1992, p. 20

B - L'Instance au fond

Le créancier peut aussi engager, indépendamment de la saisie, une instance pour faire reconnaître l'existence de la créance. Dans ce cas, le juge est saisi par une « assignation en paiement et validation de saisie conservatoire ». Par cet exploit d'huissier, le saisissant demande que soit reconnu le principe de sa créance alléguée mais aussi la réalité de celle-ci dans son étendue et à être payé.

La reconnaissance de sa créance par le juge fera du jugement ainsi rendu un titre exécutoire permettant de pratiquer une saisie exécution sur le navire qui se trouve déjà sous main de justice.

Le rejet de la demande équivaut aussi à une main levée.

CHAPITRE III - LES EFFETS DE LA SAISIE CONSERVATOIRE

La saisie produit des effets principaux et des effets secondaires.

Section 1 - LES EFFETS PRINCIPAUX DE LA SAISIE CONSERVATOIRE

I - L'IMMOBILISATION DU NAVIRE

Aux termes de l'article D30 du décret du 27 octobre 1967 français : « la saisie conservatoire empêche le départ du navire. Elle ne porte aucune atteinte aux droits du propriétaire ».

Il résulte de ce texte que la saisie a pour effet principal d'empêcher le départ du navire. La saisie conservatoire n'a de sens que si elle opère désaisissement du débiteur. L'article 1er de la convention de 1952 dit « saisie signifie l'immobilisation d'un navire ... ». René RODIERE dit que « la règle est énoncée dans les codes ou les lois qui consacrent la saisie conservatoire, mais la plupart ne la donnent pas tant elle va de soi ».

Pourtant, au Sénégal, la pratique est toute autre. En effet, un usage s'est établi qui veut que dans les ordonnances autorisant la saisie, le juge précise expressément « saisie conservatoire avec immobilisation du navire ». Est-ce à dire qu'à défaut d'une telle précision, le navire pourra librement prendre la mer. On pourrait le penser si on fait l'exégèse de l'ordonnance sur requête du 17 janvier 1994 du Président du Tribunal régional hors classe de Dakar. Dans cette affaire, le gardien désigné avait refusé à la société Allied Continental Shipping qui avait affrété le navire, d'y faire des travaux d'entretien. Ladite société saisit le juge des référés pour faire cesser une voie de fait manifeste et un trouble manifestement illicite puisque l'ordonnance ne mentionne nullement qu'il s'agit d'une saisie avec immobilisation. Le Président suivit la société

Allied Continental Shipping dans son raisonnement en décidant que « ladite ordonnance ne mentionne nullement qu'il s'agit d'une saisie avec immobilisation³⁰ ».

Nous pensons qu'il est surabondant pour le juge de préciser dans son ordonnance que le navire doit être immobilisé car l'immobilisation est le but recherché dans la saisie. Et comme le dit Ibrahima K. DIALLO « c'est pour cette raison d'ailleurs que la saisie conservatoire n'est concevable qu'en matière mobilière jamais en matière immobilière.

II - LE SORT RESERVE AUX DROITS DU PROPRIETAIRE

En France, l'article 30 du décret précité dit que la saisie conservatoire « ... ne porte aucune atteinte aux droits du propriétaire ».

En droit sénégalais, une telle disposition n'existe pas. Ce qui fait que les droits du propriétaire du navire saisi conservatoirement soulève des difficultés. Toutefois, l'interprétation de certains textes permet d'en avoir une idée.

D'ores et déjà, il convient de noter que l'impossibilité de faire partir le navire est une atteinte car le propriétaire perd de facto, l'usus et le fructus tant que dure la mesure.

Le propriétaire a-t-il le droit de disposer du navire saisi ?

L'article 409 du CPC dispose clairement que « toute aliénation consentie à titre gratuit d'un bien saisi est nulle et non avenue si elle n'a pas acquis date certaine antérieure à la signification du procès-verbal de saisie conservatoire ».

Pour ce qui est du droit d'aliéner, à titre onéreux, le navire saisi, il semble qu'il faille l'admettre puisque l'article 409 du CPC en parlant d'aliénation consentie à titre gratuit, semble exclure l'hypothèse de toute disposition à titre onéreux. Par ailleurs, l'article 24 du CMM ménage les intérêts du créancier diligent. Ce texte dispose que « l'immatriculation d'un bâtiment au nom du nouveau propriétaire fait l'objet d'une publication dans un journal d'annonces légales et ce, dans le mois qui suit la vente, sauf opposition dûment notifiée dans un délai de deux mois, à compter de cette publication, le changement de propriétaire est considéré comme inattaquable et définitif ».

Le créancier saisissant dispose donc d'un délai de deux mois à compter de la publication de la vente pour faire opposition. Ainsi, la vente ne lui sera pas opposable et les droits du nouveau propriétaire seront économiquement et pratiquement freinés par la saisie qui immobilise le navire.

³⁰ Voir annexe

Section 2 - LES EFFETS SECONDAIRES DE LA SAISIE

Les effets secondaires se rapportent au sort du navire en cours de saisie.

L'article 104 du CMM in fine dit que le procès - verbal de saisie « établit un gardien ». En pratique, c'est le capitaine même du navire saisi qui est établi comme gardien. Mais, qui a la garde du navire ?

La question est d'autant plus intéressante qu'elle est de nature à se présenter sous deux angles différents :

- qui répond du dommage que le navire cause ou qu'il subit ?
- qui pourvoie à son entretien ?

Malheureusement , aucune réponse nette ne s'impose en l'état actuel de la législation.

Considérons le cas où le navire se déhale après avoir cassé ses amarres. L'article 137 du COCC met la responsabilité des dommages causés sur le maître de la chose. Mais ici, qui est le maître de la chose ?

Dans tous les cas, ça ne peut être nullement le gardien établi pour les causes de la saisie. Il n'a pas la garde juridique. Celle-ci n'est que matérielle.

Selon une jurisprudence constante, la garde du navire pèse sur le débiteur saisi. Il répond de tous les dommages causés par le navire ; il supporte aussi la perte fortuite : « res perit domino ». S'agissant de la fourniture des soins nécessaires à l'entretien du navire, là également, la doctrine met cette obligation à la charge du saisi. On considère que le saisissant n'a pas user du navire donc , il ne doit pas fournir les soins.

Par ailleurs, le débiteur est toujours le propriétaire du navire et le navire a été saisi par sa faute. Il en supporte toutes les conséquences. Il serait inconcevable que la mesure de garantie , instituée pour protéger le saisissant, puisse se retourner contre lui.

DEUXIEME PARTIE : LA SAISIE EXECUTION

CHAPITRE I - LES CONDITIONS DE LA SAISIE EXECUTION

Section 1 - LES CONDITIONS RELATIVES AU SAISSANT

Il s'agit de tout créancier du débiteur : qu'il soit hypothécaire, privilégié ou chirographaire.

Peu importe également la nature de sa créance qui peut être maritime ou terrestre.

Toutefois, l'article 411 du CPC dispose que « la saisie - exécution ne peut avoir lieu qu'en vertu d'un titre exécutoire ». Par « titre exécutoire », on entend un titre ou un acte permettant à son bénéficiaire de recourir à l'exécution forcée. Il s'agit des jugements contenant condamnation et passés en force de chose jugée, des actes notariés.

Section 2 - LES CONDITIONS RELATIVES AU SAISI ET AU NAVIRE SAISI

A - Le saisi

Le saisi doit être le propriétaire du navire. Cela se comprend aisément puisque la mesure de saisie -exécution aboutit à l'expropriation du propriétaire et à la réalisation du navire. Toutefois, le saisi n'est pas nécessairement le débiteur, le navire hypothéqué ou grevé de privilège pouvant être suivi entre les mains de l'acquéreur en vertu du droit de suite des créanciers hypothécaires.

B - Le navire saisi

En principe, tous les navires sont saisissables. Et, les mêmes exceptions existent pour les deux saisies : les navires des artisans pêcheurs, les navires d'Etat et les navires prêts à appareiller.

Les navires en construction peuvent aussi être saisis. L'article 106 du CMM le laisse entendre clairement lorsqu'il dispose que « le procès-verbal de saisie sera transcrit au bureau du chef de la circonscription maritime du lieu où le navire est en construction... ».

CHAPITRE II - LA PROCEDURE DE SAISIE EXECUTION ET LES INCIDENTS

Cette procédure est décrite par les articles 102 et suivants du code de la Marine Marchande.

Préalablement à la saisie proprement dite, le créancier doit servir un commandement qui obéit à des règles bien précises.

Par ailleurs, comme la saisie conservatoire, la saisie exécution comporte des incidents qui peuvent perturber le processus aboutissant à la vente du navire saisi.

Section 1 - LE COMMANDEMENT

A - Contenu et forme

Un commandement est un acte signifié au débiteur, par l'intermédiaire d'un huissier, l'invitant à payer sous peine d'être saisi.

Le commandement comme tous les exploits doit contenir un certain nombre de mentions énumérées à l'article 485 du CPC et qui sont propres à identifier le requérant, l'huissier qui instrumente, sa date et les conditions dans lesquelles il est signifié, les sommes qu'il ordonne de payer et enfin la sanction encourue faute de paiement.

Le commandement doit enfin être signifié.

B - La signification du commandement

Le commandement est fait à la personne du propriétaire ou à son domicile (article 103 alinéa 1 CMM). Cette disposition peut être particulièrement gênante lorsque le propriétaire ne réside pas sur le territoire sénégalais, il serait plus judicieux de permettre au Capitaine du navire de recevoir l'assignation comme le prévoit l'article 10 du décret français du 19 juin 1969 relatif à l'armement. Cet article dispose que « le capitaine peut recevoir tout acte judiciaire ou extra judiciaire adressé à l'armateur ». D'ailleurs, l'alinéa 2 de l'article 103 du CMM tempère cette rigueur en ajoutant que « le commandement pourra être fait au capitaine du navire, si la créance est du nombre de celles qui sont susceptibles de privilèges sur le navire au terme de l'article 72 ». Pourquoi l'avoir limité à ces seules créances ?

Ensuite, l'article 102 du même code dit que le commandement doit précéder de 24 heures au moins la saisie. Ce délai de 24 heures a été vivement critiqué aussi bien par l'Association française de Droit maritime que par René RODIERE³¹ et Emmanuel PONTAVICE³². Ils font observer que ce délai existant entre le commandement et la

³¹ René RODIERE Op. cit. n° 210

³² Emmanuel de PONTAVICE Op. cit. n° 375

saisie est inopportun car il permet au navire du débiteur qui reçu le commandement de s'échapper en prenant le large.

Ils proposent de supprimer ce délai et de le remplacer purement et simplement par la règle « commandement vaut saisie » édictée par l'article 6 du décret du 1er mars 1963 relatif à la saisie immobilière.

Enfin, le décret du 24 février 1971 a prévu un délai de préemption de dix (10) jours du commandement. Cette disposition n'a pas été reprise par le législateur sénégalais. Ce qui voudrait dire qu'au Sénégal, le commandement ne se périme pas et place toujours le créancier sous le coup d'une saisie sans nouvel avertissement.

Section 2 - LA SAISIE PROPREMENT DITE

La saisie comporte deux phases : d'abord l'huissier doit dresser un procès-verbal de saisie, ensuite ce procès-verbal de saisie - exécution doit faire l'objet d'une publicité.

I - LE PROCES-VERBAL DE SAISIE - EXECUTION

La saisie est effectuée par un huissier qui n'est pas nécessairement celui qui a procédé au commandement à payer. L'huissier se transporte sur le navire et dresse un procès-verbal.

Les énonciations du procès-verbal sont contenues dans l'article 104 du code de la Marine Marchande. Il s'agit de :

- les noms, profession et demeure du créancier pour qui il agit;
- le titre en vertu duquel il procède;
- la somme dont il poursuit le paiement;
- l'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie, et le lieu où le navire saisi est amarré;
- les noms du propriétaire et du capitaine;
- le nom, l'espèce et le tonnage du bâtiment.

Il fait l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès, ustensiles, appareils et provisions. Il établit un gardien. Les frais et les salaires de ce gardien sont privilégiés (article 72, 1er alinéa CMM).

II - LA PUBLICITE DE LA SAISIE

La publicité est faite par la notification de la saisie au propriétaire , la transcription du procès-verbal et la dénonciation de la saisie aux créanciers inscrits.

A - La notification de la saisie

L'article 105 du code de la Marine Marchande prévoit que « le saisissant devra dans le délai de trois jours, notifier au propriétaire copie du procès-verbal de saisie , et le faire citer devant le tribunal civil du lieu de la saisie, pour voir dire qu'il sera procédé à la vente des choses saisies ». Par cette notification, le saisissant porte la saisie à la connaissance du propriétaire du navire et lui donne assignation pour comparaître devant le tribunal compétent pour procéder à la vente.

Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le ressort du tribunal, les significations et notifications peuvent être données au capitaine, et le cas échéant, à toute personne qui représentera le propriétaire ou le capitaine. Le délai de trois (3) jours sera augmenté d'un jour par 50 kilomètres de la distance de son domicile sans que ce délai ne puisse dépasser trente (30) jours.

Si le propriétaire étranger, est hors du Sénégal et non représenté, les citations et significations seront données ainsi qu'il est prescrit aux articles 41 et 42 du code de procédure civile, c'est-à-dire que le délai d'assignation sera porté à deux mois si le propriétaire étranger demeure en Europe, en Afrique, à Madagascar et à la Réunion. Il sera porté à trois mois s'il est en Amérique et à quatre mois, s'il demeure dans tous les autres pays.

Ces délais seront doublés en cas de guerre.

Toutefois, si cette personne domiciliée hors du territoire sénégalais a reçu en personne l'assignation au Sénégal, les délais ordinaires seront applicables, sauf au tribunal de les prolonger, s'il y a lieu.

B - La transcription du procès-verbal de saisie

Cette transcription est requise dans les mêmes délais que pour la notification. C'est-à-dire trois (3) jours avec une augmentation d'un jour par 50 kilomètres. Le procès-verbal de saisie doit être transcrit au bureau du chef de la circonscription maritime du lieu où le navire est en construction ou immatriculé (article 106 alinéa 1 CMM).

Et dans la huitaine, le chef de la circonscription maritime délivrera au saisissant un état des inscriptions hypothécaires. La saisie pourra alors être dénoncée aux créanciers inscrits.

C - La dénonciation de la saisie aux créanciers inscrits

Elle a pour but de permettre aux créanciers hypothécaires de se défendre au moment de la vente.

L'article 106 alinéa 2 du code de la Marine Marchande prévoit que dans les trois jours suivant la délivrance de l'état des inscriptions (avec augmentation des délais en raison des distances), la saisie sera dénoncée aux créanciers inscrits, aux domiciles éus dans leurs inscriptions avec l'indication du jour de la comparution devant le Tribunal régional.

L'alinéa 3 ajoute que « le délai de comparution sera calculé à raison d'un jour par 50 kilomètres entre le lieu où le navire est immatriculé et le lieu où siège le Tribunal, dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée sans qu'en aucun cas le délai puisse excéder trente (30) jours ».

La procédure de saisie - exécution peut toutefois être interrompue ou suspendue par des incidents.

Section 3 - LES INCIDENTS DE LA SAISIE - EXECUTION

Le code de la Marine Marchande en a prévu deux (2) : la distraction et l'opposition. Les autres incidents envisageables sont à rechercher dans le code de procédure civile.

I - LES INCIDENTS PREVUS PAR LE CODE DE LA MARINE MARCHANDE

A - La demande en distraction

C'est la procédure par laquelle un autre que le saisi revendique la propriété du navire et conteste au fond la saisie. Elle est prévue par l'article 109 du code de la Marine Marchande. Les demandes seront formées et notifiées au greffe du Tribunal avant adjudication.

L'article 110 alinéa 1 dudit code dit que le demandeur aura trois (3) jours pour fournir ses moyens.

Passé ce délai, c'est-à-dire si les demandes en distraction sont formées et notifiées après l'adjudication, elle seront converties, et ce de plein droit, en opposition à la délivrance des sommes provenant de la vente.

Et selon toujours l'article 110 alinéa 1, la cause sera portée à l'audience par simple citation.

B - L'opposition

Elle est aussi prévue par l'article 110 du code de la Marine Marchande. La procédure est identique à celle de la distraction.

L'opposition est généralement le fait des créanciers du saisi. Ceux-là ne s'opposent pas précisément à la saisie, plutôt, ils cherchent à avoir leur part sur le prix de vente du navire saisi.

Selon l'article 437 du code de procédure civile, les oppositions sont signifiées au saisissant, et à l'huissier ou l'agent d'exécution ou tout autre officier chargé de la vente, avec élection de domicile dans le lieu où la saisie est faite si l'opposant n'y est pas domicilié, le tout à peine de nullité des oppositions et des dommages -intérêts contre l'huissier ou l'agent d'exécution, s'il y a lieu.

L'opposant a un délai de trois (3) jours francs après celui de l'adjudication pour former son opposition à la délivrance du prix ; passé ce délai, il y a forclusion et les oppositions ne peuvent plus être admises (article 110 CMM).

II - LES AUTRES INCIDENTS

Ils sont prévus par les règles de la saisie immobilière telle que les traite le code de procédure civile applicable au navire .

A - La demande en nullité

La nullité sera demandée à chaque fois qu'une formalité ou délai est prescrit à peine de nullité. Par exemple, si la saisie a été procédée avant l'expiration du délai de vingt quatre (24) heures du commandement.

Il ressort de l'article 500 du code de procédure civile que les demandes en nullité de poursuites doivent être consignées sur le cahier des charges huit (8) jours au moins avant le jour fixé pour la vente.

Le Tribunal, à l'audience même à laquelle doit avoir lieu la vente, entend les parties dans leurs observations purement orales et qui ne peuvent viser que les moyens spécifiés dans les requêtes.

Si les poursuites sont annulées, main levée du commandement doit être donnée dans la décision.

Si c'est l'irrégularité d'une formalité qui est constatée, le juge prononce le renvoi et précise les conditions dans lesquelles le poursuivant doit remplir à nouveau les formalités irrégulières. Il indique la date à laquelle la vente aura lieu ; le nouveau délai ne peut excéder vingt (20) jours.

Le Tribunal statue en dernier ressort dans tous les cas (article 501 alinéa 1 CPC).

B - La demande en radiation

Elle est prévue par l'article 487 du code de Procédure civile et consiste en une mention placée en marge de la publication du commandement et constatant que la saisie a cessé de produire ses effets.

La radiation peut être volontaire ou judiciaire. Elle est volontaire lorsque le saisissant renonce à la saisie soit parce qu'il est désintéressé ou pour tout autre motif. La radiation peut également être ordonnée par le Tribunal lorsque le débiteur ou toute autre personne intéressée justifie d'un paiement effectué. Le magistrat est saisi par une requête motivée comportant obligatoirement une élection de domicile dans le lieu où siège le Tribunal. Le juge muni des pièces justificatives rend dans les trois jours suivant la remise de la requête au greffe, une ordonnance autorisant la radiation ou rejetant la demande.

C - La demande de conversion de la saisie en vente volontaire

C'est l'hypothèse dans laquelle la vente ne sera plus judiciaire mais amiable. Toutefois, nous considérons que si la demande de conversion est le fait du saisi, le juge ne doit pas l'autoriser puisque celui-ci ne dispose plus d'un droit de propriété sur le navire. Par contre, si la demande est le fait du saisissant, rien n'empêche que le juge l'autorise.

La vente volontaire présente beaucoup d'avantages. En effet, elle se réalise souvent dans des conditions moins contraignantes : possibilités de modifier la mise à prix ; en outre, le saisi échappera à une certaine déconsidération.

CHAPITRE III - LA VENTE DU NAVIRE SAISI ET LA DISTRIBUTION DU PRIX

La seconde phase de la saisie vise la vente du navire. Pour atteindre ce but, de très nombreuses formalités sont nécessaires, les unes préparatoires à l'adjudication, les autres relatives à l'adjudication elle-même.

Section 1 - LES FORMALITES PREPARATOIRES

Les conditions de la vente sont préparées par l'avocat du saisissant dans un cahier des charges. Les intéressés peuvent faire des observations à son sujet.

Les contestations seront alors tranchées par le Tribunal. Il y aura lieu, enfin, à une publicité préalable à l'adjudication, destinée à informer les créanciers inscrits, les créanciers chirographaires et les tiers sur la situation du navire.

A - le cahier des charges

Il ressort de l'article 494 du code de procédure civile que « ... il est procédé, à peine de nullité absolue des poursuites, au dépôt du cahier des charges au greffe du Tribunal régional dans le ressort duquel se trouve l'immeuble saisi, ou chez le notaire commis... ». Ces dispositions relatives à la vente d'un immeuble s'applique au navire.

Le cahier des charges est un projet d'acte de vente, qui constituera l'acte d'acquisition de l'adjudicataire. Il est rédigé par les soins et sous la responsabilité de l'avocat du créancier poursuivant.

Il contient certaines mentions telles que l'énonciation du titre exécutoire qui justifie les poursuites, la désignation du navire saisi, les conditions de vente et la mise à prix.

Le cahier de charges doit subir le contrôle et recevoir l'approbation de tous les intéressés.

Pour que ces derniers puissent prendre connaissance du cahier, celui-ci est rédigé en minute, et déposé au greffe du Tribunal. Et par des sommations faites par acte d'huissier, on invite les intéressés à en prendre connaissance. Il s'agit en général du saisi, des créanciers inscrits... Ceux-ci peuvent critiquer le cahier des charges au moyen des dires et observations consignés sur ledit cahier dans un délai de huit jours au moins avant le jour fixé pour la vente (article 500 CPC).

Afin d'aboutir à une rédaction définitive du cahier des charges, le Tribunal intervient pour mettre tout le monde d'accord.

B - le jugement fixant les conditions de la vente

La question est régie par l'article 107 du code de la Marine Marchande et par les articles 500 et suivants du code de procédure civile.

Selon l'article 500 dudit code, le Tribunal entend les parties dans leurs observations purement orales et, il statue à cette audience même.

L'article 107 du code de la Marine Marchande ajoute que « le Tribunal fixera par son jugement la mise à prix et les conditions de vente. Si au jour fixé pour la vente, il n'est pas fait d'offre, le Tribunal déterminera par jugement le jour auquel les enchères auront lieu, sur une nouvelle mise à prix inférieure à la première et qui sera déterminée par jugement ».

En ce qui concerne l'autorité compétente pour procéder à la vente, l'article 107 dispose que la vente sera faite à l'audience des criées du Tribunal civil. Que toutefois, le Tribunal pourra ordonner que la vente soit faite, soit devant un autre Tribunal, soit par le ministère d'un notaire, soit par un courtier conducteur de navires, soit en tout autre lieu du port où se trouve le navire saisi.

Si aucun dire n'est formulé, ou si les dires ont été rejetés, le cahier des charges devient définitif ; il constituera le titre de vente du navire saisi.

C - La publicité de la vente

Cette publicité a pour but d'attirer à l'audience d'adjudication des acquéreurs éventuels. Elle doit être effectuée quinze (15) jours avant la vente.

Cette publicité qui est régie par le jugement lui-même se fera par voie d'affichage. L'article 108 du code de la Marine Marchande dispose que les affiches seront apposées au grand mât, ou, sur la partie la plus apparente du bâtiment saisi, à la porte principale du Tribunal devant lequel on procédera, dans la place publique ou sur le quai du port où le bâtiment est amarré, à la Chambre de commerce et à la circonscription maritime.

Toutefois, on considère que cette liste n'est qu'indicative. L'article 107 alinéa 2 dudit code prévoit une insertion de cette affiche dans un journal publié au Sénégal, sans préjudice de toutes autres publications qui pourraient être autorisées par le Tribunal. En outre, l'alinéa 3 de l'article 107 dispose que si la vente est faite devant un autre Tribunal, soit en l'étude et par le ministère d'un notaire, soit par un courtier conducteur de navires, soit en tout autre lieu du port où se trouve le navire saisi, le Tribunal réglera la publicité locale. La décision du Tribunal est insusceptible d'appel (article 496 CPC). L'article 108 énonce les mentions qui doit contenir l'affiche. Il s'agit des « noms et profession et demeure du poursuivant, les titres en vertu desquels il agit, le nom du bâtiment, et s'il est armé ou en armement, le mode de propulsion du bâtiment... », toutes mentions de nature à fournir aux éventuels acquéreurs tous les renseignements utiles relativement au navire, objet de la vente.

Section 2 - L'ADJUDICATION ET LA DISTRIBUTION DU PRIX

I - L'ADJUDICATION

Elle donne lieu à une mise aux enchères publiques. La mise aux enchères publiques paraît être une garantie contre les fraudes.

L'article 111 du code de la Marine Marchande distingue trois formes d'adjudication : l'adjudication sur saisie, la surenchère et la folle enchère. Alors que les articles 514 et suivants du code de procédure civile règlent les effets de l'adjudication.

A - les formes d'adjudication

1/ L'adjudication sur saisie

Elle est faite à l'audience des criées du Tribunal civil quinze (15) jours après la publicité de la vente.

Cependant, l'adjudication doit être demandée, soit par le poursuivant, soit par l'un des créanciers inscrits sous la constitution d'un avocat. Celui des enchérisseurs qui offrira le prix le plus élevé sera déclaré adjudicataire. Mais les conditions de forme sont réglementées.

Tout d'abord, l'adjudication peut être remise mais seulement pour « cause grave et dûment justifiée » (article 503 alinéa 2 CPC). Interprétant cette notion, la jurisprudence française a considéré que cette condition était remplie en cas de « communications interrompues par suite d'inondation ou faits de guerre ; lorsqu'une succession est ouverte au profit du saisi, lui permettant de payer ses dettes, raisons d'espérer qu'un délai lui permettra de s'en acquitter sans nuire aux créanciers.

S'agissant du déroulement des enchères, dès son ouverture sur la mise à prix, on allume une des trois bougies prévues à cet effet, en annonçant « premier feu ». Ces bougies sont préparées de manière à ce que chacune ait une durée d'environ une minute. Si les trois bougies sont allumées successivement sans enchère, le poursuivant est déclaré adjudicataire lors de l'audience d'adjudication sur baisse de mise à prix sur ordonnance du Président. Lorsqu'il survient une enchère pendant la durée d'une bougie, l'adjudication ne peut être faite qu'après l'extinction des deux nouvelles bougies sans enchères (article 506 alinéa 2 CPC). Dès que se produit une enchère nouvelle, le précédent enchérisseur cesse immédiatement d'être obligé alors même que l'enchère nouvelle serait déclarée nulle (article 504 CPC).

A peine de nullité, les enchères doivent être portées par ministère d'avocat (article 504 CPC).

L'avocat du dernier enchérisseur peut se réserver de ne dévoiler son client qu'à l'expiration d'un délai de trois jours. Il fournira également son acceptation ou la représentation de son pouvoir, faute de quoi il sera réputé adjudicataire en son nom personnel.

L'adjudicataire a la faculté de déclarer command dans les vingt quatre heures de la déclaration de l'avocat. Cette faculté permet à l'adjudicataire déclaré par l'avocat, de révéler le nom de celui pour le compte duquel il s'était rendu acquéreur.

2/ Adjudication pour suite de surenchère

Il convient d'ores et déjà de noter que la surenchère n'est pas admise en cas de vente judiciaire (article 111 CMM).

La surenchère est l'acte par lequel une personne requiert une nouvelle mise aux enchères d'un bien adjudgé, en offrant un supplément de prix et à charge de rester adjudicataire pour la somme proposée dans l'éventualité où ne se présenterait aucun enchérisseur. Cette procédure est réglementée par les articles 508 et suivants du code de Procédure civile.

Pour être admise, elle doit procurer aux créanciers un avantage sérieux. En outre, pour faire durer le moins longtemps possible l'incertitude, l'article 508 du code de Procédure civile exige que la surenchère soit faite dans les dix jours suivant l'adjudication et qu'elle soit du dixième au moins du prix principal de la vente, c'est-à-dire du prix atteint par le navire lors de la première adjudication.

La surenchère est faite au greffe du Tribunal qui a prononcé l'adjudication par ministère d'avocat. Elle est mentionnée sans délai au cahier des charges par le greffier. La surenchère est en outre, dénoncée aux avocats de l'adjudicataire, du poursuivant et de la partie saisie (article 509 alinéa 2 CPC).

La nouvelle adjudication doit être précédée d'une publicité conformément à l'article 497 du CPC dans le but de faire connaître la date de la nouvelle adjudication et la nouvelle mise à prix, ceci dans un délai de huit jours avant la vente.

La validité de la surenchère est contestée par un dire consigné sur le cahier des charges dans les formes et selon les procédures prévues à l'article 500 alinéa 1 du CPC.

Le Tribunal statue, en dernier ressort à l'audience même à laquelle doit avoir lieu la vente.

Si la surenchère n'est pas contestée ou si elle est validée, il est procédé à de nouvelles enchères.

Si la surenchère n'est pas ouverte, le surenchérisseur est déclaré adjudicataire. Aucune surenchère n'est plus reçue.

Les droits du précédent adjudicataire sont résolus rétroactivement. Le nouvel adjudicataire devient propriétaire du navire avec toutes les conséquences de droit.

3/ La folle surenchère

Elle est prévue par l'article 111 du code de la Marine Marchande. Selon ce texte « l'adjudicataire sur saisie comme l'adjudicataire par suite de surenchère sera tenu de verser son prix, sans frais à la caisse des dépôts et consignations dans les vingt quatre heures de l'adjudication à peine de folle enchère ».

Il y a folle enchère lorsque l'adjudicataire n'est pas en mesure de tenir ses engagements, généralement parce qu'il a porté les enchères à un prix très supérieur à ses ressources. Elle conduit à la résolution de l'adjudication avec remise en vente du navire.

L'article 527 dispose que le fol enchérisseur est tenu de payer la différence entre son prix d'adjudication et celui de la revente sur folle enchère. Ainsi aux termes de l'article 111 du code de la Marine Marchande, l'adjudicataire est tenu « pour le paiement du déficit des dommages, des intérêts et des frais ».

B - Les effets de l'adjudication

A l'égard de l'adjudicataire, l'article 514 alinéa 4 du code de Procédure civile dispose que celui-ci entre en jouissance de l'immeuble acquis à l'expiration du délai de surenchère, sous réserve des baux en cours, écrits ou portés au cahier des charges. Il en résulterait que le transfert se réaliserait dix jours après l'adjudication. Ce qui voudrait dire que pendant ce laps de temps, la perte fortuite du navire ne pèserait pas sur la tête de l'adjudicataire malgré qu'il ait été désigné comme acquéreur. Parallèlement, l'adjudicataire a des obligations relativement aux baux en cours. En effet, ceux-ci lui sont opposables.

A l'égard des tiers, l'article 517 précise que tous les privilèges et les hypothèques sont purgés et les créanciers n'ont plus d'action que sur les prix. C'est ainsi que les créanciers inscrits du chef du saisi perdent leur droit de suite. En outre, le Tribunal ordonne à tous possesseurs ou détenteurs de délaisser le navire adjudgé sous peine d'y être contraint par les voies de droit. Enfin, l'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine. Il dispose toutefois d'une action en dommages et intérêt contre son employeur (article 113 in fine CMM).

II - LA DISTRIBUTION DU PRIX

Après l'adjudication, il est procédé à la distribution du prix entre les créanciers du saisi.

Auparavant, les créanciers doivent se faire connaître.

A - L'obligation des créanciers de se faire connaître

Selon l'article 112 du code de la Marine Marchande, les créanciers opposants sont tenus de produire au greffe leurs titres de créances dans les trois jours qui suivent la sommation qui leur a été faite par le créancier poursuivant ou par le tiers saisi. L'on ne comprend pas pourquoi l'article 112 cite parmi les personnes pouvant faire sommation le tiers saisi. En effet, ce dernier n'a aucun intérêt à diligenter la procédure de vente du navire sauf s'il y a reliquat.

Il résulte de ces dispositions que la partie la plus diligente , en général le poursuivant, fait sommation à tous les créanciers opposant de produire leurs créances. Il s'agit surtout des créanciers chirographaires ; cette formalité n'étant pas nécessaire s'agissant des créanciers hypothécaires à qui la saisie aura été déjà dénoncée. Les créanciers qui ont laissé passer ce délai très bref de trois jours, après adjudication sans opposition ne seront pas appelés à la distribution (article 112 in fine CMM).

B - Procédure et ordre des paiements

Les créanciers vont essayer de régler à l'amiable la distribution du prix. S'ils n'y parviennent pas, l'article 113 alinéa 1er du code de la Marine Marchande prévoit qu'il sera donné procès-verbal de leurs prétentions et contredits. Le contredit porte généralement sur le rang ou la validité d'une hypothèque ou d'un privilège.

Dans les huit (8) jours, chacun des créanciers déposera au greffe une demande de collocation avec titre à l'appui (article 113 alinéa 2 CMM). Et à la requête du plus diligent, ils seront tous appelés devant le Tribunal qui statuera à l'égard de tous, même des créanciers privilégiés.

Le jugement sera signifié dans les trente (30) jours de la date, et s'il ne peut faire l'objet d'opposition (article 113 alinéa 4 CMM), les créanciers pourront faire appel dans les dix (10) jours à compter de la signification du jugement, outre les délais de distances prévus en matière de procédure civile.

L'acte d'appel doit à peine de nullité contenir assignation et énonciation des griefs (article 113 alinéa 6 CMM).

Le dernier alinéa de l'article 113 dispose que « dans les huit (8) jours qui suivront l'expiration du délai d'appel, et s'il y a appel dans les huit (8) jours de l'arrêt, le juge désigné dressera l'état des créances colloquées en principaux, intérêt et frais. Les intérêts des créances utilement colloquées cesseront de courir au détriment de la partie saisie ».

Une fois les créances colloquées, la distribution des deniers est faite selon l'article 114 du code de la Marine Marchande entre les créanciers privilégiés, hypothécaires, selon leurs rangs décrits dans le titre 2, chapitre 11 dudit code et entre les autres créanciers, c'est-à-dire les créanciers chirographaires au marc le franc de leurs créances.

Donc, selon les article 72, 73 et 114 combinés du code de la Marine Marchande, la distribution se fera selon l'ordre suivant :

- 1° Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix ;
- 2° les droits de tonnage de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;
- 3° les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine de l'équipage et des autres personnes employées à bord ;

4° les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ;

5° les indemnités pour bordage et autres accidents de navigation, ou pour dommages causés aux ouvrages d'art, des ports et voies navigables, les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, les indemnités pour pertes ou avaries de la cargaison ou de bagages ;

6° les créances des contrats passés ou d'opération effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et s'il s'agit de sa créance ou de celle de ses fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants ;

7° viennent ensuite les créanciers hypothécaires selon leur ordre d'inscription au registre tenu par le chef de la circonscription maritime ;

8° puis prennent rang les autres privilèges non énumérés à l'article 72 CMM, il s'agit par exemple du privilège du sauveteur (article 69 CMM).

A l'intérieur de ces mêmes privilèges, les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps et viennent en concurrence au marc le franc en cas d'insuffisance.

Alors que les créances privilégiées de chaque voyage, sont préférées à celles du voyage précédent.

9° Enfin, en dernier lieu, sont servis au marc le franc, les créanciers chirographaires qui ont un titre exécutoire et qui sont intervenus par voie d'opposition à la procédure de distribution.

L'excédent, s'il y en a, est attribué au saisi . L'article 542 du code de procédure civile énonce que « l'ordonnance de distribution est susceptible d'appel dans les formes ordinaires ».

CONCLUSION

Au terme de cette étude, j'ai tiré deux enseignements.

D'abord, j'ai pu me rendre compte que notre législation en matière maritime comporte des règles qui assurent avec efficacité la défense des intérêts de tous les protagonistes dans un contentieux maritime.

Par ailleurs, cette matière qu'est la saisie des navires, qui de prime à bord semblait hermétique et très technique s'est révélée intéressante et enrichissante en raison des multiples problèmes de procédure qu'elle soulève et des solutions appropriées qu'elle y apporte.

Cependant, cette matière n'est pas très bien connue des praticiens sénégalais. En effet, la première constatation que l'on fait en étudiant le contentieux maritime, c'est l'absence d'une jurisprudence constante, les revirements fréquents et des décisions qui font fi des règles applicables en la matière. Ce qui n'offre pas une sécurité juridique surtout si l'on sait les conséquences économiques désastreuses que peuvent avoir l'immobilisation d'un navire pour un opérateur économique.

Il urge donc en raison de la technicité et de la particularité que les magistrats sénégalais s'imprègnent beaucoup plus de la matière notamment en se spécialisant dans le domaine maritime. Il y va de la confiance que les plaideurs pourront avoir en notre institution judiciaire.

BIBLIOGRAPHIE

- **René RODIERE** : Le Navire , Editions Dalloz
Traité général de droit maritime , tome I
- **Emmanuel de PONTAVICE** : Le Statut des navires, Editions LITEC
- **Jean VINCENT et Jacques PREVAULT** : Voies d'exécution et procédure d'exécution, Précis Dalloz , 17ème édition
- **René RODIERE et Emmanuel de PONTAVICE** : Droit maritime, 10 édition , Dalloz
- **J.K. DIALLO** : Le Contentieux maritime devant le juge , tome I, édition EDJA
- Droit maritime français, DMF

TEXTES

- Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navire d'Etat du 10 avril 1926 à Bruxelles.
- Convention de Bruxelles du 10 Mai 1952 sur l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire de navires de mer.
- Loi n° 62- 32 du 22 mars 1962 portant Code de la Marine Marchande
- Loi n° 62 - 27 du 18 août 1987 portant Code de la pêche maritime
- Loi n° 65 - 32 du 19 mai 1965 relative à la police des ports maritimes
- Loi n° 87 - 47 du 28 décembre 1987 portant Code des Douanes
- Décret n° 67 - 572 du 30 juillet 1967 portant Code de Procédure Civile

ANNEXE I

TRIBUNAL DE COMMERCE DE SAINT-NAZAIRE (Audience des référés)

**31 octobre 1985
SAISIE DES NAVIRES**

Saisie conservatoire. Débiteur non propriétaire du navire. Théorie de l'apparence. Saisie maintenue.

Navire : « Baltic-Mermaid »

Sur le premier moyen : la propriété du navire

Attendu qu'il appartient à Partenreederei de fournir la preuve que le Baltic-Mermaid est bien sa propriété;

Attendu que Partenreederei entend démontrer son droit de propriété sur le navire Baltic-Mermaid en produisant un certificat de l'Etat de Panama date du 3 janvier 1985 ainsi qu'une copie du Register of ships mentionnant le nom de la Cie Partenreederei M.S. Baltic-Mermaid comme propriétaire du navire du même nom ;

Mais attendu que de son côté la société Sud Maritime Gesellschaft produit un constat dressé par Me Miquel, huissier de justice associé à Saint-Nazaire, dûment autorisé par Mme le Président de ce Tribunal, en date du 30 octobre 1985, duquel il ressort notamment que Egon Oldendorff donne des ordres au consignataire du MS Baltic-Mermaid (cf télex adressé à Cie Charles Le Borgne) que Egon Oldendorff se déclare civilement responsable des infractions commises dans les eaux territoriales des Etats-Unis d'Amérique par le navire Baltic-Mermaid (cf certificat des coasts-guard n° 4007).

Attendu qu'à l'encontre du seul certificat émanant de l'Etat de Panama il existe donc un ensemble d'indices ou de présomptions suffisamment concordants pour dire que le navire Baltic-Mermaid est bien la propriété de l'armement Egon Oldendorff ;

ANNEXE II

COUR D'APPEL de DAKAR
CHAMBRE CIVILE COMMERCIALE
Arrêt du 26 avril 1991

FORTTRAN TANKERS CORPORATION
JAPAN P and I CLUB
C./

COMPAGNIE SENEGALAISE D'ASSURANCES ET DE
REASSURANCES
SOCIETE AFRICAINE DE RAFFINAGE

Considérant qu'en se prononçant sur le point de savoir si l'absence d'une assignation en validation dans les délais impartis équivaut à une décision de justice définitive ou si un accord amiable est intervenu entre les parties alors même qu'il y a une expertise en cours pour faire les comptes entre elles, le juge des référés trancherait inévitablement des questions de fond excédant son domaine de compétence ;

Que par ce motif, il échet de confirmer l'ordonnance entreprise;

ANNEXE III

N° 30 du 5/01/90

ORD. REFERE

LA SOCIETE T.C.I. AFRICA

(Mes AK. et SALL)

C/

Mamadou NIMAGA et

Alioune DIOUMBIA

Me MATHIEU

Considérant que les cautions fournies, remplacent la saisie du navire ; qu'il s'agit d'une subrogation réelle ; que l'ordonnance querellée ne remplace pas totalement les ordonnances à pied de requête n°s 3838 , 3839 et 3874, qu'elle ne fait que les modifier sur les dispositions relatives à la garantie, à savoir les cautions bancaires et la consignation ; qu'en conséquence les autres dispositions sont restées inchangées, en l'occurrence l'assignation au fond pour l'audience du 24/12/1988 ; que cette disposition, condition sine qua non de la validité des ordonnances à pied de requête aurait dû être réalisée par les créanciers poursuivants ;

Considérant que n'ayant pas assigné pour l'audience du 24/12/1988, les ordonnances à pied de requête n°s 3839, 3838 et 3874 deviennent caduques ;
qu'il échet en conséquence d'infirmier l'ordonnance entreprise pour défaut de validation de la saisie conformément à l'article 405 du CPC, ordonne la main levée des cautions ;

ANNEXE IV

ORD. REFERE

**Sté Allied Continental
Shipping
C/
Sté SENITAL
(Me Adnan YAHIA)**

Attendu que le gardien désigné, refuse à la Sté ALLIED CONTINENTAL SHIPPING a effectuer des contrôles et de menus travaux d'entretien sur ces navires saisis.

Attendu que le prétexte avancé par le gardien consiste à dire que « les navires ont été saisis et immobilisés, en conséquence aucune personne ne peut y accéder, à plus raison y effectuer des contrôles ... »

Attendu que un tel argument ne figure dans l'ordonnance n° 2810/93 du 18 octobre 1993 ;

Attendu que d'autre part ladite ordonnance ne mentionne nullement qu'il s'agit d'une saisie avec immobilisation ;

Qu'il échet en conséquence de faire cesser la voie de fait en autorisant la société ALLIED CONTINENTAL SHIPPING à effectuer les contrôles et les travaux d'entretien nécessaire sur les navires saisis ;