**COURS DE DROIT MARITIME**

**Par le Prof. Ibrahima Khalil Diallo**

**INTRODUCTION**

La notion de Droit maritime peut être entendue de deux manières, un **sens large** et un **sens strict.**

 **Au sens large, le Droit maritime désignerait cette branche du Droit qui a pour objet l’étude des relations de toute nature qui se nouent en mer ou s’exécutent en mer**. L’essentiel c’est que la mer est le théâtre des opérations. Sous ce rapport, on retrouve des relations de Droit privé et des relations de Droit public dans un tel concept. On y retrouvera **le Droit maritime au sens strict** mais aussi **le Droit de la mer c'est-à-dire les relations qui impliquent l’intervention de l’Etat, soit des rapports entre Etats soit des rapports entre Etat et particuliers**, par exemple le Droit de la pêche y figure en bonne place.

 **Au sens strict ou restrictif du terme, le Droit maritime désignerait uniquement les relations en mer entre particuliers. Il s’agirait alors de façon plus précise de Droit commercial maritime c'est-à-dire l’étude des rapports d’ordre commercial entre particuliers en mer.** On constatera dès lors que le Droit maritime n’échappe pas à la division du Droit en deux familles : Droit public, Droit privé.

Il est vrai que de plus en plus apparaît un nouveau concept, celui de **Droit des activités maritimes** sans aucune distinction. Quelque soit la perception qu’on puisse en avoir, c’est un **sous-secteur très important du point de vue économique**, non seulement pour les **pays côtiers** mais aussi pour les pays **sans littoral** (ou Hinterland). En effet, pour tout ces pays, plus de **90 % de leurs trafics extérieurs** à l’import ou à l’export transite par la mer. Certains pays comme le Sénégal ont une longue **façade maritime, 710 km de côte** du nord (Saint Louis), au sud (Cap de Roxo). Les pays sans littoral bénéficient souvent de **facilités de transite** de la part des pays côtiers même si ce n’est pas parfait.

C’est également un **sous-secteur important du point de vue commercial**. Il offre beaucoup d’**opportunités de travail** de par les activités qu’il génère : la **manutention**, le **transite portuaire**, la **consignation**, le **transport routier** entre autres, notamment en ce qui concerne le **pré-acheminement** et la **post acheminement**.

 **Ce commerce maritime est une sous-branche du Droit commercial** mais ce n’est pas une branche autonome qui se suffit à elle-même. On dit cependant que le Droit maritime se caractérise par son particularisme. Ce Droit comporte beaucoup de **règles qui lui sont propres**. Certaines parmi elles n’existent qu’en Droit maritime.

**D’autres concepts sont nés dans le maritime avant d’être adapté dans le Droit terrestre**. Par exemple :

* **L’assurance** telle qu’on la connaît aujourd’hui **est d’origine maritime née du prêt à la grosse aventure**. A l’origine dans la navigation maritime, les embarcations étaient très rudimentaires à telle enseigne que les expéditions maritimes constituaient de véritables aventures car on embarquait sans être sûr d’arriver à bon port. **C’étaient des voyages qui étaient à très grand risque si bien que pour les réussir il fallait un grand capital**. C’est alors que sont apparus des **systèmes permettant de financer les voyages pour maximiser les chances d’arriver à bon port**. Des personnes finançaient ces voyages par le moyen de prêts, des prêts qui seront remboursés à condition que l’expédition arrive à destination, que le voyage soit réussi. Mais dans un tel cas, le capital était remboursé avec un **taux d’intérêt assez élevé**. Comme le voyage était à gros risque on l’a appelé prêt à la grosse aventure. Par contre si jamais le voyage ne réussissait pas (si le bateau chavirait), le prêt n’était pas remboursé. Cela veut dire que le remboursement était dû en l’**absence de sinistre**, mais en cas de sinistre, il n’y avait pas remboursement. On a aperçu à travers ce mécanisme, **une assurance inversée**.
* Autre exemple, **le principe de l’obligation de résultat en matière de transport**. Aujourd’hui, il est incontestable qu’il pèse sur le transporteur, quel qu’il soit (routier, aérien ou maritime) **l’obligation de transporter les passagers sains et saufs de l’embarquement jusqu’au débarquement**.

Ce principe là est né en matière maritime (**voir arrêt de la Cour de cassation française de 1911**. Voir aussi, **le contentieux maritime devant le juge**, tome 1, introduction, p. 8 et s. et **La mer comme mère du Droit, Ibrahima Khalil Diallo**).

**Le Droit maritime est un droit essentiellement internationaliste**. C’est une matière qui comme la mer a horreur des frontières, ce qui fait que c’est un Droit essentiellement international. S’il est vrai qu’il existe des **lois internes** en Droit maritime, ces lois internes sont toutes les mêmes car elles reprennent toutes les lois internationales. Très souvent, il s’agit d’**usages internationaux**. Mais c’est un secteur où existent également beaucoup de **conventions internationales**. Ce qui pose le problème des sources du Droit maritime.

**Du point de vue des sources du Droit maritime**, il y a d’abord :

* **les sources internationales** : elles sont de deux ordres, celles qui émanent des **Nations Unies (sources intergouvernementales)** et des **sources non-gouvernementales qui émanent d’ONG**.
* S’agissant des **Nations Unies**, elles ont élaboré beaucoup de conventions internationales avec notamment :
* l’**OMI** (Organisation Maritime Internationale) qui anciennement s’appelait l’OMCI (Organisation Maritime Consultative Internationale). Basée à **Londres**, l’OMI a été crée en **1982**. Elle s’occupe spécialement et en particulier de **sécurité maritime**.
* **La CNUDCI** (Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International). Basée à **Vienne**, cette commission **élabore les conventions maritimes en matière de transport**. La dernière convention élaborée est la **convention du 11 décembre 2008.**
* **la CNUCED** (Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement), dans une moindre mesure, qui a pour rôle de **réduire les inégalités entre le nord et le sud en matière commercial**. Elle a élaboré quelques textes sur les questions maritimes.
* A côté des sources intergouvernementales on a **les sources non gouvernementales (les ONG)**:
* **Le CMI** (Comité Maritime International). Comme son nom l’indique, c’est une ONG qui comprend **deux catégories de membres** : des **personnes physiques** et des **personnes morales**.

Les personnes physiques sont des **individus coptés en tant que membres titulaires**.

Les personnes morales sont **les associations nationales de Droit maritime**.

Le CMI a pour rôle d’**intervenir en tant qu’expert au niveau des Nations Unies pour aider à l’élaboration des conventions**. Il élabore aussi lui-même **les règles d’York** **et d’Anvers qui régissent les avaries communes** mais ces règles ne sont pas des conventions.

* Il y a des **sources sous régionales,** c’est le **Droit communautaire** :
* L’**OHADA** peut élaborer des normes sur le transport maritime en vertu de l’article 2 du traité de l’OHADA, mais pour le moment, **aucun texte n’existe dans l’OHADA en matière de transport maritime.**
* Concernant l’**UEMOA**, beaucoup de textes ont été adoptés notamment en **2008** : **3 règlements et 3 directives concernant les transports maritimes**.
* **Au plan interne**, il existe des **lois internes** régissant le secteur maritime. En général, c’est une **loi portant code de la marine marchande** qui embrasse tout le secteur maritime. Mais souvent, il est dissocié une autre **loi portant code de la pêche**.

**Le code de la marine marchande parle de navires, de la navigation, les espaces maritimes, les gens de mer, les garanties maritimes, les problèmes de saisie de navires, les contrats de transport etc**.

**BIBLIOGRAPHIE :**

**Ouvrage :**

* Précis Dalloz, Droit maritime, René Rodière et Emmanuel du Ponta vice.
* Droit maritime, Martine Raymond-Gouilloud, Litec.
* **Le contentieux maritime devant le juge, tome 1992, tome 2 1995 par Ibrahima Khalil Diallo.**

**Revue :**

* DMF (Droit maritime Français), mensuel.
* Journal de la marine marchande.
* JCP.
* Dalloz.
* Revue trimestrielle du Droit commercial.

**PLAN DU COURS :**

**1ère PARTIE : LE NAVIRE ET LA NAVIGATION MARITIME**

**2ème PARTIE : LE COMMERCE MARITIME**

**PREMIERE PARTIE : LE NAVIRE ET LA NAVIGATION MARITIME**

On retiendra que **l’objet du Droit maritime tourne autour du navire et de la navigation maritime**. C’est deux notions centrales en cette matière. Certains diront que le navire a précédé la navigation maritime, d’autres soutiendront l’inverse. En tout état de cause, se sont deux pièces maîtresses du sous secteur maritime.

**CHAPITRE 1er : LE NAVIRE**

L’étude du navire soulève un certain nombre de problèmes en Droit, problèmes dont la résolution permet dans une certaine mesure de faire ressortir, de mettre le doigt sur quelques aspect du **particularisme du Droit maritime**.

Il est vrai que le navire comporte beaucoup de **similitudes avec l’aéronef**, mais beaucoup d’**aspects** lui sont **propres**, ce qui permet quelque part de le **singulariser**, d’en faire **un objet à part**. Nous étudierons successivement la définition du navire, les caractéristiques du navire ainsi que les garanties et saisies du navire.

**SECTION 1 : QU’EST-CE QU’UN NAVIRE**

Le terme navire est un **terme générique** qui peut recouvrer plusieurs réalités qui ne sont pas toujours les mêmes. **Ce qu’ils ont de commun c’est l’aspect nautique (mouvement en mer)**. La définition est souvent difficile à percevoir car souvent très vaste (**définition lato sensu**, large) de manière à tout embrasser bien qu’à travers les législations, il y ait souvent beaucoup de nuances.

Le **code** **de la marine marchande du Sénégal, loi du 16 août 2002** en a donné une définition en son **article 1er**. Définition qui est légèrement différente de celle qui est donnée dans le **code communautaire de la marine marchande des Etats de l’Afrique centrale** (code qui date de 2001 dont celui du Sénégal s’est toutefois inspiré). **Ce code définit le navire dans les termes suivants : « tout bâtiment ou engin flottant ou submersible, quelque soit son tonnage ou sa forme, avec ou sans propulsion mécanique, immatriculé par les soins de l’autorité maritime compétente et qui effectue à titre principale une navigation maritime. »**.

La **navigation maritime** est définie dans le même code, dans l’article 1er comme **« la navigation qui s’effectue en mer, dans les ports ou rades, sur les étangs salés, les canneaux y compris dans le domaine public maritime et dans les parties des fleuves, rivières en principe jusqu’au premier obstacle permanant qui s’oppose au passage des navires de mer. »**.

**PARA. 1er : LES CRITERES DE DEFINITION DU NAVIRE**

Cette définition donnée par le code permet de dégager un certain nombre de critères qui permettent de cerner la notion. On perçoit **trois à quatre critères qui ressortent de cette définition**. Le premier tient à la **flottabilité**, le deuxième tient à **l’immatriculation**, le troisième à **la navigation maritime** et éventuellement un quatrième critère qui tient aux **caractéristiques techniques**, étant entendu que ces critères n’ont pas la même valeur juridique.

* Premier critère, **la flottabilité de l’engin** :

Le navire est assimilé à ce qu’on appelle un bâtiment car un bâtiment au sens courant du terme est une construction d’une certaine dimension, d’une certaine envergure. Les navires assimilés au bâtiment ont en générale la même représentation du point de vue de la construction de l’engin**. Toutes les définitions en générale mettent l’accent sur la flottabilité de l’engin**. C’est le cas du code de la marine marchande de la CEMEC dont l’article 2 paragraphe 37 définit la notion de navire.

**La flottabilité est la caractéristique d’un engin qui peut se mouvoir en mer, dans l’eau par le biais d’une propulsion autonome ou non**. Et pour beaucoup d’auteurs, lorsque l’engin n’est pas flottable, il n’y a plus de navire, c’est par exemple toujours ce qui distingue le navire des **épaves**. **Une épave maritime est un navire qui a perdu sa flottabilité.**

Mais si l’on s’en tient seulement au critère de flottabilité, on sera amené à exclure certains types d’engins qui n’immergent pas dans l’eau mais qui surfent au dessus, c’est le cas des **aéroglisseurs**. Donc, **il est utile dans une définition plus large de dépasser le concept de flottabilité. C’est pourquoi le code sénégalais y a incluse les submersibles**.

En Droit internationale, **les conventions n’adoptent pas une conception harmonisée**. Certains d’entre elles excluent les submersibles alors que d’autres les prennent en compte. En vérité, tout dépend de l’objet de la convention envisagée.

* Deuxième critère, **les caractéristiques techniques de l’engin** :

La définition donnée par le texte fait allusion aux caractéristiques de l’engin. Il s’agit notamment :

* **De la dimension de l’engin**,
* **De son tonnage**, mais aussi
* **Des machines que comporte l’engin**.

**Dans la conception retenue dans le code de la marine marchande du Sénégal, ces caractéristiques importent peu dans la définition du navire**. En effet, il dit **« quelque soit sa forme, son tonnage ou sa propulsion mécanique »** l’engin est assimilé à un navire. Sous ce rapport, la conception est la même que le code communautaire d’Afrique centrale. **Cela permet en effet de qualifier de navire de petites embarcations sans grande envergure : un yacht, une chaloupe, un zodiaque.**

* Troisième critère, **l’immatriculation** :

La définition du navire retenue par le code renvoie aux **engins « immatriculés par les soins de l’autorité maritime compétente »**. Cela veut dire que **la formalité est nécessaire pour qualifier de navire un engin en Droit sénégalais**. Le code désigne comme autorités maritimes compétentes, **les administrations qui ont en charge le ministère de la marine marchande ou toute administration ou service qui ont reçus une délégation dudit ministère pour exercer cette autorité**. Concrètement, l’autorité maritime est la **Direction de la Marine Marchande,** devenue au Sénégal une agence nationale. C’est elle qui exerce les compétences dévolues à la marine marchande. **C’est l’ANAM qui procède à l’immatriculation des navires** et il se trouve que ce ne sont pas tous les engins flottant qui sont soumis à immatriculation et **la notion de navire en l’occurrence ne concerne que les navires immatriculés.**

* Quatrième critère, **le navire est l’engin qui effectue à titre principale une navigation maritime** :

Cela veut dire bien des choses : à titre principale signifie que **l’engin est destiné à faire la navigation maritime même s’il doit arriver qu’il fasse à titre exceptionnel, accessoirement, une navigation dans les eaux intérieures** (navigation non maritime, sur les côtes, fluviale**).**

**La navigation maritime justement s’oppose à la navigation fluviale**. Le navire navigue en mer alors que sur les fleuves naviguent les bateaux de navigation intérieure.

**Cette navigation maritime est définie comme étant celle qui s’effectue en mer**. **De façon générale et unanime en doctrine et en jurisprudence on retient que le critère principal, distinctif pour identifier le navire c’est ce critère là qui tient à la navigation qui s’effectue en mer**.

De façon plus précise, le navire est un engin qui doit pouvoir affronter les risques de la mer. En effet, la mer est un milieu très dangereux**, l’engin doit donc pouvoir affronter ces risques pour être qualifié de navire. Tout engin, même s’il est flottable, même s’il est immatriculé ne peut être qualifié de navire s’il n’est pas capable d’affronter les risques de la mer : c’est le cas bien sûr des épaves de navire**. Cette notion de risque maritime permet quand même de comprendre qu’on ne saurait faire fit en vérité des caractéristiques techniques de l’engin.

**PARA. 2ème : LES CARACTERISTIQUES DU NAVIRE**

Le navire comporte un certain nombre de caractéristiques dont certains permettent de l’individualiser voire même de le personnifier c'est-à-dire de l’assimiler à une personne.

* On retiendra d’abord que le navire, quelque soit sa dimension, est un **meuble**, un meuble par nature. Mais ce n’est pas n’importe quel meuble, c’est un meuble d’une certaine dimension, d’une certaine valeur, mais surtout un **meuble immatriculé**. Le navire et l’aéronef sont en Droit les rares meubles susceptibles d’immatriculation. En effet, c’est un **meuble par nature auquel on assigne le régime des immeubles.**
* **Personnifié** car il a un nom, un port d’attache, une nationalité etc.
* **Le nom** :

Le navire a un nom et **le nom doit être porté de façon apparente sur la coque du navire**. Ce nom est **attribué librement par le propriétaire du navire** et c’est un nom qui est **protégé**.

* **Le port d’attache** :

Le port d’attache correspond en vérité à ce que l’on appellerait **le domicile du navire**. Il se définit comme étant **le port où se trouve le service de la marine marchande qui a immatriculé le navire.**

* **La nationalité** :

Tout navire doit avoir une nationalité, en Droit maritime on appelle ça un **pavillon** et **le navire a en générale pour nationalité celle de l’Etat dont relève son port d’attache, la nationalité du pays où il est immatriculé**. C’est important, parce qu’en Droit international, **le pavillon est essentiel car il détermine la loi applicable au navire**.

**Le code sénégalais le précise, le navire battant pavillon sénégalais est soumis à la loi sénégalaise qu’on appelle communément la loi du pavillon.**

**L’immatriculation qui permet de conférer la nationalité**, est un acte juridique assez sérieux.

C’est la raison pour laquelle elle ne doit se faire que par l’**autorité maritime compétente** et dans des **conditions extrêmement rigoureuses**, des **conditions draconiennes**. En effet, le code sénégalais a retenu que pour être immatriculé au Sénégal, **le navire doit avoir un lien objectif avec notre pays**, mieux encore, le code a retenu (**Art. 90 et s**.) ce qu’on appelle **le critère du contrôle** qui doit caractériser le lien objectif entre le navire et le Sénégal.

Le code distingue suivant que c’est un **navire de pêche** ou un **navire de mer**. **Tous les navires de pêche doivent être détenus à plus de 50% à des nationaux sénégalais ou à des ressortissants des Etats membres de la CEDAO**.

Pour les autres types de navire **(navires de mer), ils doivent appartenir à plus de 51% à des nationaux sénégalais ou à des ressortissants des Etats membres de la CEDAO.**

S’agissant des **sociétés**, les mêmes conditions sont prévues en y ajoutant le fait qu’**elles doivent avoir leur siège au Sénégal, le conseil d’administration et le Directeur Général ressortissants du Sénégal**. Ces critères rigides ont pour objet d’éviter l’**immatriculation de complaisance qui amènerait un Etat à attribuer un pavillon à un navire sans qu’il y ait de liens réels entre ce navire et l’Etat en question**. Ces Etats qui le font sont appelés des **pavillons de complaisance** (Nigéria, Grèce, Panama etc.). Les pavillons de complaisance se caractérisent par des **législations non contraignantes pour les navires, qui ne soumettent les navires à aucune contrainte particulière, aucun contrôle de sécurité, aucun respect du travail des gens de mer**. La conséquence, c’est que les navires battant sous pavillon de complaisance sont des **navires sous normes**, c'est-à-dire qui ne respectent aucunes normes internationales. C’est la raison pour laquelle toutes les grandes catastrophes maritimes ont des pavillons de complaisance pour cause.

**PARA. 3 : LES GARANTIES SUR LE NAVIRE**

Le navire est un **bien**, cela veut dire qu’il est soumis au **Droit des biens**. Mais, c’est un bien d’un genre particulier. **En tant que bien, il fait partie du patrimoine de l’armateur, de celui de son propriétaire. Par conséquent, il devrait pouvoir répondre pour garantir les engagements de son propriétaire. De ce point de vue, il fait partie des droits de gage général du patrimoine de l’armateur car il est soumis au Droit commun. Cela veut dire également que l’armateur peut donner son navire en garantie d’une dette qu’il va contracter. De ce point de vue également, le navire peut être un objet de garantie spéciale.** Mais, la particularité de cette matière c’est que le navire est souvent isolé dans le patrimoine de l’armateur. C’est comme s’il était réservé seulement à certains créanciers. C’est pourquoi en matière maritime, il y a une doctrine assez puissante qui remet en cause la notion de l’**universalité du patrimoine** (il est à remarquer qu’une personne ne peut avoir plus d’un patrimoine). Cette doctrine estime qu’un armateur aurait **deux patrimoines** : son **patrimoine maritime** et son **patrimoine terrestre**, le premier constitué par son (ses) navire (s) et appelé « **fortune de mer** » (le terme fortune qui peut avoir deux sens : d’abord le **risque maritime**, ensuite les **biens en mer**). Cet armateur peut bien donner son navire en garantie, ce en application du Droit commun, mais en l’occurrence des **règles spéciales** sont prévues, des **règles dérogatoires au Droit commun** : il s’agit des **privilèges maritimes** (A) et des **hypothèques maritimes** (B).

**A – LES PRIVILEGES MARITIMES**

**1 - DEFINITION**

Dans le code de 2002, les privilèges sont prévus aux **articles 151 et suivants** du code de la marine marchande. Il est défini comme une **sûreté réelle légale qui confère au créancier un droit de préférence sur les autres créanciers en raison de la nature de la créance sur le navire, le frète et les accessoires du navire.** C’est une **garantie légale**, c’est-à-dire qu’elle n’est pas conventionnelle et n’a pas besoin d’être prévu par les parties au contrat car prévue par la loi (de cette manière, le créancier n’est pas sans garantie malgré le fait que le contrat n’en ait pas prévu, il n’est **pas un créancier chirographaire**). **Le droit de préférence confère un rang préférentiel à son titulaire, celui d’être payé avant d’autres créanciers, à un rang préférentiel**.

**2 – L’ASSIETTE DU PRIVILEGE**

Le privilège maritime, comme toute garantie réelle, a une **assiette**, **il repose sur quelque chose** ; il a pour assiette :

* **Le navire**
* **Le frète et**
* **les accessoires du navire.**

Le **frète** en question signifie en Droit maritime deux choses différentes :

* Il peut désigner **la marchandise** et des fois,
* **Le prix du transport de la marchandise.**

Les **accessoires** peuvent désigner :

* les **indemnités dues au navire** ou alors,
* les accessoires du navire lui-même, c'est-à-dire **tous les instruments de navigation attachés au navire.**

**3 – L’ENUMERATION DES PRIVILEGES**

L’**article 153** du code énumère une liste de **sept privilèges maritimes**. En principe, cette liste institue en même temps un **classement des privilèges de 1 à 7**. Toutefois, ce classement n’est pas toujours le même suivant les législations. Ainsi, suivant l’article 153, **le premier privilège est constitué par les frais de justice** c'est-à-dire que **la loi considère que celui qui a permis de saisir le juge est plus méritant que les autres créanciers** (il est ici pris en compte non pas le créancier mais la nature de la créance). **Le deuxième privilège est constitué par les créances dues au capitaine du navire**.

L’autre particularité des privilèges maritimes c’est qu’**elles sont divisées en deux familles**:

* les **privilèges de premier rang** et
* les **privilèges de second rang**.

**Les privilèges de premier rang sont ceux qui sont énumérés dans l’article 153 de la loi, il y en a 7.** Les autres privilèges ne figurent pas dans l’article 153 mais ailleurs. **Comment distinguer les deux ?**

**La spécificité est que tous les privilèges de premier rang viennent avant l’hypothèque et les privilèges de second rang viennent après l’hypothèque (le créancier hypothécaire est en 8ème position).** **Les privilèges maritimes de premier rang sont tous assortis d’un droit de suite (paradoxe car en général, le privilège en Droit commun ne confère qu’un droit de préférence et non les deux à la fois, excepté au bailleur d’immeuble, créancier, sur les meubles meublant de son débiteur, le locataire).**

**B – L’HYPOTHEQUE MARITIME**

Elle est prévue aux **articles 162 et suivants du CMM** qui réglemente celle-ci. **C’est une sûreté conventionnelle contrairement aux privilèges maritimes, ce qui veut dire qu’elles ne peuvent exister en dehors d’un contrat formellement prévu pour cela entre l’armateur débiteur et le créancier bénéficiaire**. C’est là aussi une **particularité du maritime** car en Droit commun, l’hypothèque légale existe, mieux encore, l’AU prévoit l’hypothèque judiciaire. Mais, **en Droit maritime, il n’est retenu que l’hypothèque conventionnelle et elle seule.**

**Cette hypothèque porte sur les navires et doit être forcément constatée par écrit**. Mais, **contrairement à l’hypothèque de Droit commun, il n’est pas exigé que l’acte soit un acte notarié, il peut être également sous seing privé**. Et **les formalités doivent se faire en relation avec l’autorité maritime compétente**.

**Cette hypothèque maritime a pour assiette le navire**. **L’assiette ne porte que sur le navire et lui seul**. Le navire en question est celui immatriculé, c'est-à-dire que **seuls les navires immatriculés peuvent être hypothéqué**. Cela joint sous ce rapport le Droit commun.

Cette hypothèque va conférer au créancier hypothécaire le **droit de suite** et le **droit de préférence**. Cela veut dire que si jamais le navire venait à être vendu ou passé en d’autres mains, le navire pourrait être poursuivi.

**Toute personne voulant acheter un navire devra s’enquérir de l’état des droits réels sur le navire auprès de l’autorité qui a immatriculée le navire**.

**Si jamais le navire fait l’objet d’une hypothèque, il aura intérêt à purger l’hypothèque avant d’acheter le navire, c'est-à-dire désintéresser le ou les créanciers hypothécaires. S’il ne les connaît pas, il pourra consigner le montant équivalent**.

**PARA. 4 – LA RESPONSABILITE DU PROPRIETAIRE DU NAVIRE**

Cette responsabilité est réglementée de façon particulière et celle-ci a évolué dans le temps. **Le principe consiste à dire que l’armateur propriétaire, est responsable du fait de son navire**. Au Sénégal, par exemple dans la **vielle loi du 22 mars 1962 abrogée**, il avait été prévu **la notion d’abandon de navire qui signifie que lorsque le navire cause un dommage, son propriétaire avait la possibilité d’abandonner son navire à ses créanciers dès lors appelés créanciers abandonnataires**. **Ce régime d’abandon faisait que les créanciers pouvaient vendre le navire pour se faire payer**. **Le navire ainsi vendu peut toutefois ne pas suffire à payer la somme due.**

 **Cette législation a été abandonnée au profit d’une nouvelle institution en matière de créances maritimes**. Cette institution résulte de la **convention de Londres adoptée en 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière maritime** (il faut remarquer que **le Sénégal n’a pas ratifié cette convention d’où quelques problèmes lors du naufrage du bateau « le Joola** »). **Cette limitation est prévue en Droit interne aux articles 112 et suivant.**

La particularité, c’est que c’est un fonds qui est institué, un **fonds d’indemnisation mis en place par l’armateur responsable et qui va servir à indemniser les victimes** **c'est-à-dire que l’armateur va conserver son navire intact**. **Un tel fonds est constitué de telle sorte que toutes les victimes pourront se faire indemniser.**

**PARAGRAPHE 5 : LA SAISIE DES NAVIRES**

Le navire est un bien meuble par nature mais qui très souvent est soumis au régime juridique des immeubles. C’est pourquoi **on dit que le navire est hybride de meuble et d’immeuble**. Cette acception est particulièrement vraie en matière de saisie de navire. En effet, la saisie de navire se fait de deux manières, soit c’est :

* une **saisie conservatoire** soit c’est
* une **saisie exécution**.

**A – LA SAISIE CONSERVATOIRE**

1. **LE DROIT APPLICABLE A LA SAISIE CONSERVATOIRE**

La saisie conservatoire de navire est **réglementée dans la loi interne du CMM**, mais aussi liée par la **convention internationale de 1952 sur la saisie conservatoire de navire**. Il se trouve qu’en l’occurrence il existe un **AU de l’OHADA sur les voies d’exécution**. **Dans la pratique jurisprudentielle qui n’a jamais été convenablement justifiée, on n’applique pas l’AU en matière de saisie conservatoire**. En principe la raison qui peut le justifier c’est le **caractère très spécifique des saisies maritimes**.

Pendant longtemps ; il y a eu une **divergence** en ce qui concerne la saisie conservatoire. Mais le principe est clair, **lorsqu’il s’agit de saisie internationale, en principe, il faut appliquer la convention de 1952 et elle est censée être internationale lorsqu’il y a un élément d’extranéité par exemple, que le navire qu’il faut saisir bat pavillon étranger**. **En l’absence d’éléments d’extranéité, dans ce cas là il faudra appliquer le CMM**.

1. **SAISIE DE NAVIRE ET NOTION VOISINE**

Mais du point de vue de la terminologie il faut distinguer la **saisie de navire** de l’**arraisonnement de navire**. **La saisie de navire est une affaire purement de nature civile et commerciale, c’est un créancier qui va saisir le navire par voie de justice. Il n’y a pas de saisie sans autorisation du juge**. **Quant à l’arraisonnement, c’est une décision de l’autorité publique tendant à immobiliser un navire à la suite d’une infraction. Ici, il s’agit d’une affaire pénale**. Cela intervient si souvent **en matière de pêche** lorsqu’un navire pêche dans nos eaux **sans licence**. Nous ne parlons ici que de saisie de navire.

1. **CAS DE SAISIE**

Avant l’entrée en vigueur de la nouvelle loi de 2002 la notion de saisie de navire n’avait pas été définie dans l’ancienne loi. Mais la convention de 1952 a bien défini le concept. **Il faut dire que pour saisir conservatoirement un navire il suffit d’avoir une créance maritime contre le navire c’est à dire une créance liée à l’exploitation du navire.**

* C’est le cas **lorsqu’on a fait transporter une cargaison**:
* qui  arrive **endommagée** ou
* **qui n’arrive pas du tout**,
* il n’y a **pas de livraison à l’arrivée** ou alors
* on a été **livré avec du retard**.
* C’est également le cas **lorsque le navire endommage les installations portuaires**.

Tous ces dommages permettent à ces victimes là de saisir le juge pour demander l’autorisation d’ordonner une saisie conservatoire du navire en cause.

1. **CONTROVERSE JURISPRUDENTIELLE RELATIVE A L’EXECUTION DE LA SAISIE**

Pendant longtemps, la **jurisprudence sénégalaise** en l’occurrence, a été divisée en deux tendances, **certains juges rendaient des ordonnances de saisie conservatoire en précisant que c’était une saisie avec immobilisation**. **D’autres rendaient ce même type d’ordonnance sans préciser qu’il fallait immobiliser le navire.**

La conséquence c’est que le créancier saisissant va porter à la connaissance du **commandant du port** l’ordonnance dont il a bénéficié **à** **charge pour le commandant de veiller à l’exécution de l’ordonnance. Le commandant du port dans sa pratique a très souvent refusé de faire lever le voile, la sortie des navires pour lesquels la saisie précise qu’il faut l’immobiliser**. **Mais pour ceux des saisies pour lesquelles le juge n’a pas précisé qu’il faut une immobilisation, le commandant du port a laisser faire et les navires ont levé le voile.** Cette pratique non seulement jurisprudentielle mais aussi du port a semé une grande **confusion** en ce qui concerne la saisie conservatoire du navire. **En vérité, il faut dire qu’en matière de saisie conservatoire ou de saisie tout court, l’immobilisation est inhérente à la saisie. Cela veut dire que l’immobilisation du navire est l’effet normal de l’ordonnance de saisie. Cela veut dire qu’il est superfétatoire de préciser que l'expression "saisie" doit être suivie de celle d’"immobilisation".** **Ce débat jurisprudentiel et doctrinal ne doit plus exister avec la loi du 16 août 2002 qui a expressément repris la disposition interne de 1962 précisant que la saisie signifie immobiliser le navire.**

1. **LA GARDE DU NAVIRE SAISI ET OBLIGATIONS DU GARDIEN**

La saisie conservatoire de navire, comme toute saisie conservatoire, n’opère pas transfert de propriété du navire du débiteur saisi au créancier saisissant. **Le navire est immobilisé, un gardien est élu, en** **principe c’est le créancier saisissant** étant entendu que **le port n’est pas gardien de la saisie.**

**L’obligation qui pèse sur le port, c’est d’empêcher le navire de lever le voile parce qu’il est sous main de justice**. Le gardien de la saisie est en effet **l’obligation de veiller à la conservation du navire saisi**. Cela veut dire qu’il doit **éviter :**

* **que le navire ne dépérisse**, il doit **éviter**
* **les vols**, il doit par exemple
* **veiller au renouvellement de l’assurance du navire en attendant la suite de la procédure**.
1. **LA MAINLEVEE DE LA SAISIE CONSERVATOIRE**

Le navire est en général un navire de commerce et il n’a pas intérêt à ce que le navire soit saisi longtemps, c’est pourquoi **il est permis au navire saisi de requérir des mains du juge une autorisation de lever la saisie, c’est la mainlevée de la saisie conservatoire**, il s’agit pour le même juge qui a rendu l’ordonnance d’autoriser la main levée si les conditions sont réunies.

Ces conditions sont que :

* **le débiteur peut contester en disant qu’il n’est pas débiteur et conteste ainsi le principe de l’existence de la créance** et comme la saisie conservatoire est une procédure d’urgence, on saisi le juge de l’urgence, le juge du provisoire et non pas le juge du fond. Si la créance n’est pas établie il pourra ordonner la main levée et le navire sera libre de partir.
* Mais si ce principe est avéré, **la main levée ne pourra être obtenue devant le juge qu’à la condition que le navire mette en place une caution**. Par exemple : il va fournir une **caution bancaire** c’est à dire un **engagement par lequel la banque va garantir le paiement de la créance à la place du débiteur**. La main levée permet au navire de partir. **Il appartiendra au créancier saisissant de saisir le juge du fond dans un bref délai pour obtenir la conversion de la saisie conservatoire en saisie exécution**.

Et devant le juge du fond il y aura toujours un débat contradictoire. Le juge du fond ainsi saisi va décider du sort de la saisie. **S’il y a condamnation effective du navire, le navire devra payer, au besoin par la mise en œuvre de la caution**.

**B - LA SAISIE EXECUTION**

**Elle consiste à faire vendre le navire par voie de justice en vue de payer les créanciers**. **En l’occurrence, il n’existe aucune convention internationale. Le CMM du 16 Août 2002 traite de la question. L’AUVE traite également de la question par les saisies immobilières**. Et comme le navire est un hybride de meuble et d’immeuble, **la saisie exécution du navire suit le régime de la saisie immobilière. En principe on applique les dispositions du CMM en vertu de la règle de la lég spéciali mais il n’est pas exclu de recourir à l’AU si la loi maritime comporte des insuffisances, mais l’AUVE dans ses dispositions concernant les immeubles en vue de la saisie vente**. Deux manières de le faire :

* C’est une **saisie conservatoire convertie en saisie exécution**,
* Une **saisie exécution directe**. Cette voie est rare. La première est la plus fréquente. Mais cette deuxième voie est **ouverte à tous créancier muni d’un titre exécutoire**.

Il s’agit effectivement d’un acte dont l’objet est de permettre la vente d’un bien, ce type d’acte est énuméré dans l’AUVE et parmi eux on a :

* les **décisions de justice** mais aussi
* les **actes notariés.**

 Mais principalement ce sont les décisions de justice. Ils ont ceci de commun, c’est qu’ils comportent la **formule exécutoire** c’est-à-dire un commandement requérant le concours de la force publique pour aider à **l’exécution manu militari** (par la force).

**L’exécution de la décision de saisie est précédé par le commandement de payer servi par voie d’huissier de justice**, et la procédure de vente se fait exactement comme en matière d’immeuble. C’est une **procédure très solennelle** qui se fait par le juge appelé le **juge des criés** dans le cadre d’**audiences solennelles et spéciales**.

**CHAPITRE 2 : LA NAVIGATION MARITIME**

**La navigation maritime est définie à partir de deux critères** :

* **le critère géographique** qui détermine et met l’accent sur le lieu pour dire que **la navigation maritime est celle qui s’effectue en mer à l’opposition de la navigation fluviale c'est-à-dire la navigation par laquelle le navire est soumis aux risques maritimes**.
* **Le critère matériel** qui permet de **mettre l’accent sur l’affectation du navire (navire de commerce, navire de pêche)**.

Cette navigation maritime permet de sortir 3 éléments importants :

* Le **personnel de la navigation**,
* La **sécurité de la navigation** et
* Les **accidents de la navigation**.

**SECTION 1ERE: LE PERSONNEL DE LA NAVIGATION**

**Compte tenu de la dangerosité de la mer, milieu très hostile par nature, le personnel de navire doit être professionnel**. C'est-à-dire que le navire doit avoir un personnel apte à effectuer le travail en mer. Ce personnel est appelé « gens de mer » ou « marins ».

Ce personnel est soumis à une législation spécifique différente du droit commun à tout point de vue. En effet, ils sont soumis au code du travail maritime (CTM) différent du code du travail de droit commun. Cela est lié au particularisme du droit international maritime lui-même lié à l’hostilité du milieu marin. Dans ce personnel, on va distinguer **le capitaine du navire** qui est le patron et ensuite **les autres marins** (article 286 et s. du code de la marine marchande).

**PARAGRAPHE 1ER: LE CAPITAINE**

Le capitaine du navire est aussi appelé **commandant du navire**, c’est le **commandant de bord**. Un vieil adage dit de lui qu’ « en mer, après Dieu, c’est le capitaine ». C’est une personne qui a reçu une formation de très haut niveau. On les appelle les Capitaines au Long Cours (CLC). **Le capitaine est différent du pilote en droit maritime. Dans l’aérien, celui qui conduit l’avion, on l’appelle le pilote. En matière maritime, le pilote c’est autre chose. Le pilote en droit maritime est aussi appelé le CLC mais il joue un autre rôle différent. Le pilote c’est comme un employé du port, un agent du port pour aider les navires entrant ou sortant de ce port à manœuvrer sans difficultés majeures. C’est un simple conseiller qui ne manœuvre pas. Il permet aux navires d’entrer et de sortir plus facilement du port. Le pilote en droit maritime est différent du pilote d’avion**.

 Le capitaine du navire exerce des fonctions très importantes. C’est la raison pour laquelle il a des pouvoirs importants qui lui sont conférés par la loi. Evidemment, il est lui-même **employé du navire** c'est-à-dire de celui qui exploite le navire que l’on appelle l’armateur.

**L’armateur est souvent le propriétaire du navire. Mais d’autres personnes peuvent jouer le rôle d’armateur. Dans l’affrètement du navire, il peut arriver que le fréteur joue le rôle de mandataire de l’armateur. Par exemple, quand il doit transporter de la marine marchande, il lui faut un mandat**.

Le principal rôle du capitaine c’est :

* **un rôle technique** c'est-à-dire assurer la conduite du navire en mer et donc toutes les prérogatives qui en sont l’accessoire, notamment : **le** **maintien du navire en bon état.** On dit qu’il a **un pouvoir nautique** et une **responsabilité nautique**.
* Il a également **le pouvoir d’assurer la sécurité de la navigation**.
* En dehors de ces prérogatives, il en a bien d’autres notamment, il doit **assurer la sécurité et le maintien de l’ordre à bord du navire**.
* On lui doit respect et obéissance. Et cela lui est conféré par la loi. C’est pourquoi il a un **pouvoir de sanction**.
* D’autres prérogatives sont confiées au capitaine. Ainsi, en mer, **le capitaine peut jouer le rôle d’officier d’état civil**. Il peut constater les naissances à bord. Un enfant né dans son navire sera considéré comme étant né dans l’Etat du pavillon du navire.
* Il peut avoir **la qualité d’officier de police judiciaire** c'est-à-dire d’effectuer à bord l’enquête préliminaire.

La raison de ces prérogatives c’est que le voyage marin peut durer des semaines, voire des mois. Le capitaine, dans le même sens, est considéré pendant le voyage comme **la mémoire du navire**, c’est le **dépositaire d’un certain nombre d’actes** c'est-à-dire que tous les documents lui sont confiés. Si c’est un navire de commerce, tous les documents concernant l’expédition lui sont remis. Ex : la charte des parties, les commerçants etc.

 Il tient au même titre **un livre de bord** qui est **un journal de bord** qu’il doit remplir tous les jours (pas de surcharge) en y relevant tous les événements survenus dans le navire pendant la navigation (bagarres, accidents). **Ce journal et toutes les informations qui y sont reportées font foi jusqu’à inscription de faux**. Cela veut dire que le journal va être **côté** et **paraphé** par l’autorité compétente généralement le **président du tribunal compétent**.

 Compte tenu de toutes ces prérogatives, le capitaine assure une responsabilité assez importante. Compte tenu de l’hostilité de la mer, du milieu où il évolue, **la règle c’est qu’il est responsable du fait de la faute prouvée**. C’est pourquoi dans certaines législations, on distingue la **faute maritime** de la **faute commerciale**.

**La faute maritime est celle qui résulte de la gestion de cargaison**. Anciennement, le capitaine été tenu pour **seul responsable de la faute maritime** qui était donc une **cause d’exonération pour l’armateur**. **La Cowert enterrat du 25 août 1924** avait codifié cette pratique qui continue de s’appliquer dans de nombreux pays, mais elle a été abandonnée par la **convention du 31 mars 1978** entrée en vigueur le 1er novembre 1992, convention qui a été ratifiée par une trentaine de pays dont le Sénégal. La distinction entre ces deux fautes ne s’applique plus dans les pays qui ont ratifié cette convention (**cette convention a abrogé la faute maritime, nautique du capitaine**).

**PARAGRAPHE 2 : LES AUTRES MARINS**

Les autres marins sont des **employés de l’armateur**. **En principe, ils sont des professionnels de la navigation maritime** (**aptitude technique**, **physiques** et **mentales**). C’est pourquoi c’est un **corps paramilitaire préparé à affronter les hostilités maritimes**. Pour être marin, il faut être majeur c'est-à-dire **avoir 18 ans révolu**. Il peut arriver qu’on ait **moins de 18 ans** et travailler en mer, c’est l’exception. Cela concerne **les apprentis** et **les stagiaires**.

Quand ce dernier est appelé **mousse, il a moins de 16 ans**. S’il a **moins de 18 ans, on l’appelle novice** (entre 16 et 18 ans). Pour effectuer un travail maritime, il faut avoir été recruté pour cela sur la base d’un **contrat d’engagement maritime**. **Ce contrat est toujours constaté par écrit, signé par le marin et par l’armateur et soumis au visa de l’autorité maritime compétente c'est-à-dire de la marine marchande chez nous**.

Ce contrat peut se présenter sous 3 formes du point de vue de la durée, c’est :

* **Le contrat à durée déterminée,**
* **Le contrat à durée indéterminée** et
* **Le contrat conclu pour un seul voyage**.

Celui qui va être engagé comme **marin ayant 18 ans révolu**, il est exigé de lui qu’il ait un **casier judiciaire dans lequel il n’y a pas une condamnation d’une peine de prison excédant 6 mois**.

Le code sénégalais prescrit que le marin doit être **de nationalité sénégalaise** à moins qu’il existe de **dérogations s’il n’existe pas de marins sénégalais**.

**Cette disposition de la loi sénégalaise est en contradiction avec les normes de l’UEMOA**. En effet, le **Traité de l’UEMOA de janvier 1994** prévoit expressément **le principe de l’assimilation des nationaux aux autres ressortissants des pays de l’union**. **L’article 301 alinéa 1er du CMM exige que le marin soit sénégalais**.

En mer, les conditions de travail sont telles que le marin est soumis à la **règle de l’obéissance**, à la **hiérarchie**. Il doit avoir un **comportement adéquat** (habillement, langage, propreté, etc.).

Le temps de travail est normé (un temps de travail et un temps de repos). Le marin va effectuer le travail, en principe, que celui pour lequel il a été engagé. A titre exceptionnel, **dans l’intérêt du service et de la navigation**, il peut arriver qu’il soit commis à d’autres tâches, mais c’est l’exception.

**Le navire est une société d’abord**. Une communauté unie dans le même sens. Lorsque le capitaine se rend compte qu’il y a un **clandestin à bord**, il va **le mettre dans le journal de bord** et le **signaler à l’arrivée**. La législation exige que le clandestin soit **rapatrié vers son pays d’origine par les frais de l’armateur**. Il est **interdit** au capitaine, quelqu’en soit les raisons, **de jeter un clandestin en mer**.

S’agissant du temps de travail, il est réglementé de façon stricte par le CMM surtout **pour les mineurs. Ils ne doivent pas travailler plus de 6 heures** et **pour le majeur c’est 8 heures par jours**. Le maximum de temps de travail est de **10 heures**. **Les mineurs ont droit à un repos de 30 minutes après 4 heures de travail**, **il est interdit de faire travailler un mineur entre 21 heures et 6 heures du matin**.

**SECTION 2EME: LA SECURITE DE LA NAVIGATION MARITIME**

Le navire évolue en milieu hostile. C’est ce qui fait la caractéristique du droit maritime. L’élément premier de la navigation c’est le navire. Or, il n’y a pas de navire sans sécurité. **Le CMM traite de la sécurité aux articles 7 et suivants.**

**Le navire doit être en bon état de navigabilité c'est-à-dire apte à prendre la mer et à tout point de vue.** Pour la sécurité, l’autorité maritime y joue un rôle central.

Le navire est soumis à des **visites techniques**. **Ce sont des inspections de sécurité effectuées sous le contrôle et par les agents de la marine marchande**. **Un navire ne doit prendre la mer que s’il ne présente toutes les conditions de sécurité.** Un navire ne présentant pas toutes ces **conditions requises** constatées par la marine marchande est **interdit de naviguer**. Si toutes ces conditions sont réunies, **l’autorisation de navigation (permis de naviguer) est délivrée par la marine marchande**. La marine marchande est l’épine dorsale de la sécurité maritime.

Il y a au moins **3 types de visites** (d’inspections) que prévoit le Sénégal :

* **La visite de mise en service** : elle intervient **lorsqu’un navire vient d’arriver au Sénégal**. Qu’il soit neuf ou ancien, il est soumis à cette visite avant de prendre la route ;
* **La visite annuelle** : tous les ans, le navire est soumis à cette visite **pour voir s’il est encore apte à la navigation**. C’est à la suite de cette visite qu’on renouvelle le permis de navigation ;
* **La visite de partance** : c'est-à-dire **de façon inopinée** et à tous moment, la marine marchande peut entrer dans un bateau **pour voir s’il réunit les conditions pour « lever le voile »**. s’il ne remplit pas les conditions, elle ne va pas le laisser partir.

Lorsque c’est un **navire qui bat pavillon étranger qui entre dans notre territoire**, l’autorité maritime compétente a le **pouvoir de vérifier s’il remplit les conditions pour naviguer**. S’il ne remplit pas les conditions, elle lui **interdit d’appareiller**.

A ce sujet, il existe une **coopération internationale divisant le monde en 5 régions**. Dans notre sous-région, nous sommes régis par **le Mémorandum d’entente d’Abuja**.

Dans le cadre des **visites techniques** qui sont effectuées sous l’autorité de la marine marchande, **le CMM a mis en place deux types de commissions**:

* **Une commission centrale de sécurité** (article 73) : elle existe **au plan national** et sous l’égide de la marine marchande ; et
* **Les commissions locales de sécurité** : qui doivent exister **dans chaque port**. Les commissions locales sont **composées de façon pluridisciplinaire** car le contrôle concerne plusieurs choses dans le navire.

Le contrôle donne lieu, en général, à la **délivrance de certificat** qui, si toutes les conditions sont réunies, permettent au Directeur de la marine marchande d’en conclure que le navire est navigable et de délivrer un **permis de navigation**. Parmi ces certificats, certains sont délivrés par les **structures indépendantes**, par exemple : les **sociétés de classification spécialisées dans le contrôle de sécurité**. Elles interviennent en matière immobilière ou hôtelière (par exemple le Bureau Veritas).

**SECTION 3 : LES ACCIDENTS DE LA NAVIGATION**

**La navigation maritime est donc soumise de façon fréquente au péril de la mer**. Ce qui explique que la navigation est une vraie aventure, une aventure avec de gros risques. C’est pourquoi en cours de navigation il peut y avoir beaucoup d’événements appelés **événements de mer**. **On appelle événement de mer l’un des trois accidents qui peuvent survenir pendant la navigation**. C’est :

* **l’abordage**,
* **l’avarie commune** et
* **l’assistance ou sauvetage maritime**.

**PARAGRAPHE 1er : L’ABORDAGE**

**L’abordage est un terme technique qui signifie la collision en mer entre deux navires**. Il fait l’objet d’une **convention internationale** mais **au Sénégal l’abordage est règlementé par les articles 195 et suivants. du CMM**. **Son régime juridique est très proche du droit commun car on vérifie en général celui des navires par la faute duquel est intervenu la collision**. **La faute peut être commune**, le partage peut être **équitable** comme il peut être **inéquitable** **La faute peut aussi être exclusive** c’est à dire **due à un navire et à lui seul** dans ce cas **la réparation dépendra des circonstances de la faute**.

**PARAGRAPHE 2 : LES AVARIES COMMUNES**

C’est une très veille institution qu’on appelait la **lex rhodia de jactu**. C’est l’avarie commune qui n’existe qu’en matière maritime (page 83 et s. du contentieux maritime). On l’oppose à ce que l’on appelle l’avarie particulière (art. 212 et s. du CMM).

Elle n’est règlementée par aucune convention internationale. C’est la règlementation contraction qui est rédigée par une ONG la CMI (Convention Maritime Internationale) et appelée les règles d’York et d’Anvers.

Il s’agit d’un **dommage volontaire provoqué par le capitaine pendant la navigation de façon consciente et volontaire mais dans le seul et unique but de sauver l’expédition d’un danger1**. **Le capitaine va consulter les principaux de l’équipage, demander leurs avis avant de prendre une décision**.

1. Voir l’article 211 du code de la marine marchande du Sénégal

On distingue deux types d’avaries communes : l’avarie dommage et l’avarie frais.

* **L’avarie est appelée dommage lorsque le capitaine prend la décision de jeter en mer une partie de la cargaison**.

* **Par contre elle doit être appelée avarie frais lorsque le capitaine décide d’engager des dépenses souvent substantielles pour sauver la cargaison. Dans tous les cas il y a avarie commune**.

Le capitaine a le devoir, si son navire est sauvé, de relater cet événement là dans son journal de mer, son livre de bord qui sera coté et paraphé par le président du tribunal, cela veut dire qu’**il doit décrire et déclarer l’avarie commune**.

**Le système d’indemnisation est très particulier et on l’appelle la contribution aux avaries communes, cela veut dire qu’il n’y a qu’un seul auteur du dommage mais tout le monde sera responsables et tout le monde sera débiteur de la réparation, tout le monde va être appelé à la contribution de l’avarie commune**.

**Même si le capitaine avait commis une faute à l’origine de l’expédition peu importe**, **les règles d’Anvers et d’York, retiennent que c’est ensuite seulement que celui qui aura contribué pourra se retourner contre le navire. Cela participe à encourager le sauvetage du navire en danger.**

**Seules les marchandises contribuent à l’avarie commune**. **En fait de contribution, c’est souvent les assureurs qui interviennent car aucune marchandises ne peut prendre la mer sans assurance**.

Si l’avarie commune est déclarée, le règlement est confié à un spécialiste qu’on appelle le **dispatcher** lequel va **constituer deux masses** comme en matière de succession ou de liquidation d’entreprise, **une masse débitrice** et **une masse créancière**. **La masse créancière c’est ceux qui doivent recevoir l’indemnité** et **la masse débitrice c’est ceux qui doivent payer l’indemnité**.

**En général, la contribution se fait au prorata de la valeur de la marchandise transportée en bateau. Ceux qui ont perdu une cargaison contribueront également, on dit qu’ils vont contribuer en « moins prenant ».**

**PARAGRAPHE 3 : L’ASSISTANCE MARITIME**

L’assistance maritime est un événement très liée à l’avarie commune. Elle est réglementée aux articles **232 et s. du CMM**. Elle est régie par une **convention internationale adoptée à Bruxelles le 23 septembre 1910**. Une autre convention a été adoptée récemment en 1999 mais elle n’est pas encore entrée en vigueur.

**L’assistance maritime est le fait pour un navire de porter secours à un autre navire qui serait en danger, en péril**. Le navire en péril est appelé **navire assisté** et le navire qui porte son secours est appelé **navire assistant**. **La condition sine-qua-none c’est qu’un navire assisté soit en danger de se perdre, en effet s’il n’est pas en danger il ne peut y avoir assistance maritime**. Ainsi **une épave ne peut pas faire l’objet d’assistance** maritime. **Un navire qui s’est échoué déjà ne peut non plus faire l’objet d’assistance maritime**. En effet **le droit maritime fait la différence entre l’assistance maritime et le remorquage maritime**. **Ce dernier consiste à tirer le navire vers une destination précise alors que dans l’assistance il y a non seulement cela mais aussi un préalable, le péril auquel il est soumis**.

**La difficulté, c’est qu’aussi bien en matière d’assistance qu’en matière de remorquage, c’est le même type de navire qui effectue la traction, ce sont les remorqueurs qui sont spécialisés dans ce genre d’activités là. Mais selon l’opération effectuée, le régime n’est pas le même**.

Au Sénégal et dans la sous région il y a une très grosse compagnie de remorquage qui est en situation de quasi monopole et qui opère depuis Nouadhibou jusqu’en Sierra Léone, c’est l’**Union des Remorqueurs de Dakar**  **(URD)** qui est une filiale d’une grande entreprise française.

**S’agissant spécifiquement de l’assistance**, **les conditions de mise en œuvre** sont précises mais assez délicates à interpréter. En effet, **le navire en péril doit demander secours**. Et cet appel au secours est traditionnellement fait par un signal appelé le **signal May Day** qui permet au navire remorqueur de porter secours. En effet, **le navire en danger est le mieux à même d’apprécier l’opportunité du secours**. Aujourd’hui de plus en plus et avec **l’évolution de la technologie armatoriale**, ce type de signal se fait par un **mécanisme hydraulique** **qui, si jamais il est immergé dans l’eau, déclenche le système au plan mondial**. Il est communément appelé **Système Mondial de Détresse et de Sécurité Maritime** **(SMDSM)**. En principe tous les navires doivent être équipés d’un tel système.

Une fois le signal déclenché, le principe c’est que **le bateau en péril va choisir l’offre qui lui sera faite et un contrat d’assistance maritime pourra en résulter**. Les négociations, souvent, peuvent durer, surtout si le navire en danger est un navire sous normes parce que dans ce cas il ne peut pas prendre seul une décision et doit se référer à ses supérieurs hiérarchiques. Et comme il ne respecte pas les normes de sécurité, il y a souvent des problèmes de communication entre lui et ses supérieurs hiérarchiques. Cela peut entrainer une perte de temps et donc aggraver la situation du navire. C’est ce qui est arrivé dans **l’affaire de l’Amoco Cadiz qui a coulé au large des côtes bretonnes en France en 1978**. L’Amoco Cadiz avait coulé à l’époque parce que le capitaine ne pouvait pas prendre seul la décision et devait se référer à la **maison mère à Chicago** **alors qu’officiellement son pavillon battait libérien**. Au moment où le navire acceptait l’assistance pour être secouru par un **remorqueur allemand,** il était déjà trop tard car le navire était suffisamment enfoncé pour être tiré des eaux.

 Le contrat en vérité est souvent conclu dans des conditions particulières notamment le navire en péril, n’ayant pas la liberté contractuelle exigée de façon habituelle dans ce genre de situation c'est-à-dire qu’il ne peut qu’**accepter** ou **refuser**. **Souvent, il accepte pour ne pas périr cela veut dire qu’il va accepter sous la contrainte**.

C’est ce qui explique qu’**une fois à terre il pourra remettre en cause le contrat et ses conditions. Il pourra invoquer le vice de violence morale viciant le consentement** (**arrêt de la chambre des requêtes du 27 avril 1987**, grands arrêts de la jurisprudence civil ; **arrêt de 1895,** revue trimestrielle de droit civil).

**Si jamais le contrat n’est pas conclu parce que le navire en danger refuse l’assistance pour des raisons diverses, la règlementation existante met à la charge du navire assistant une obligation d’assistance, il est obligé de porter secours**. **S’il ne le faisait pas et qu’il y avait naufrage, le navire assistant serait poursuivi pour non assistance à personne en danger**. **C’est donc un véritable dilemme. Cela est si vrai qu’on évite que le navire assistant propose son assistance dès l’entame, dès le début des opérations**. **On craint en effet qu’il soit motivé par l’appât du gain car la rémunération est en générale assez substantielle**.

Le navire assistant peut ne pas être un remorqueur, ce peut être un navire de commerce, de pêche. **Par rapport à ce devoir de porter secours, il n’est pas demander au navire assistant de faire preuve d’héroïsme. Il faut sauver lorsqu’on peut sauver, sans se mettre en péril.**

**L’opération d’assistance exige du navire assistant d’effectuer des actes matériels exceptionnels. En effet, l’assistance ne consiste pas seulement dans de simples conseils prodigués. Il faut des actes matériels concrets et exceptionnels**.

**L’autre particularité c’est que l’assistance exige que le navire assistant sauve tout ou partie du navire**. **C’est la condition pour qu’il puisse bénéficier de la rémunération convenue**. En effet en matière d’assistance il y a un adage assez célèbre qui voudrait que **« pas de rémunération sans résultat utile » : « no cure, no pay ».**  **Cela veut dire que si le navire sauveteur n’a pas pu sauver tout ou partie du navire en péril, il va perdre le droit à la rémunération, il n’aura pas droit à la rémunération**.

**En cas de réussite, il sera rémunéré**. Dans cette hypothèse **le navire assisté devra déclarer le montant qu’il a ainsi acquitté en avarie commune**. **La non-rémunération peut conduire à une injustice qui n’encouragerait pas les navires à porter secours**. **C’est la raison pour laquelle en matière de pêche, un correctif a été apporté par la convention de Concarno qui permet d’indemniser le navire assistant consistant** **à rembourser certains frais engagés dans l’opération**  (carburant, salaire etc.) **majoré du taux d’usure de l’engin** et **du manque à gagner**.

**Cette rémunération est un critère qui distingue l’assistance maritime du remorquage maritime. En effet en matière de remorquage, la rémunération est toujours due, elle n’est pas liée au résultat de l’opération** (**l’affaire du navire Awa, cour d’appel de Dakar 26 juin 1989**, contentieux maritime, tome 1, IKD).

**DEUXIEME PARTIE : LE COMMERCE MARITIME**

La mer est un milieu dans lequel on effectue beaucoup d’opérations commerciales. Il y a **des acteurs du commerce maritime** mais également **des opérations commerciales**.

**CHAPITRE 1 : LES ACTEURS DU COMMERCE MARITIME**

Il y a plusieurs acteurs, l’**armateu**r, **le chargeur**, **les auxiliaires maritimes**, et bien d’autres.

**SECTION 1 : L’ARMATEUR**

**On appelle armateur en droit maritime la personne qui exploite un navire**. Bien sûr, il y a plusieurs formes d’exploitations.

**L’exploitant du navire peut être le propriétaire du navire lui-même comme il peut s’agir d’un simple affréteur**. Les armateurs sont souvent assez bien organisés pour défendre leurs intérêts. Et **souvent un armateur est constitué sous forme de personne morale**:

* Il peut arriver que cette personne morale n’exploite qu’**un seul navire, single ship company**.
* Les **organisations des armateurs** peuvent se faire sous différentes formes. Tout dépend de l’objet de l’accord qui les unit :
* Une des formes les plus achevée, les plus élaborées, les plus fréquentes, mais qui aujourd’hui disparaît, sont les **conférences maritimes** qui est **une association d’armateurs qui fréquentent une même ligne, pratiquent les mêmes tarifs et qui, éventuellement, échangent des cargaisons**.
* Il y a par contre d’autres formes d’accord moins soudé ça peut être un **consortium** ou des fois
* un **accord de pool** (tome 2 sur les conférences maritimes, IKD).

Au Sénégal les armateurs ont disparus, sauf peut être en matière de pêche mais les compagnies de commerce ont disparu. Le Sénégal avait une compagnie de pêche appelée la **COSENAM** (Compagnie sénégalaise de navigation maritime) qui, en 1991, avait affréter deux navires de la SDV qui sont passés sous pavillon sénégalais, des contrats qui n’ont pas duré. La Côte d’ivoire avait deux armements de commerce la **CITRAM** et la **CIVOMAR**. Existait en Afrique des armateurs qui n’avait pas de navire du tout : la **SONAM** au Mali.

Chaque pays a ce qu’on appelle des **droits de trafic** c'est-à-dire **le droit d’importer et d’exporter, ou plus précisément le droit de transporter la cargaison qu’il importe chez lui ou qu’il exporte vers l’extérieur** (**VOCC** : Vessel Operating Common carrier et **NVOCC :** Non Vessel Operating Common Carrier).

**SECTION 2 : LE CHARGEUR**

**On appelle chargeur dans le commerce maritime la personne à qui appartient la marchandise importée ou exportée**. Les chargeurs sont également organisés. Mais en tant que **consommateurs de services de transport**, les chargeurs sont **biens moins puissants que les armateurs**. En Afrique ils sont organisés dans le cadre d’institutions appelées **conseil de chargeur**. Au Sénégal, l’organisation s’appelle **conseil sénégalais des chargeurs (COSEC)** crée par une **loi qui date de 1975**.

La plupart des pays africains sont dotés de tels conseils. En **Côte d’ivoire** on a **l’Office Ivoirien des Chargeurs**, au **Mali** c’est le **Conseil Malien des Chargeurs**, au **Bénin** c’est le **Conseil National des Chargeurs du Bénin**, en **Guinée** c’est le **Conseil Guinéen des Chargeurs**.

Ces conseils sont organisés de façon différente de leurs homologues européens. **En Europe, les chargeurs sont essentiellement et uniquement des privés alors qu’en Afrique, l’Etat est non seulement l’un des principaux offreur d’emploi mais aussi l’un des principaux importateurs et exportateurs**. C’est la raison pour laquelle **l’Etat est très présent dans les conseils de chargeurs en Afrique**. **C’est ce qui explique du point de vue juridique que les conseils sont des organismes d’Etat, des établissements publics. Au Sénégal par exemple, la loi de 1975 fait du conseil un établissement public à caractère professionnel (EPP)**. **Mais depuis l’avènement de l’UEMOA, l’union a exigé dans une directive que les conseils de chargeurs soient contrôlés par les opérateurs privés. En application de ces directives, la plupart des conseils se sont adaptés. Les Etats ne se sont pas totalement désengagés mais ils ont fait une large place aux privés**. Par exemple au Sénégal, **au niveau du COSEC, sur un conseil d’administration de 12 membres, l’Etat n’occupe que 3 sièges, les autres sont réservés au secteur privé. Et l’assemblée générale du conseil regroupe en principe tous les importateurs et les exportateurs par voie maritime**.

Il existe au niveau africain une **fédération de conseils de chargeur** qui s’appelle **l’Union des Conseils de Chargeurs Africain (UCCA)** basé à **Douala** qui coordonne les activités des conseils des Etats membres.

**Le rôle fondamental d’un conseil de chargeurs c’est de conseiller des chargeurs c’est à dire leur apporter toute forme d’assistance de manière à ce qu’ils puissent réussir leurs opérations que ce soit à l’import ou à l’export**. Le conseil est toujours dirigé par un **Directeur Général (DG)** **nommé par l’Etat** alors que le **Président du Conseil d’Administration (PCA)** est **nommé par le secteur privé**.

**SECTION 3 : LES AUXILIAIRES MARITIMES**

**Ils sont des intermédiaires dans le commerce maritime**. Certains interviennent à terre et sont les **auxiliaires terrestres,** les autres en mer, ce sont les **auxiliaires nautiques**.

 Parmi eux, certains sont **mandatés par le propriétaire du navire**, ce sont les **auxiliaires de l’armateur**, d’autres sont **mandatés par le chargeur**, ce sons les **auxiliaires du chargeur**. Ils interviennent donc pour le compte de la marchandise. Parmi ces auxiliaires le plus connu est :

* **le transitaire** **qui effectue des opérations en douanes sur la marchandise à l’import ou à l’export**. On a également,
* **le manutentionnaire** **dont le rôle est de faire embarquer la cargaison à bord au départ ou la faire débarquer à l’arrivée étant entendu que le manutentionnaire n’a rien avoir avec le docker.**

**Le manutentionnaire est une personne morale alors que le docker est une personne physique**. On a également

* **le consignataire de navire** **qui a pour rôle de représenter l’armateur au niveau du port, c’est également une personne morale.**

**SECTION 4 : LE CAS DE L’ASSUREUR**

**En matière maritime, l’assurance est obligatoire, que ce soit l’assurance du navire que l’assurance des marchandises.** Mais **l’assureur intervient pour garantir la responsabilité des acteurs**. Cette assurance est obligatoire depuis la loi du 18 février 1983 au Sénégal, une loi qui est impérative dans son champ d’application (voir Tome 2 du contentieux maritime, IKD).

**L’assurance maritime doit être faite par une compagnie privée domiciliée au Sénégal**. L’assurance du navire est appelée **assurance corps**, celle de la marchandise, l’**assurance faculté**.

**CHAPITRE 2 : LES OPERATIONS DU COMMERCE MARITIME**

Ces opérations du commerce maritime **se font très souvent** et **sont faites d’un port à un autre**, ce sont les **opérations de port à port**. C’est pourquoi les conventions actuellement applicables en matière de transport maritime sont appelés **conventions de port à port**. **Mais de plus en plus avec le développement du commerce international et surtout le phénomène de la conteneurisation, les opérations vont au-delà des ports maritimes**. C’est pourquoi se développe un autre concept, **les opérations de porte à porte** qui vont inclure non seulement le **tronçon maritime** de port à port mais aussi les **tronçons terrestres** qu’on appelle le **pré-acheminement** et le **post-acheminement**.

Pour cela, beaucoup de types de contrat différents peuvent être conclu pour transporter la marchandise.

* Les acteurs peuvent choisir de conclure un **contrat de transport maritime** **par lequel le chargeur va traiter directement avec l’armateur transporteur**.
* Il peut s’agir d’un **contrat d’affrètement maritime** qui est le concept utilisé pour désigner **la mise à disposition d’un navire d’une personne au profit d’une autre appelé avant le contrat de location**. Il y a plusieurs types d’affrètement de navire et le contrat lie un fréteur à un affréteur.**ge.**
* On a aussi le **contrat de tonnage** **appelé aussi** **contrat de volume** qui est **le contrat par lequel l’affréteur va s’engager à transporter pendant plusieurs voyages un certain tonnage de marchandises au profit d’une autre personne moyennant le paiement d’un frète**.
* Il peut s’agir aussi d’un **contrat de commission de transport**.

 (fin du premier semestre)

**INTRODUCTION**

**1ère PARTIE : LE NAVIRE ET LA NAVIGATION MARITIME**

**CHAPITRE 1er : LE NAVIRE**

**SECTION 1 : QU’EST-CE QU’UN NAVIRE**

**PARA. 1er : LES CRITERES DE DEFINITION DU NAVIRE**

**PARA. 2ème : LES CARACTERISTIQUES DU NAVIRE**

**PARA. 3 : LES GARANTIES SUR LE NAVIRE**

**A – LES PRIVILEGES MARITIMES**

**1 - DEFINITION**

**2 – L’ASSIETTE DU PRIVILEGE**

**3 – L’ENUMERATION DES PRIVILEGES**

**B – L’HYPOTHEQUE MARITIME**

**PARA. 4 – LA RESPONSABILITE DU PROPRIETAIRE DU NAVIRE**

**PARAGRAPHE 5 : LA SAISIE DES NAVIRES**

**A– LA SAISIE CONSERVATOIRE**

1. **LE DROIT APPLICABLE A LA SAISIE CONSERVATOIRE**
2. **SAISIE DE NAVIRE ET NOTION VOISINE**
3. **CAS DE SAISIE**
4. **CONTROVERSE JURISPRUDENTIELLE RELATIVE A L’EXECUTION DE LA SAISIE**
5. **LA GARDE DU NAVIRE SAISI ET OBLIGATIONS DU GARDIEN**
6. **LA MAIN LEVEE DE LA SAISIE CONSERVATOIRE**

**B- LA SAISIE EXECUTION**

**CHAPITRE 2 : LA NAVIGATION MARITIME**

**SECTION 1ERE: LE PERSONNEL DE LA NAVIGATION**

**PARAGRAPHE 1ER: LE CAPITAINE**

**PARAGRAPHE 2 : LES AUTRES MARINS**

**SECTION 2EME: LA SECURITE DE LA NAVIGATION MARITIME**

**SECTION 3 : LES ACCIDENTS DE LA NAVIGATION**

**PARAGRAPHE 1er : L’ABORDAGE**

**PARAGRAPHE 2 : LES AVARIES COMMUNES**

**PARAGRAPHE 3 : L’ASSISTANCE MARITIME**

**DEUXIEME PARTIE : LE COMMERCE MARITIME**

**CHAPITRE 1 : LES ACTEURS DU COMMERCE MARITIME**

**SECTION 1 : L’ARMATEUR**

**SECTION 2 : LE CHARGEUR**

**SECTION 3 : LES AUXILIAIRES MARITIMES**

**CHAPITRE 2 : LES OPERATIONS DU COMMERCE MARITIME**