



17/06/2024

ASPECTS CONTENTIEUX DU DROIT MARITIME

SORO MAMADOU
ARSTM

INTRODUCTION

Le droit maritime peut être défini comme étant l'ensemble des règles juridiques relatives à la navigation maritime, au transport des personnes et des marchandises par mer. A ce titre, il s'applique au navire, aux gens de mer dans leurs relations avec le navire, entre eux et avec les autres individus restés sur terre. Le régime juridique du droit maritime relève du domaine du droit international privé car l'activité maritime est soumise aux règles du commerce international.

L'espace privilégié des activités maritimes est et demeure la mer. Ainsi, au regard du droit international public, est considérée comme mer, « toutes les étendues d'eau salée en communication libre et naturelle à la surface de la terre ». Cette définition consacre ainsi, une distinction fondamentale entre les masses d'eau fermée et les masses d'eau libres ou ouvertes. La mer est un trésor par sa faune et par sa flore. Elle est aussi une source de richesse et de subsistance à travers les ressources minières et énergétiques que contiennent ses fonds et tréfonds. Son rôle dans la vie internationale fait également d'elle, un instrument d'échanges et une voie de communication entre tous les pays de la planète. En vérité, la mer est un lieu de mise en contact des peuples, un espace de dialogue de civilisations et par conséquent de relations paisibles. Toutefois, elle peut être source de conflits desquels, découle souvent le contentieux maritime qui, à l'instar de tous les contentieux nécessite des mécanismes de règlement. Les mécanismes mis en œuvre pour restaurer l'ordre sont de nature juridique et parfois spécifique à la matière. Tel est l'objet de ce cours, intitulé aspects contentieux de droit maritime.

CHAPITRE 1 : LES MECANISMES DE REGLEMENT DU CONTENTIEUX MARITIME PAR LES ACTES UNIFORMES

1- DEFINITION DU CONTENTIEUX

Le contentieux peut être défini de deux manières :

- De façon générale, le contentieux est le règlement des litiges. C'est la raison pour laquelle, les administrations publiques et privées sont dotées d'un service du contentieux.
- De façon spécifique, le contentieux est le règlement des litiges devant le juge compétent ou devant la juridiction compétente. Par conséquent, le contentieux maritime est le règlement des litiges maritimes devant le juge compétent.

2- LES ACTES UNIFORMES

- Les actes uniformes sont les actes qui harmonisent le droit des affaires dans l'espace UEMOA (Union Economique Monétaire Ouest Africaine). Il s'agit du traité de l'OHADA qui a une incidence sur le commerce maritime dans la mesure où les actes ayant trait à la navigation maritime sont considérés comme étant des actes de commerce.

SECTION 1 : LE REGLEMENT DU CONTENTIEUX MARITIME PAR LA COMMISSION ET LA COUR DE JUSTICE DE L'UEMOA

La commission et la cour de justice de sont les deux organes chargés du règlement du contentieux maritime au sein de l'UEMOA.

A- LE REGLEMENT DU CONTENTIEUX MARITIME PAR LA COMMISSION

La commission est un organe de l'UEMOA. Elle est composée de sept commissaires et peut être saisie par toute personne physique ou morale d'une plainte en violation des textes régissant le secteur maritime. Deux types d'actions peuvent être diligentés du point de vue du commerce maritime. Il s'agit de l'action pour entrave à la libre concurrence et l'action pour discrimination fondée sur le privilège de nationalité.

1- L'action pour entrave à la libre concurrence

Cette action peut être diligentée dans trois cas :

- Lorsqu'il s'agit d'ententes prohibées qui sont perçues comme des interdictions occasionnées par certaines entreprises.

- L'abus de positions dominantes
- La rupture de l'égalité des nationaux et assimilés devant la loi.

2- L'action pour discrimination fondée sur le privilège de nationalité

Elle est ouverte en cas de violation des règles relatives à la libre circulation des personnes, des services, des capitaux et des marchandises.

NB : Quel que soit le type d'action dont la commission est saisie, elle a l'obligation de motiver ses règlements, directives, décisions et de les notifier à leurs destinataires.

B- LA COUR DE JUSTICE

La cour de justice de l'UEMOA connaît deux types de recours qui intéressent le contentieux maritime. Il s'agit du recours à titre préjudiciel et le recours à titre juridictionnel.

1- LE RECOURS A TITRE PREJUDICIEL

La cour intervient à titre préjudiciel lorsqu'elle est simplement consultée, non pas pour connaître du contentieux, mais pour donner son avis sur l'interprétation ou la légalité des textes de l'union. L'institution de ces recours participe de l'harmonisation des pratiques et jurisprudences des différentes institutions de l'Union et des Etats membres dans l'application des textes. Les conditions et effets de ces recours sont les suivants :

1-1- Les cas d'ouverture

Ils interviennent dans deux cas :

- Le recours en interprétation des textes quand il s'agit d'interpréter le Traité de l'Union, les actes des organes de l'Union et les statuts des organismes créés par un acte du Conseil.
- Le recours en appréciation de la légalité des actes des organes de l'Union et des statuts des organismes créés par un acte du Conseil.

1-2- Les bénéficiaires de ce recours

Ce sont :

- Les juridictions nationales en dernier ressort
- La commission lorsqu'elle constate des carences dans le fonctionnement de la procédure de recours préjudiciel.

1-3- Les effets des décisions

Les décisions rendues par la cour de justice dans le cadre du recours préjuridictionnel s'impose à toutes les autorités administratives et juridictionnelles des Etats membres.

2- LE RECOURS A TITRE JURIDICTIONNEL

Sur le plan juridictionnel, les deux recours qui intéressent le contentieux maritimes sont le recours en manquement et le recours en appréciation de la légalité.

2-1- Le recours en manquement

Ce recours est ouvert exclusivement contre les Etats membres de la commission qui refusent d'exécuter une décision à titre préjuridictionnel.

➤ Les bénéficiaires de ce recours

Ce sont tous les Etats membres de la commission à l'exclusion des personnes physiques ou morales

➤ Les effets de ce recours

On note à ce niveau que les arrêts de la cour ont un caractère exécutoire.

2-2- Le recours en appréciation de la légalité

➤ L'ouverture de ce recours

La cour prononce la nullité des actes querellés dans les cas d'ouverture suivant :

- En cas de vice de forme c'est-à-dire lorsque les conditions de forme ne sont pas respectées
- En cas d'incompétence de la cour (la cour n'est pas compétente en la matière).
- En cas de violation des actes pris en application et en violation des actes du traité.

➤ Les bénéficiaires de ce recours

Ce sont :

- La Commission
- Un Etat membre
- Toute personne physique ou morale

SECTION 2 : LE REGLEMENT DU CONTENTIEUX MARITIME PAR LA COUR COMMUNE DE JUSTICE ET D'ARBITRAGE DE L'OHADA (Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires)

On distingue deux modes de règlement du contentieux maritime par la cour commune de justice et d'arbitrage de l'OHADA. Il s'agit du règlement du contentieux maritime par voie juridictionnelle et du règlement du contentieux maritime par voie arbitrale.

A- LE REGEMENT DU CONTENTIEUX MARITIME PAR VOIE JURIDICTIONNELLE

1- La procédure et la compétence de la cour

La procédure devant la cour de justice et d'arbitrage obéit à deux modes exclusifs :

- La saisine par les parties
- Le renvoi d'une juridiction nationale statuant en cassation

Lorsque la cour est saisie, elle statue sur le fond et peut même déclarer nulle toute décision émanant d'une juridiction nationale.

2- Les effets des arrêts de la cour

- La première conséquence est que les arrêts de la cour ne sont pas soumis à la procédure traditionnelle de l'exéquatur à laquelle sont assujetties toutes les décisions judiciaires rendues à l'étranger.
- La deuxième conséquence est que dans les pays où la cour est sollicitée, les arrêts de la cour s'imposent aux parties. On se rend compte que la seconde conséquence est opposée à la première.

B- LE REGLEMENT DU CONTENTIEUX MARITIME PAR VOIE ARBITRALE

L'arbitrage est un mode alternatif de règlement des conflits. Il suppose l'intervention d'un ou de plusieurs arbitres auxquels les parties ont recours.

1- Le déclenchement de la procédure d'arbitrage

Elle obéit à deux conditions préalables

1-1 Les conditions tenant à la convention arbitrale

Les arbitres tirent leur pouvoir de juger des parties au litige appelés encore litigants. Par conséquent, deux conditions sont nécessaires à l'arbitrabilité du litige. Ce sont :

- Les contrats liant les parties au litige dont l'objet est le contentieux
- La clause compromissoire ou le compromis

Une fois ses éléments réunis, ils produisent des effets de droit.

1-2 Les conditions tenant aux parties

Deux conditions sont nécessaires à cet effet :

- Un des litigants doit être au moins domicilié ou avoir sa résidence habituelle dans un des pays, partie au traité de l'OHADA.
- Concernant les personnes morales (groupement de personnes tel que les associations), pour que la procédure soit recevable devant la cour, il faut qu'elles aient leur siège social ou leur succursale dans l'un des Etats membres.

2- La sentence arbitrale

Elle est rendue à huit clos après des délais plus ou moins long selon l'accord des parties. Sur le plan juridique, elle pose beaucoup de problèmes notamment en ce qui concerne les motivations, les sentences arbitrales, le caractère national et international de la sentence, les effets et les voies de recours.

2-1- Les motivations de la sentence arbitrale

Les sentences arbitrales doivent être motivées en droit. Cette motivation permet au juge de l'exéquatur d'exercer son contrôle formel pour permettre leur exécution forcée.

2-2- Le caractère national et international de la sentence

- La sentence nationale découle d'un arbitrage national. En pareille situation, il n'y a pas de problème quant à son exécution. Tout simplement parce que l'arbitrage est national.
- Le problème de l'exécution de la sentence arbitrale se situe au niveau de l'arbitrage international. Cela, parce que l'une des parties au litige peut être ressortissante d'un Etat non signataire du traité de l'OHADA (Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires).

2-3- Les effets de la sentence arbitrale

Les sentences arbitrales produisent des effets de droit pour deux raisons à savoir :

- Elles sont assimilables à des décisions des juridictions nationales, ce qui suppose qu'elles ont autorité de la chose jugée sur le territoire de tous les Etats membres.
- Elles bénéficient de l'exéquatur du juge ce qui suppose que leur exécution est obligatoire.

2-3- Les voies de recours de la sentence arbitrale

Tout comme les institutions arbitrales, la cour commune de justice et d'arbitrage de l'OHADA ne prévoit pas de voie de recours dans le règlement du contentieux maritime.

CHAPITRE 2 : LES SURETES MARITIMES

Les sûretés maritimes sont constituées des hypothèques et les privilèges maritimes. Elles priment sur toutes les sûretés. Les suretés maritimes confèrent à un créancier des droits réels que sont :

- **Le droit de suite sur le navire** en quelques mains qu'il passe même en cas de changement de propriété, d'immatriculation ou de pavillon. En vertu de ce droit de suite, le créancier, appelé aussi créancier privilégié peut procéder à la saisie conservatoire du navire conformément à la législation en vigueur. Il peut également procéder à la saisie-exécution du navire dès lors que le débiteur en est le propriétaire.
- **Le droit d'être payé par préférence à tout autre créancier** sur le produit de la vente du navire.

NB : Par ordre de préférence, les privilèges maritimes viennent avant les hypothèques maritimes, quelle que soit la date de leur inscription.

SECTION 1 : LES HYPOTHEQUES MARITIMES

1- DEFINITION

L'hypothèque maritime est une sûreté conventionnelle inscrite dans un registre spécial tenu par le conservateur d'hypothèques qui relève de l'administration des finances. Cette sûreté maritime ne peut être consentie sur les navires, les engins de navigation intérieure ou engins de plaisance appartenant à des collectivités locales ou à des organismes ou entreprises publics de l'Etat de Côte d'Ivoire.

Le caractère conventionnel de l'hypothèque maritime produit des effets de droit. Par conséquent, lorsqu'un navire est hypothéqué en Côte d'Ivoire, cette hypothèque le suit dans tous les pays étrangers.

2- LES ELEMENTS CONSTITUTIFS DE L'HYPOTHEQUE MARITIME

L'hypothèque doit être inscrite par l'autorité maritime administrative, par mention sur le registre d'immatriculation des navires. Elle est effectuée à la demande du requérant qui présente deux copies certifiées par un officier public conformes à l'original de l'acte constitutif de l'hypothèque.

L'autorité maritime administrative mentionne sur le registre d'immatriculation des navires :

- la date de l'acte constitutif de l'hypothèque

- les noms, prénoms, professions et domiciles des parties
- la date et la nature du titre
- le montant de la créance pour laquelle l'hypothèque a été constitué ainsi que les conventions relatives aux intérêts et aux remboursements
- le nom et la désignation du navire hypothéqué, la date de l'acte d'ivoirisation ou de la déclaration de mise en construction.

Après avoir procédé à l'inscription de l'hypothèque, le conservateur des privilèges et hypothèques maritimes restitue au requérant une des copies certifiées conformes à l'original de l'acte constitutif de l'hypothèque. Il certifie au bas de cette copie avoir procédé à l'inscription de l'hypothèque et indique la date et les références de cette inscription. La seconde copie certifiée conforme est transmise au greffe du tribunal du lieu de constitution de l'hypothèque.

Tout navire grevé d'une ou de plusieurs hypothèques doit obligatoirement avoir, dans les documents de bord, un état des inscriptions hypothécaires mis à jour à la date de son départ d'un port ivoirien.

Lors de la constitution de l'hypothèque maritime, les droits et taxes perçus sont fixés par la loi de finance.

3- LES CONDITIONS DU TRANSFERT DES HYPOTHEQUES MARITIMES

Une hypothèque maritime constituée sur un navire battant pavillon ivoirien ou pour une part ou un quirat d'un tel navire, peut-être transférée à toute personne en vertu d'un document de transfert. Sur présentation du document de transfert, l'autorité maritime administrative est tenue :

- d'inscrire le transfert de l'hypothèque maritime dans le registre d'immatriculation des navires
- de mentionner le nom du bénéficiaire du transfert comme créancier hypothécaire à la date de l'inscription du transfert en cause.

4- LES DROITS DU CREANCIER HYPOTHECAIRE EN CAS DE PERTE OU INAVIGABILITE DU NAVIRE HYPHTEQUE

Dans ces conditions, les créanciers hypothécaires peuvent exercer leurs droits sur les indemnités ou les sommes subrogées au navire et à ses accessoires.

Sont subrogés au navire et à ses accessoires :

- les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le navire hypothéqué
- les sommes dues au propriétaire pour contribution aux avaries communes subies par le navire hypothéqué
- les indemnités dues au propriétaire du navire hypothéqué pour assistance prêtée ou le sauvetage effectué depuis l'inscription de l'hypothèque, dans la mesure où elles représentent la perte ou l'avarie du navire hypothéqué
- les indemnités d'assurance sur le corps du navire.

NB : En cas de vente du navire hypothéqué, la possession du navire est abandonnée à l'acheteur. Cependant, le créancier hypothécaire est habilité à obtenir le règlement de sa créance sur le produit de la vente.

SECTION 2 : LES PRIVILEGES MARITIMES

1- DEFINITION

Les privilèges maritimes sont des créances à cours termes que l'armateur sollicite pour l'exploitation quotidienne du navire. Ces créances engagent le propriétaire ou l'armateur gérant (l'exploitant du navire).

2- LA NATURE DES PRIVILEGES GREVANT LE NAVIRE

Les créances sur le navire se présentent dans l'ordre de priorité comme suit :

- les frais et dépenses provoqués par la saisie-conservatoire ou saisie exécution du navire. Il s'agit des frais de justice, des frais de garde et de conservation du navire et des frais d'entretien de l'équipage
- les créances pour toutes sommes dues au capitaine, aux officiers et autres membres du personnel de bord en vertu de leur engagement à bord du navire, y compris les frais de rapatriement et de cotisations d'assurance sociale payables pour leur compte
- les frais engagés par l'autorité maritime administrative, aux fins de sécurité de la navigation ou de protection du milieu marin, à l'effet d'enlever un navire échoué ou coulé
- les rémunérations dues pour assistance et sauvetage et la contribution aux avaries communes
- les créances du chef de mort ou de lésions corporelles survenues, sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire
- les créances du chef des droits de port et de canal ainsi que les frais de pilotage

- les créances délictuelles ou quasi délictuelles en raison de pertes ou de dommages matériels causés par l'exploitation du navire, autres que ceux occasionnés à la cargaison, aux conteneurs et aux effets personnels des passagers transportés à bord du navire
- la créance du constructeur ou du réparateur du navire.

3- LA CESSION ET LA SUBROGATION DES PRIVILEGES MARITIMES

La cession d'une créance garantie par un privilège maritime ou la subrogation dans les droits du titulaire d'une telle créance comporte simultanément la transmission du privilège.

Les créanciers titulaires de privilèges maritimes ne peuvent être subrogés au propriétaire du navire pour ce qui est des indemnités dues à celui-ci en vertu d'un contrat d'assurance ou de subvention publique.

4- LA PRESCRIPTION, INTERRUPTION ET EXTINCTION DES PRIVILEGES MARITIMES

4-1 : La prescription des privilèges maritimes

Les privilèges maritimes s'éteignent à l'expiration d'un délai d'un an qui court :

- pour les privilèges garantissant toutes sommes dues au capitaine, aux officiers et autres membres du personnel de bord en vertu de leur engagement bord du navire, y compris les frais de rapatriement et de cotisations d'assurance sociale payables pour leur compte, à compter du jour où congé est donné à l'ayant droit
- pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir de la date de la fin de l'intervention
- pour les privilèges garantissant les créances du chef de mort ou de lésions corporelles survenus, sur terre ou dans les eaux, en relation directe avec l'exploitation du navire, à compter du jour du décès ou de la lésion pour les autres privilèges, à compter de la naissance de la créance.

4-2 : Interruption des privilèges maritimes

Les privilèges sont interrompus en cas de saisie-conservatoire ou saisie-exécution du navire ou toute autre action en justice.

4-3 : L'extinction des privilèges maritimes

Les privilèges maritimes sont éteints indépendamment des modes d'extinction des obligations dans les conditions suivantes :

- par la vente forcée du navire, prononcée pour infraction aux lois et règlements de police, de sûreté ou de douane
- par la vente forcée du navire, à la suite d'une action judiciaire
- en cas de transfert volontaire de la propriété, trois mois après la publication de l'acte entraînant transfert de propriété.

CHAPITRE 3 : LA SAISIE DES NAVIRES EN DROIT IVOIRIEN

Tout navire battant ou non pavillon ivoirien peut faire l'objet d'une saisie, alors même qu'il serait prêt à quitter le port où il se trouve. Les navires qui sont la propriété de l'Etat de Côte d'Ivoire, ne peuvent être saisis si, au moment où est née la créance, ils étaient affectés exclusivement à un service gouvernemental non commercial.

La saisie des navires obéit à une procédure selon laquelle :

- l'autorité maritime administrative doit être tenue informée du déroulement de la procédure
- le refus de l'autorité portuaire d'autoriser le départ du navire
- l'autorisation de départ du navire sera à nouveau accordée après une décision de mainlevée de la saisie après notification à l'autorité portuaire

L'armateur du navire qui s'est vu refuser le départ du navire après une mainlevée de saisie, peut demander au Président du tribunal dans le ressort duquel se trouve le navire saisi, d'autoriser le départ du navire pour un ou plusieurs voyages déterminés en fournissant une garantie suffisante. Ainsi, le président du tribunal compétent fixe le délai dans lequel le navire doit regagner le port où sa saisie a été autorisée. Il peut modifier ultérieurement ce délai, à la demande de l'armateur. Si le navire n'a pas regagné le port de saisie à l'expiration du délai fixé par le président du tribunal, la garantie fournie par l'armateur est acquise aux créanciers.

On distingue deux modes de saisie des navires. La saisie conservatoire et la saisie exécution.

SECTION 1 : LA SAISIE CONSERVATOIRE

1- DEFINITION

La saisie conservatoire du navire est l'immobilisation ou de restriction du départ du navire, suite à une décision de justice visant à garantir le recouvrement d'une créance maritime. Cette forme de saisie ne porte aucune atteinte aux droits du propriétaire sur le navire, objet de la saisie.

2- LES CONDITIONS DE LA SAISIE CONSERVATOIRE DES NAVIRES EN DROIT IVOIRIEN

Les navires de commerce peuvent être saisis à titre conservatoire dans les conditions suivantes :

- S'il est justifié contre l'armateur une créance maritime qui paraît fondée en son principe
- Sur autorisation préalable de la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve le navire
- Malgré l'existence d'une clause attributive de compétence judiciaire arbitrale ou de toute autre disposition équivalente
- En cas de compromis entre l'armateur et le créancier ou en cas de clause prévoyant l'application de la loi d'un autre Etat

3- L'ACTION DES JURIDICTIONS COMPETENTES

La saisie conservatoire des navires est faite par une requête du créancier auprès de la juridiction dans le ressort duquel se trouve le navire.

En pratique, c'est une ordonnance du juge qui autorise la saisie conservatoire.

Cette ordonnance doit préciser le montant de la somme pour la garantie de laquelle la mesure conservatoire est autorisée. L'ordonnance doit également préciser le nom du navire. Toutefois, si l'ordonnance autorisant la saisie n'est pas pratiquée dans un délai d'un mois à compter de la date d'émission, elle devient nulle et de nul effet.

La saisie conservatoire est pratiquée entre les mains du capitaine par voie de commissaire de justice qui en dresse procès-verbal.

4- LE PROCES-VERBAL DE LA SAISIE CONSERVATOIRE DU NAVIRE

Il doit obligatoirement mentionner les éléments suivants :

- La décision du tribunal compétent ayant autorisé la saisie ou le titre exécutoire constatant une créance maritime. Ces documents sont annexés à l'acte original ou à la copie certifiée par un officier public
- Les noms, prénoms et domicile du saisi et du saisissant ou, s'il s'agit de personnes morales, leur forme, dénomination et siège social ou domicile élu.
- Election de domicile par le créancier dans le ressort territorial de la juridiction ayant autorisé la saisie si le créancier n'y demeure pas
- Les noms, type et tonnage du navire

- La mention, en caractères très apparents, que le navire est indisponible, et qu'il est sous la garde du débiteur qui ne peut ni l'aliéner ni le déplacer, sous peine de sanction pénale
- La déclaration du capitaine sur toute saisie antérieure du navire depuis son arrivée et la mention de son obligation de faire connaître la présente saisie à tout créancier qui procéderait à une nouvelle saisie sur le navire
- La mention, en caractères très apparents, du droit pour le débiteur de demander la main levée de la saisie soit contre une garantie soit en démontrant que les conditions de validité de la saisie ne sont pas réunies
- L'indication selon laquelle la juridiction qui a autorisé la saisie est compétente pour connaître des demandes de mainlevée et de toutes autres contestations

NB : Une fois la saisie conservatoire pratiquée, le commissaire de justice doit la dénoncer à la capitainerie du port qui a l'obligation d'empêcher l'appareillage du navire.

5- LA MAIN LEVEE DE LA SAISIE CONSERVATOIRE

Elle relève de la compétence de la juridiction qui a autorisée la saisie conservatoire du navire. En cas d'incompétence de la part de ce tribunal, le créancier doit, dans le délai d'un mois à compter de la date de la décision d'incompétence, engager la procédure au fond devant le tribunal compétent ou la juridiction arbitrale désignée par les parties.

Si au terme du délai précité, la procédure au fond n'a pas été engagée, la mainlevée de la saisie ou de la garantie est autorisée par ordonnance de référé rendue par la juridiction qui a autorisé la mesure conservatoire.

Tout débiteur dont le navire a été saisi doit en obtenir main levée lorsqu'une garantie d'un montant suffisant et sous une forme satisfaisante a été constituée.

SECTION 2 : LA SAISIE EXECUTION DES NAVIRES

1- DEFINITION

La saisie exécution est la saisie qui tend à la vente publique du navire en vertu d'un titre exécutoire. Elle intervient sur un navire que vingt-quatre heures après signification d'un commandement de payer.

Le commandement de payer est notifié au propriétaire du navire à son domicile ou au domicile de tout autre personne qui détient le navire ou encore au

capitaine. Il peut également être délivré dans l'acte de signification du titre exécutoire.

2- LES MENTIONS FIGURANT SUR LE PROCES-VERBAL DE LA SAISIE EXECUTION

La saisie exécution du navire est effectuée par exploit de commissaire de justice. Le procès-verbal contient les mentions suivantes :

- les noms, prénoms, et domicile du créancier ou s'il s'agit d'une personne morale, sa forme, sa dénomination et son siège social ou domicile élu
- Le titre exécutoire en vertu duquel il procède à la saisie
- Le montant de la créance
- La date du commandement de payer
- L'élection de domicile faite par le créancier dans le ressort du tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie
- Les nom et prénoms du propriétaire du navire ou s'il s'agit d'une personne morale, sa forme, sa dénomination et son siège social ou son domicile élu
- la mention, en caractère très apparent, que le navire est indisponible, qu'il ne peut quitter le port et ne peut être aliéné, hypothéqué ou déplacé
- La déclaration du capitaine au sujet d'une éventuelle saisie antérieure sur le même navire
- La mention, en caractère très apparent, du droit qui appartient au débiteur de demander la mainlevée de la saisie à la juridiction dans le ressort de laquelle la saisie a été pratiquée
- Les noms, type, tonnage et nationalité du navire.
- La déclaration du capitaine au sujet d'une éventuelle saisie antérieure sur le même navire.

NB : A la suite de ce processus, le commissaire de justice désigne un gardien et remet une copie du procès-verbal au capitaine ou à la personne qui le représente.

3- LES CONDITIONS JURIDIQUES DE LA SIGNIFICATION DU PROCES-VERBAL DE LA SAISIE

Une copie du procès-verbal de saisie doit aussi être signifiée par le commissaire de justice, au propriétaire du navire dans les huit jours de son établissement.

Au cours de ce délai de huit jours, le créancier doit assigner le propriétaire devant le tribunal dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée, pour l'informer

qu'il sera procédé à la vente du navire saisi avec fixation de la mise à prix et des conditions de la vente. Ce délai est de quinze jours si le propriétaire se trouve hors de la Côte d'Ivoire.

Si le propriétaire du navire n'a pas son domicile ou son principal établissement dans le ressort du tribunal du lieu de la saisie, les significations et citations lui sont données en la personne du capitaine du navire saisi ou en son absence, en la personne de celui qui représente le propriétaire ou le capitaine.

Dans un délai de huit jours à compter de la date du procès-verbal de saisie, celui-ci doit être inscrit dans un registre spécial tenu par l'autorité maritime administrative. Par contre, lorsque le navire est sous pavillon ivoirien, le procès-verbal est également inscrit sur sa fiche matricule.

La signification aux créanciers hypothécaires inscrits dans l'Etat d'immatriculation du navire est effectuée par exploit de commissaire de justice avec assignation à comparaître devant le tribunal du lieu de la saisie pour voir dire qu'il sera procédé à la vente du navire saisi avec fixation de la mise à prix et des conditions de vente.

3-1- Le cas des navires battant pavillon ivoirien

Lorsque le navire saisi bat pavillon de la Côte d'Ivoire, l'autorité maritime administrative délivre un état des inscriptions hypothécaires sur le navire.

La saisie est dénoncée par exploit de commissaire de justice, dans un délai de huit jours à compter de sa date aux créanciers inscrits.

La dénonciation comporte citation à comparaître devant le tribunal du lieu de la saisie pour voir dire qu'il sera procédé à la vente du navire saisi.

3-2- Le cas des navires battant pavillon étrangers

Le créancier doit dans le mois de la saisie, notifier le procès-verbal de saisie soit :

- Au consul ou au représentant diplomatique dont le navire bat pavillon. Si cet Etat n'est pas représenté en Côte d'Ivoire, la notification est donnée dans les formes prévues par le code de procédure civile lorsque le destinataire d'un exploit habite à l'étranger
- Aux autorités chargées de la tenue du registre des navires dans l'Etat d'immatriculation du navire

- A tous les créanciers hypothécaires inscrits dans le registre d'immatriculation des navires de l'Etat précité.

NB : Dans tous les cas, la signification doit mentionner la date et le lieu de la vente forcée et tous renseignements concernant la vente forcée ou la procédure aboutissant à celle-ci.

La signification à toutes les autorités mentionnées doit être adressée par courrier recommandé ou par tout moyen de communication donnant lieu à accusé de réception.

4- LA PROCEDURE DE LA VENTE DU NAVIRE SAISI

Le tribunal compétent fixe par son jugement la mise à prix, les conditions de vente et, pour le cas où il ne serait pas fait d'offre, le jour auquel de nouvelles enchères auront lieu sur une mise à prix inférieure déterminée par le même jugement.

Dans la pratique, le tribunal procède à la vente du navire saisi à l'audience des criées trente jours après l'apposition d'une affiche faite par un journal d'annonces légales sans préjudice de toutes autres publications qui pourraient être autorisées par le tribunal.

CHAPITRE 4 : LES ASSURANCES MARITIMES

1- DEFINITION

Le contrat d'assurance est une convention par laquelle, l'assureur promet d'indemniser en cas de sinistre relatif à un intérêt économique maritime, le souscripteur ou un tiers moyennant le paiement d'une prime.

Relativement à cette définition, tous les navires ou engins de navigation immatriculés en Côte d'Ivoire ainsi que toutes les importations de biens et marchandises à des fins directement ou indirectement commerciales ou industrielles sont soumis à l'obligation d'assurance.

2- LES INTERETS ASSURABLES

Constituent des intérêts assurables : le navire, le loyer dû pour l'affrètement du navire, la cargaison, le fret, le prix du passage, le profit espéré sur les marchandises, la contribution en avaries communes, la responsabilité civile encourue par l'armateur ou l'affréteur.

SECTION 1 : LA CONCLUSION DU CONTRAT D'ASSURANCE MARITIME

Les règles applicables sont communes aux diverses assurances maritimes que sont l'assurance sur corps, l'assurance sur facultés, l'assurance de responsabilité et les autres assurances (assurance contre les risques de guerre et assurance contre les risques off-shore).

1- LES CONDITIONS DE FORMATION DU CONTRAT D'ASSURANCE MARITIME

La conclusion du contrat d'assurance maritime obéit à des conditions générales et à des conditions particulières à chaque type d'assurance.

1-1 - Les conditions générales

Elles portent sur les conditions préalables et les conditions de forme.

Lors de la conclusion du contrat d'assurance maritime, l'assuré est tenu de déclarer à l'assureur toutes les circonstances dont il a connaissance, ou dont il devrait avoir connaissance, et qui sont susceptibles d'influencer l'opinion de l'assureur sur le risque à assurer et sur sa décision de conclure le contrat d'assurance.

Pour être valable, le contrat d'assurance maritime doit être prouvé par écrit. Par conséquent, l'assureur est tenu de délivrer à l'assuré une police d'assurance.

La preuve des engagements contractuels peut être faite au moyen d'autres écrits comme les certificats d'assurance ou note d'écriture.

Si le contrat d'assurance a été établi suivant des conditions générales types ou selon une police d'assurance type, il en est fait mention audit contrat.

1-2- Les mentions relatives à la police d'assurance

Les mentions obligatoires devant figurer sur la police d'assurance maritime sont :

- Le lieu et date de souscription
- Les noms et domiciles des parties au contrat d'assurance
- La désignation de la chose ou de l'intérêt assuré
- Les risques assurés et les risques exclus
- Les temps ou les voyages pour lesquels le contrat d'assurance a été conclu
- La somme assurée
- Le montant de la prime.

La police d'assurance est établie, au choix de l'assuré, à personne dénommée, à ordre ou au porteur. Elle indique, le cas échéant, que le souscripteur agit pour le compte d'autrui.

Le contrat doit indiquer le montant pour lequel l'objet est assuré. La valeur ainsi assurée ne doit pas excéder la valeur assurable.

NB : la valeur assurable est le prix courant de l'objet assuré au moment où le contrat d'assurance est conclu.

- Si la valeur assurée, stipulée au contrat, est supérieure à la valeur assurable, l'assureur n'est pas garant des dommages pour la partie du montant stipulé qui est supérieure à la valeur réelle de la chose assurée.

Exemple : *une cargaison est estimée à 20 millions de francs au moment de la conclusion du contrat d'assurance. Au cours du chargement, l'assuré l'évalue à 15 millions de francs. En cas de sinistre, l'assureur ne répond pas aux dommages causés aux 5 millions de francs de plus de marchandises perdues ou abimé.*

- Si la valeur assurée indiquée au contrat, est inférieure à la valeur assurable, l'assureur n'est pas garant des dommages pour le montant compris entre la valeur assurée et la valeur réelle de la chose assurée.

Exemple : *une cargaison estimée à 5 millions de francs au moment de la conclusion du contrat d'assurance. Au cours du chargement, l'assuré l'évalue à*

une valeur de 10 millions de francs. En cas de sinistre, l'assureur ne répond pas des dommages causés entre 5 et 10 millions de francs.

2- LES OBLIGATIONS DES PARTIES DANS LE CONTRAT D'ASSURANCE

2-1- Les obligations de l'assureur

L'assureur répond :

- Des dommages matériels causés aux objets assurés pour fortune de mer ou pour un événement de force majeure, de la contribution des objets assurés à l'avarie commune, sauf si celle-ci provient d'un risque exclu par l'assurance
- Des dommages causés aux objets assurés même en cas de faute de l'assuré ou de ses préposés terrestres, à moins qu'il n'établisse que les dommages sont dus à un manque de soins raisonnables de la part de l'assuré
- Des dommages causés aux objets assurés, même s'ils sont dus à une faute du capitaine, d'un membre de l'équipage ou du pilote sauf en cas de faute intentionnelles prouvées par l'expert.
- Les risques assurés demeurent couverts même en cas de changement forcé de route, de voyage ou de navire ou, en cas de changement décidé par le capitaine sans que l'armateur ou l'assuré ait été préalablement consulté

L'assureur ne répond cependant pas sauf stipulation contractuelle contraire des risques suivants :

- guerre civile ou étrangère mines et tous engins de guerre
- piraterie, actes de terrorisme ou de sabotage ayant un caractère politique, ou se rattachant à la guerre civile
- capture, prise, détention ou destruction ordonnées par l'autorité politique ou militaire
- émeutes, mouvements populaires, grèves ou lock-out
- dommages causés par l'objet assuré à d'autres biens ou personnes. Sur ce point, l'assureur est cependant garant du remboursement des dommages de toutes natures dont l'assuré serait tenu sur les recours des tiers en cas d'abordage par le navire assuré ou de heurt de ce navire contre un bâtiment, corps fixe, mobile ou flottant.
- sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur.

L'assureur n'est pas garant notamment des dommages et des risques subis dans les cas suivants :

- pertes et dommages matériels provenant des vices propres de l'objet assuré, sauf s'il s'agit du vice caché du navire et en particulier l'innavigabilité pour vice caché du navire

- pertes et dommages résultant d'amendes, de confiscations, de mises sous séquestre, de réquisitions, de mesures sanitaires ou de désinfection, ou consécutifs à la violation de blocus, à des actes de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin

- dommages et intérêts ou autres indemnités dues à la suite de saisies ou de cautions données pour libérer les objets saisis

- préjudices indirects résultant du chômage du navire, de retard, de la différence de cours, d'obstacles apportés au commerce de l'assuré

- pertes et dommages matériels provenant d'un vice propre d'une propriété naturelle ou spéciale des marchandises, ou imputables aux effets de cargaisons explosives, inflammables ou dangereuses chargées sur le navire à l'insu de l'assureur ou de son représentant.

2-2- Les obligations de l'assuré

L'assuré est tenu :

- De payer la prime et les frais aux lieux et époques convenus
- D'apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire ou aux marchandises
- De porter à la connaissance de l'assureur, lors de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui et qui sont de nature à avoir une influence sur l'estimation du risque par l'assureur
- De déclarer à l'assureur, dans la mesure où il en a connaissance, les aggravations sensibles ou les modifications importantes des risques assurés, survenues en cours de contrat.
- En cas de défaut de paiement de la prime à l'échéance prévue, l'assureur peut soit suspendre l'assurance, soit rompre le contrat d'assurance

La suspension ou la rupture ne prend effet qu'à l'expiration d'un délai de huit jours suivant la réception par l'assuré, d'une mise en demeure de payer la prime échue, adressée par lettre recommandée avec accusé de réception.

NB : L'assuré est responsable envers l'assureur du dommage qui a pu être causé par l'inexécution de ses obligations, lorsqu'il y a faute ou négligence de sa part.

SECTION 2 : LES REGLES PARTICULIERES AUX DIFFERENTES ASSURANCES

A- LES REGLES APPLICABLES A L'ASSURANCE CORPS

1- DEFINITION

L'assurance corps est l'assurance qui couvre la coque du navires, les machines principales et auxiliaires, les équipements et installations, ainsi que toutes dépendances ou accessoires, fixes ou mobiles, qui sont nécessaires à son fonctionnement, sa navigation et sa manœuvre.

Cette couverture s'étend également aux frais d'armement et les approvisionnements normaux de voyage.

2- LES INDICATIONS DE LA POLICE D'ASSURANCE

- La police d'assurance doit contenir les indications permettant d'individualiser le navire (le nom du navire, le type de navire, la nationalité, le tonnage le port d'attache)
- Le numéro d'immatriculation
- L'année et le lieu de la construction

3- LES CONDITIONS TENANT A LA SOUSCRIPTION DE L'ASSURANCE CORPS

L'assurance du navire est contractée, soit pour un voyage, soit pour plusieurs voyages consécutifs, soit pour une durée déterminée.

Elle peut être contractée sur bonne arrivée, avec l'accord des assureurs du navire.

L'assurance sur bonne arrivée ne couvre que la perte totale ou le délaissement du navire consécutif à la réalisation d'un risque couvert par la police.

NB : Le délaissement consiste pour l'assuré à demander le paiement total de la somme assurée contre l'abandon au profit de l'assureur de ses droits sur l'objet qui est couvert par l'assurance.

3-1- En cas d'assurance contractée au voyage

La garantie de l'assurance court depuis le début du chargement des marchandises au port de départ jusqu'à la fin du déchargement au port de destination et au plus tard quinze jours après l'arrivée du navire dans ce port.

Si une nouvelle assurance au voyage est conclue à la suite de celle couvrant les risques du voyage précédent, l'assurance couvrant ce dernier voyage prend fin aussitôt que l'assurance conclue pour le nouveau voyage prend effet.

Lorsque l'assurance couvre plusieurs voyages consécutifs, l'assuré doit verser à l'assureur la totalité de son montant, à partir du moment où les risques ont commencé à courir.

3-2- En cas d'assurance contractée à temps

La garantie court à partir de la date prévue dans la police. Les risques du premier jour et du dernier jour sont couverts par l'assurance. Les jours sont comptés de zéro à vingt-quatre heures, d'après l'heure du pays dans lequel la police a été émise. Les parties peuvent convenir que les risques ne sont pas couverts par l'assureur dans certaines zones géographiques ou dans des régions déterminées.

Si le contrat d'assurance à temps prend fin au cours d'un voyage du navire, il est prorogé de plein droit jusqu'au lendemain, à douze heures, du jour où le navire est arrivé au port de destination et y a été amarré ou ancré. Dans ces conditions, l'assuré est tenu de payer une prime complémentaire, calculée sur la base de la prime stipulée dans le contrat d'assurance et proportionnelle à la durée de temps pour laquelle le contrat a été prorogé.

A l'exception des dommages aux personnes, l'assureur répond des dommages de toute nature causés à des tiers et dont la réparation incombe à l'assuré, à la suite d'un abordage par le navire assuré, ou d'un heurt de ce navire avec des bateaux, engins flottants assimilés à des navires, corps ou ouvrages fixes

3-3- En cas d'aliénation ou d'affrètement coque nue du navire assuré

Le contrat d'assurance continue de plein droit au profit du nouveau propriétaire ou de l'affréteur, qui doit informer l'assureur de l'aliénation du navire ou de son affrètement coque nue dans un délai de dix jours à compter de la vente ou de l'affrètement. L'acquéreur du navire ou l'affréteur coque nue est tenu, solidairement avec le vendeur ou l'affréteur, du paiement de la prime d'assurance et de l'exécution de toutes autres obligations dont l'assuré était tenu en vertu du contrat d'assurance. L'assureur peut rompre le contrat, dans le délai d'un mois à compter de la date à laquelle l'aliénation ou l'affrètement lui a été notifié. L'acquéreur du navire ou l'affréteur coque nue peut, dans le même délai, également rompre le contrat d'assurance. Si, au moment de l'aliénation ou de l'affrètement coque nue, le navire se trouve en mer, le contrat d'assurance en cours est prorogé jusqu'à l'arrivée du navire au premier port d'escale.

B- LES ASSURANCES SUR FACULTES

1- DEFINITION

Les assurances sur facultés sont les assurances conclues pour couvrir les intérêts assurables :

- au cours d'opérations maritimes
- au cours d'opérations effectuées dans des eaux intérieures
- au cours d'opérations effectués pendant des opérations terrestres qui en sont l'accessoire.

2- LES DISPOSITIONS RELATIVES A LA POLICE D'ASSURANCE SUR FACULTES

L'assuré est également tenu de déclarer à l'assureur la nature et la valeur des marchandises expédiées, ainsi que les noms des navires, les dates d'embarquement et les voyages prévus, dans les formes et les délais indiqués dans la police d'assurance.

2-1- En cas de police ayant effet sur le voyage ou par une police flottante

Dans ces conditions, l'assuré est tenu de déclarer à l'assureur toutes les expéditions effectuées par voie maritime. Ainsi, quel que soit le lieu où elles se trouvent, les marchandises sont assurées sans interruption, dans les limites du voyage prévu dans la police, même dans les cas où elles sont déchargées, par nécessité, dans un port d'escale forcé.

Les expéditions de marchandises sous police flottante sont couvertes dans les conditions suivantes :

- d'office à partir du moment où elles sont exposées aux risques garantis et à condition que la déclaration d'incident ait été faite à l'assureur dans les délais prévus dans la police ;
- à compter du jour de la déclaration faite par l'assuré, dans le cas des expéditions prévues à l'alinéa 1^{er} de l'article précédent.

Aussi, faut-il noter que dans l'assurance sur facultés, les risques commencent à courir à partir du moment où les marchandises quittent la terre pour être embarquées à bord du navire dans lequel elles doivent être transportées. Les marchandises restent aussi assurées pendant les périodes de séjour sur des allèges ou autres engins flottants, sur terre-plein ou en magasin-cale, au port de destination jusqu'à leur transfert en dépôt douane réel ou sur place.

2-2- En cas transbordement lié à l'innavigabilité du navire transportant les marchandises assurées

Dans ces conditions, l'assurance couvre les frais de transbordement, d'entreposage et de garde ainsi que le fret supplémentaire dû, jusqu'à concurrence de la valeur assurée.

2-3- En cas de délaissement par l'assuré concernant les marchandises assurées

Cette opération fait suite à la réclamation d'une indemnité dans les cas suivants :

- Marchandises totalement perdus
- Défaut de nouvelles du navire transporteur trois mois après ses dernières nouvelles
- L'inaptitude du navire transporteur par suite d'un événement garanti
- Vente des marchandises en cours de voyage pour cause d'avaries matérielles des objets assurés

NB : Le délaissement doit être notifié à l'assureur dans un délai de trois mois à partir de la date à laquelle l'assuré a eu connaissance des circonstances dont la survenance justifie ledit délaissement.

C – L'ASSURANCE DE RESPONSABILITE

1- DEFINITION

C'est l'assurance qui garantit l'assuré contre les conséquences pécuniaires des dommages causés à un tiers, dans le cadre d'un risque assuré. Cela suppose que l'assuré n'a droit à aucun remboursement, que si le tiers lésé n'a été indemnisé.

2- LES CONDITIONS ENGAGEANT LA RESPONSABILITE DES PARTIES

2-1- En cas de remboursement

L'assuré n'a droit à aucun remboursement, que si le tiers lésé n'a été indemnisé.

2-2- En cas de constitution d'un fonds de limitation

Dans ces conditions, les créanciers dont le droit est soumis à limitation n'ont pas d'action contre l'assureur. Après le paiement de l'indemnité d'assurance, l'assureur est subrogé dans les droits et actions de l'assuré contre les tiers, à concurrence de son paiement.

2-3- La prescription des actions nées du contrat d'assurance de responsabilité

La prescription est le délai qui éteint l'action en justice. Ces actions nées du contrat d'assurance sur responsabilité se prescrivent par deux ans. Cela suppose qu'après deux ans, l'action en justice est éteinte. Le délai de prescription court à partir :

- de la date exigée, en ce qui concerne l'action en paiement de la prime
- de la date de l'événement donnant lieu à l'action en avarie s'il s'agit d'un navire
- de la livraison des marchandises ou du jour où elles auraient dû l'être, pour les dommages aux marchandises
- de la date de l'événement qui donne droit à l'action de délaissement
- du jour de l'action en justice contre l'assuré ou du jour du paiement, en ce qui concerne l'action de l'assuré ayant pour cause une contribution en avarie commune, une rémunération d'assistance ou le recours d'un tiers
- du jour du paiement, pour l'action en répétition de l'assureur contre l'assuré.