



## LA SAISIE DU NAVIRE

Le droit maritime connaît deux sortes de saisies, une saisie conservatoire tendant à contraindre le débiteur soit au paiement de sa dette soit à la fourniture d'une bonne et valable caution par crainte de sa déconfiture ou sa fuite, et une saisie exécution qui constitue une voie d'exécution destinée à recouvrer la créance par la vente du navire.

Les autres types de saisie quoique pouvant affecter le navire, son fret et sa cargaison, ne sont pas pour autant des saisies maritimes et restent soumises aux règles de droit commun.

Aussi le bateau peut faire l'objet d'une saisie revendication destinée à sauvegarder les droits de propriété ou de copropriété sur le navire.

Une saisie contrefaçon peut par ailleurs porter sur les plans et les documents ayant servi à la construction du navire.

Quant à la saisie arrêt, elle peut être pratiquée non sur le navire mais sur le fret contre le propriétaire débiteur entre les mains de l'affréteur.

Le navire peut être également saisi par les douanes comme moyen de transport s'il transporte l'objet de la fraude (Art 212 du Code des Douanes).

Malgré le fait que la saisie conservatoire soit effectuée de manière quotidienne, un seul article lui a été réservé par le Code de Commerce Maritime (« CCM »), l'Art. 110 du CCM. Par conséquent, elle se trouve réglementée d'une façon insuffisante. Pour combler un vide juridique, les tribunaux se tournent généralement vers le code de procédure civile (« CPC »), également mal adapté surtout en ce qui concerne la nature de la créance servant d'argument pour l'obtention de la saisie conservatoire car le problème des abus de saisie reste toujours posé et la mesure peut servir comme moyen de pression insupportable.

Mais la nécessité de la saisie est édictée par le souci légitime du créancier d'empêcher le navire de s'échapper au paiement de la créance, de prendre le large.

Cette préoccupation est d'autant plus justifiée quand l'armateur ne possède aucun bien dans l'Etat où il a contracté sa dette. Dans l'absence d'une telle mesure, le créancier peut voir s'évanouir ses chances d'être payé.

Aussi, les créanciers ont constamment recours à la saisie conservatoire. Cette procédure permet de retenir le navire au port, de l'immobiliser ou comme il est dit en Belgique, « mis à la chaîne » en attendant que le litige soit réglé ou que l'armateur du navire saisi ait

constitué une garantie de nature à répondre, le cas échéant, de sa dette.

La saisie conservatoire se distingue aussi de la saisie exécution par son rôle d'éviter la disparition d'un gage, par sa rapidité et sa surprise, ce qui constitue ses conditions d'efficacité.

Pour rendre compte de ce sujet, on parlera de la saisie conservatoire dans un premier temps pour consacrer la deuxième partie à la saisie exécution et la troisième à la saisie du fait du prince.

### LA SAISIE CONSERVATOIRE :

La saisie conservatoire dont les créanciers ont souvent recours, n'a bénéficié que d'un seul article au CCM, alors que celui-ci a consacré 13 articles à la saisie exécution, pourtant rarissime.

Cependant, cette mesure rend service aussi bien au créancier probable qu'au titulaire d'un titre.

Au premier, elle constitue une garantie pour recevoir une caution et d'avoir jugement et pour le deuxième, l'immobilisation du navire en attendant sa vente aux enchères publiques. Nous allons donc étudier les conditions de cette saisie en se bornant sur celles concernant le navire (1), la créance (2), la procédure (3), la mainlevée (4) et ses effets (5).

#### 1. Le navire :

Le navire susceptible d'être saisi conservatoirement est celui qui pratique habituellement la navigation tel qu'elle définie dans l'Art. 1 du CCM.

Sont à exclure donc les navires de rivière et les embarcations même flottantes mais ne pratiquant pas la navigation maritime (plate forme offshore par ex.).

Ces bâtiments restent tout de même soumis aux saisies régies par le CPC sans être immobilisés ce qui n'affecte en rien, quand il s'agit bien sûr de débiteur marocain, les intérêts du créancier qui une fois muni d'un titre exécutoire, fera vendre le bateau ainsi saisi. Son propriétaire étant tenu de le présenter le jour fixé de la vente, faute de quoi il sera passible de poursuites pénales pour détournement d'objet saisi.

Il y a lieu également d'exclure les navires dont les propriétaires ont déposé bilan, les procédures collectives faisant échec au jeu des voies de droit individuel.

En effet le code de commerce suspend, à partir du jugement déclaratif de la faillite ou déclarant ouverte la liquidation judiciaire, toute les actions mobilières et toutes voies d'exécution tant sur les meubles que sur les immeubles.

Le navire peut faire l'objet de saisie conservatoire quel que soit le débiteur, le propriétaire ou son affréteur.

En effet, on a décidé en France qu'un affréteur ne peut être tenu pour responsable des conséquences, dommageables pour le propriétaire d'un navire, de la saisie conservatoire de ce navire, opérée à la seule initiative d'un créancier pour des travaux de réparation effectués sur le navire quand bien même l'affréteur, qui a commandé ces travaux, n'aurait pas payé ceux-ci (SJ IV 103-1983).

Toutefois lorsque la saisie tend à faire valoir des droits attachés à la propriété ou à la copropriété, seul le navire faisant l'objet de ces droits peut faire l'objet de la saisie.

La saisie conservatoire porte sur tout le navire mais le navire seul et quelle que soit son affectation, plaisance, pêche, commerce, expéditions scientifiques etc...

Il y a lieu donc d'écarter les saisies de soutes et de cargaisons, lesquelles relèvent du droit commun.

On exclue également et d'une manière générale les navires d'Etat car tous les spécialistes s'accordent à dire que les navires d'Etat ne sont pas susceptibles de saisie conservatoire vu leur utilité publique mais compte tenu du développement de l'activité commerciale de l'Etat, il est usuel que cette activité s'exerce par l'intermédiaire d'organismes dotés de la personnalité civile et l'autonomie financière c'est-à-dire juridiquement autonomes.

On peut donc distinguer entre les navires de guerre ou affectés à un service public et les navires de commerce appartenant à des organismes où l'Etat est majoritaire ou détenant une simple participation.

Si les premiers jouissent de l'immunité contre la saisie conservatoire, la deuxième catégorie ne peut se prévaloir d'un avantage quelconque du moment qu'elle joue pleinement la concurrence.

Enfin, on se demande s'il ne faut pas exclure aussi les navires de pêche artisanale en tant que moyen nécessaire à cette profession. Cette idée trouve son développement dans l'Art. 458 du CPC qui ne permet pas la saisie des outils nécessaires à la profession. En France, les tribunaux ont confirmé l'insaisissabilité de ce genre de bateau.

## 2. La créance:

C'est le créancier chirographaire qui a souvent recours à la saisie conservatoire mais il ne peut saisir que le navire, propriété du débiteur au moment de la saisie car à la différence du créancier privilégié ou hypothécaire, il ne jouit pas du droit de suite et ne peut par conséquent saisir le navire sortie du patrimoine de son débiteur. Il a alors pour seule ressource, l'action paulienne, qui n'a pas de fondement juridique au Maroc.

La saisie conservatoire des navires se caractérise par deux traits, d'une part, l'urgence n'est pas ici requise à la différence du droit commun où l'Art. 148 du CPC exige que la mesure demandée soit d'urgence. Elle est tout simplement présumée. Le navire en cause étant toujours suspect de larguer ses amarres et prendre

inopinément la mer. D'autre part, le créancier saisissant n'a pas à justifier d'une créance évaluée avec précision. Les lenteurs de l'expertise destinée à procéder à son évaluation sont totalement incompatibles avec la rapidité nécessaire pour que la mesure soit efficace. Aussi, en France, l'autorisation de saisie peut être accordée dès lors qu'il est justifié d'une créance paraissant fondée en son principe.

Au Maroc, la doctrine veut que la créance soit certaine mais la certitude implique deux autres caractéristiques : la liquidité et l'exigibilité, conditions exigées seulement dans le cas d'une saisie arrêt. Cette exigence est facile à comprendre puisque la saisie arrêt prive le saisi de l'usage de l'objet saisi qui est l'argent alors que dans une saisie conservatoire ordinaire pratiquée dans le cadre de l'Art. 452 du CPC, le saisi continue à détenir, utiliser, en fait jouir de la chose, objet de cette mesure.

Aussi, la gravité de la saisie du navire qui a pour effet en quelque sorte de priver le débiteur de l'usage de son navire comme pour l'argent en cas de saisie arrêt, nous amène à écarter la condition de la saisie arrêt compte tenu du fait que le créancier ne dispose pas toujours d'une créance certaine, liquide et exigible et écarter également les dispositions de l'Art. 452 du CPC pour rechercher une troisième voie consistant à ce que le créancier doive justifier d'une créance paraissant fondée en son principe ou plutôt justifier d'un principe certain de la créance.

Cette solution donne donc au juge un pouvoir d'appréciation et à celui qui se prétend créancier la faculté de demander une mesure conservatoire au juge avant que l'objet saisissable soit hors portée.

La jurisprudence marocaine a d'ailleurs elle-même recherché cette troisième voie quand la Cour d'Appel de Rabat (« CAR ») a déclaré en 1949, qu'attendu que l'Art. 110 du CCM édicte notamment des règles spéciales concernant la saisie conservatoire des navires et impliquant chez ce législateur l'intention de soustraire cette saisie à l'application pure et simple des Art. 452 et suivants du CPC (CAR Arrêt 4875 du 21.09.49 – Rec. 1949. 1949-1950.P.517). Cette même cour a décidé quelques mois auparavant qu'il était admis par la doctrine et par la jurisprudence que la saisie conservatoire instituée en droit marocain, est une saisie de précaution et qu'il est le propos des saisies de cette nature d'être ouvertes à tout créancier non muni d'un titre exécutoire et même sans titre, dès l'instant qu'il justifie d'un intérêt légitime et de permission de juges (CAR Arrêt n° 4041 du 30.03.49. Rec. 1949-1950. p.423).

## 3. La procédure

La saisie conservatoire est ordonnée, dans le cadre de l'Art. 148 du CPC par le Président du Tribunal de Première Instance du lieu où le navire est amarré, par une ordonnance sur requête en l'absence des parties donc procédure non contradictoire car si le débiteur était prévenu que l'un de ses créanciers demandait la saisie du navire, celui-ci pourrait prendre le large dès réception de l'assignation à comparaître.

Mais si le navire change de port entre le moment de l'introduction de la requête et sa mise en exécution qu'en sera-t-il de l'ordonnance ainsi rendue ?

La Cour d'Appel de Rennes a décidé que la compétence « *Ratione loci* » d'une juridiction résulte de la situation des faits existants au moment de l'assignation.

Aussi, et à moins que la demande ait été faite devant le Tribunal du lieu du navire, le Président se déclare incompétent quand le bateau se trouve à l'extérieur de sa circonscription territoriale. Ainsi en a décidé le Président du Tribunal de Première Instance en déclarant : « attendu que le navire dont la saisie est demandée se trouve hors de la circonscription juridictionnelle (Agadir) de ce Tribunal et que l'ordonnance demandée, appelée à être exécutée en dehors de ce Tribunal, peut engendrer des difficultés d'exécution justifiant le rejet de la demande ».

Toutefois en cas de rejet de la demande, l'ordonnance est susceptible d'appel dans le délai de 15 jours de son prononcé. Là, il faudrait faire très attention parce que le greffe de la Cour d'Appel, pensant qu'il s'agit d'une procédure contradictoire peut convoquer les parties dont le débiteur, ce qui priverait la saisie conservatoire de son élément essentiel qu'est la surprise.

Sur initiative du requérant, l'ordonnance est notifiée à l'autorité maritime du lieu de l'immobilisation du navire par l'huissier de justice qui dresse un PV de saisie dont une copie est adressée au créancier mais cette notification n'est pas synonyme d'inscription car la saisie conservatoire du navire ne fait l'objet d'aucune publicité sur le registre spécial destiné à recevoir l'inscription de la saisie exécution.

Ainsi une saisie conservatoire de ce genre n'est pas susceptible d'être opposable à l'acquéreur du navire du moment qu'il n'en a pas été avisé ; contrairement à la saisie du fonds de commerce ou d'un immeuble qui font l'objet d'inscription conformément à l'Art 455 du CPC, respectivement au Registre de Commerce et à la conservatoire foncière ou au registre spécial quand il s'agit d'immeuble non immatriculé.

En plus de la notification à l'autorité portuaire, l'huissier de justice est tenu de procéder à la même notification, tout en l'établissant comme gardien, soit à la personne désignée par l'ordonnance soit au propriétaire lui-même ou conformément à l'Art 456 du CPC, si le bateau se trouve entre les mains d'un tiers (affréteur par ex.), à ce dernier.

Par l'effet de cette ordonnance le gardien devient personnellement responsable du navire et ne peut s'en dessaisir que s'il y est autorisé par la justice.

Cette mesure quoique sévère, n'est que provisoire et n'a pas l'autorité de la chose jugée car elle est atténuée par le fait que l'octroi de la saisie, peut être subordonné à la fourniture d'une caution par le créancier, notamment quand il est étranger, par l'autorisation donnée au navire pour faire des sorties ponctuelles ou, enfin, par l'obtention pure et simple de la mainlevée.

#### 4. La mainlevée:

Le saisi se dépêche donc, afin de libérer son bateau et reprendre la mer, soit de payer sa dette et obtenir la mainlevée du saisissant lui-même ou de son représentant, soit de constituer caution bonne et suffisante selon, les termes de l'Art. 110 du CCM et demander la mainlevée au Président du Tribunal qui a rendu la décision de saisie.

Cette demande ne peut avoir lieu que dans le cadre de l'Art. 149 du CPC, soit en référé.

Certains écrits prétendent à tort que la demande de la mainlevée peut avoir lieu soit dans le cadre de l'Art. 148 du CPC (procédure non contradictoire) soit dans le cadre de l'Art. 149 du

CPC. Car ce genre de demande ne peut être diligente qu'en référé. Le contraire serait méconnaître les droits du saisi, ce qui constitue une violation flagrante du droit de défense. La saisie, une fois obtenue par le créancier, lui octroie un droit à se défendre et ne peut être annulée que par un jugement contradictoire.

Cependant, on se demande, dans le cas d'extrême urgence, si le Président pouvait appliquer les dispositions de l'Art. 151 du CPC et renoncer à la convocation du créancier saisi. Nous pensons que le recours à cette mesure pourrait être abusif et, par conséquent, être un détournement du principe de la contradiction des débats.

L'extrême urgence devra motiver le débiteur à être plus diligent dans la notification du créancier et non être un argument pour l'application de l'article précité.

Faute de caution, la mainlevée ne peut donc être donnée, la CAR, dans un arrêt du 21 Septembre 1949, a décidé ce qui suit :

« Les dispositions spéciales de la saisie conservatoire des navires, édictées par l'Art. 110 du CCM, relatives aux cautions à fournir éventuellement, soit par le saisi, soit par le saisissant, impliquent à l'évidence que, conformément aux règles observées en la matière, aussi bien en droit français qu'en droit international, la saisie conservatoire d'un navire entraîne également en droit marocain l'immobilisation du navire.

C'est donc à tort qu'il a été ordonné mainlevée d'une saisie conservatoire sur un navire, sans versement d'une caution suffisante par le saisi d'autant plus que la saisie avait été effectuée à bon droit. » (Rabat 21 septembre 49 GTM 25 Février 50 p. 27). Mais de quelle caution s'agit-il ?

L'Art. 110 du CCM dit « bonne et suffisante » donc du moment qu'elle répond à ces deux critères, toutes les formules sont possibles et admises, elles dépendent de l'imagination et de la prudence respectives des deux parties en présence. Il arrive qu'un désaccord surgisse entre les parties sur la qualité de la caution ou l'importance de la garantie. Dans ce cas, seul le Président du Tribunal tranche le litige en fixant la nature et le montant de la caution.

La CAR a confirmé ce principe en déclarant que le magistrat doit apprécier, pour la fixation de la caution, toutes les circonstances de l'assistance (cas d'abordage) (CAR 27 Avril 1927 Rec. des Arrêt 1927 N° 587).

Il se trouve parfois que le débiteur n'a pas les moyens de fournir une bonne et suffisante caution mais pour faire face aux dépenses inhérentes au bateau, on a tout intérêt à le faire travailler : autrement dit de le faire voyager, en attendant sa mise à la vente judiciaire ou tout simplement des jours meilleurs.

Rien dans la législation marocaine n'empêche le Président du Tribunal d'autoriser le navire saisi à faire des sorties ponctuelles.

La CAR a d'ailleurs confirmé une ordonnance rendue par le juge des référés de Marrakech en déclarant : « attendu que par ordonnance du 14.05.49, le juge des référés de Marrakech a maintenu la saisie conservatoire du chalutier « l'Algérien », qu'il avait précédemment ordonné, tout en autorisant la sortie du navire moyennant le versement par son propriétaire d'une caution de 500 F » (CAR Arrêt 4075 du 29 septembre 49 Rec. 1949-1950 p. 517).

Enfin, le saisi, s'il estime que la saisie est abusive peut sans fournir caution, demander mainlevée au Président du Tribunal qui, si

la caution lui paraît sérieuse et si les apparences du fondement de la créance, qui relèvent de son appréciation, lui paraissent insuffisantes pour justifier la saisie, doit pouvoir estimer opportun de lever la mesure.

Il peut également ordonner la mainlevée s'il estime que les conditions légales de la saisie ne sont pas réunies ou bien faute d'assignation au fonds devant un tribunal compétent dans le délai imparté par le juge qui a autorisé la saisie conservatoire ou parce qu'une précédente saisie arrêt à déjà frappé le navire ou un autre navire du débiteur. Le Président du Tribunal peut donc modifier ou rétracter sa décision, ce qui met fin aux effets de la mesure.

## 5. Les effets:

Une fois la saisie pratiquée, différentes situations peuvent être envisagées :

1. Très souvent le propriétaire du bateau s'emploie à remettre une lettre de garantie pour libérer son navire car l'effet principal et immédiat de cette saisie est l'immobilisation du navire, c'est l'effet même recherché par le créancier pour amener son débiteur à régler sa dette ou tout au moins à fournir une bonne et suffisante caution.

Parfois aucune sûreté suffisante n'est fournie pour libérer le navire et la saisie conservatoire se maintient. Si elle perdure, le navire risque d'être exposé à certains incidents, qu'il en soit l'auteur ou la victime, et la question s'impose alors : qui doit assumer la responsabilité de cet incident ?

Nous pensons que, puisque l'huissier de justice en exécutant la saisie conservatoire est tenu de désigner le gardien du navire saisi, ce dernier devrait être donc retenu pour responsable, sauf pour lui à rapporter la preuve d'une faute du saisissant à l'origine du dommage subi.

2. L'autre effet de la saisie conservatoire est l'assignation au fonds du débiteur par le saisissant devant le Tribunal de la saisie, où le propriétaire du navire devra venir devant une juridiction éventuellement étrangère.

Aussi, le Tribunal qui détient le navire aura les moyens, le jour venu, d'assurer l'exécution de sa propre décision.

On peut donc déduire que le créancier peut choisir ainsi le lieu de saisie afin d'élire le système juridique de son choix.

En matière d'abordage par exemple, où le demandeur conformément à l'Art. 299 du CCM, peut, à son choix, assigner devant la Tribunal du défendeur ou devant le Tribunal du port d'attache de son navire.

La question de la charge des frais occasionnés par la saisie peut être également posée, comme pour les incidents causés par ou sur le navire que le gardien doit supporter quitte à se retourner contre le saisissant dans le cadre d'une assignation pour abus de droit.

## LA SAISIE EXECUTION

La saisie exécution a pour objet la vente aux enchères publique du navire et la distribution du prix de vente entre les créanciers.

Elle est régie par les Art. 111 à 123 du CCM. Beaucoup d'écrivains s'accordent à dire qu'il faudra compléter ces dispositions par les règles relatives à la saisie immobilière mais nous pensons que les dispositions régissant la réalisation du fonds de commerce en tant que gage sont mieux adaptées à la saisie exécution du navire, s'agissant malgré tout d'un bien meuble.

Nous apporterons plus loin plus de lumière sur ce choix en essayant de comparer la saisie exécution du navire avec la saisie immobilière et la réalisation du fonds de commerce.

Quoique muni d'un titre exécutoire (jugement rendu en dernier ressort, impôts ou taxes) le créancier peut demander pour le recouvrement de sa créance la vente forcée du navire appartenant à son débiteur.

Cette condition n'est pas exigée de façon expresse par les dispositions du CCM, mais par les règles générales contenues dans le chapitre 3 du CPC relatif à l'exécution forcée du jugement (jugement rendu en dernier ressort au jugement exécutoire par provision) et par celles prévues au dahir de 1935 relatif au recouvrement des créances de l'Etat, qui sont compatibles avec la procédure prévue en cette matière.

La saisie exécution porte sur un bateau (1), la procédure (2), le PV de saisie (3), la publicité (4) et la vente et les effets (5).

### 1. Le navire :

Tous les navires évoqués précédemment lors de notre exposé sur la saisie conservatoire sont susceptibles d'être saisis exécutoirement et cela même si le navire est en construction, puisque l'Art. 116 du CCM dit que le PV de la saisie est transcrit dans le délai de 8 jours au bureau de l'immatriculation du navire ou dans le bureau du ressort duquel le navire est en construction.

### 2. La procédure :

#### Le commandement :

Aux termes de l'Art. 113 du CCM, le commandement doit être fait à la personne du propriétaire ou à son domicile mais il peut être fait au capitaine si le créancier saisissant se prévaut d'un privilège maritime.

Cependant, il ne peut être procédé à la saisie exécution que 24 heures après le commandement de payer. Cet intervalle de 24 heures pourrait être critiquable du fait que le navire pourrait s'échapper entre le commandement et la saisie. Il est plus aggravé encore dans le projet qui le fixe à 8 jours. L'éventualité de la disparition du navire peut être déjouée par la pratique préalable d'une saisie conservatoire qui a pour effet immédiat l'immobilisation du navire.

Aussi et quel que soit le délai, nous pensons qu'il n'est pas nécessaire de lui accorder une importance particulière du moment que le débiteur aura tout le temps de s'acquitter de sa dette et faire échec à la saisie exécution durant toutes ces phases et, en tous les cas, avant la vente définitive.

### 3. Le PV de saisie :

#### - Etablissement :

L'agent d'exécution établit un PV de saisie en énonçant les renseignements signalés dans l'Art. 114 du CCM. Il fait toujours,

selon le même article, l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrées, ustensiles, armes, minutions et provisions.

Il désigne en même temps un gardien. Celui-ci est le plus souvent le propriétaire du navire.

Le PV, comme nous venons de le voir est notifié par les soins du saisissant au débiteur dans le délai précité de 3 jours afin de le faire citer devant le juge autorisant la vente.

Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le ressort du Tribunal, les significations lui sont faites en la personne du capitaine du bâtiment saisi ou en cas d'absence en la personne de celui qui représente le propriétaire dans le délai de 15 jours.

S'il est domicilié en dehors du Maroc et non représenté, les citations et les significations sont faites ainsi qu'il est prescrit à l'Art. 37 du CPC, c'est à dire transmises par la voie hiérarchique pour être acheminées par la voie diplomatique, sous réserve des dispositions prévues par les conventions diplomatiques.

Dans ce dernier cas, le CCM n'a pas imposé au saisissant de délai. Celui-ci dépendra donc de la diligence du saisissant.

#### - **Transcription :**

Le PV de saisie est transcrit dans le délai de 8 jours au bureau de l'immatriculation du navire ou au bureau du ressort duquel le navire est en construction.

L'autorité qui procède à cette transcription délivre au saisissant dans les 3 jours de celle-ci (jours fériés non-compris) un état des inscriptions.

#### **4. Dénonciation aux créanciers inscrits et publicité :**

##### **1) Dénonciation aux créanciers inscrits :**

L'Art. 116 du CCM prescrit au saisissant, 8 jours après la délivrance de l'état des inscriptions qui lui ont été faites par le bureau de l'immatriculation du navire, de notifier aux créanciers inscrits, aux domiciles élus dans leurs inscriptions, l'assignation prévue à l'Art. 115 du CCM, c'est-à-dire la requête aux fins d'autoriser la vente et la fixation de la mise-a-prix.

Les créanciers ont, pour intervenir s'ils le jugent utile, un délai de 15 jours, passé ce délai, ils seront forclos.

##### **b) Publicité :**

Après l'intervention d'un jugement ayant acquis la force de la chose jugée autorisant la vente et fixant le montant de la mise-à-prix sur la base d'expertise, la vente aura lieu après les publicités d'usage prévues dans le CPC.

L'avis de vente est publié dans les journaux, placardé aux endroits réservés à cet effet aux tribunaux du Royaume, sur le navire lui-même, aux ports et en tout autre endroit fixé par le Président du Tribunal soit d'office soit sur la demande de la partie la plus diligente.

Nous estimons que, compte tenu de l'importance de l'enjeu, la publicité pourrait être faite même en dehors du Maroc afin de prévenir les spécialistes internationaux dans la vente des navires par voie de presse spécialisée.

L'annonce et l'affiche doivent comporter le maximum de données concernant le navire et en tous les cas indiquer les renseignements édictés par l'Art. 120 du CCM.

#### **5. La vente et ses effets :**

##### **a) Vente :**

La vente aux enchères publiques se déroule aux jour et heure fixés par la publicité devant le secrétaire greffier.

Il ne sera admis aucune surenchère après l'adjudication. Cela renforce le caractère du bien-meuble du navire contrairement à la vente immobilière où toute personne peut faire une surenchère d'un sixième du prix de vente.

L'adjudicataire consigne le prix sans frais entre les mains du secrétaire greffier, dans les 24 heures de l'adjudication, à peine de folle enchère.

Le fait de payer le prix sans frais prouve une fois de plus que le CCM assimile la vente d'un navire à une vente mobilière et non immobilière comme il est dit dans certains écrits.

Si au jour désigné pour la vente, il n'est pas fait d'offre, le tribunal fixe une nouvelle mise-à-prix, inférieure à la première, ainsi que le jour auquel les enchères auront lieu.

##### **b) Les effets :**

#### **Transfert de propriété et purge de navire :**

L'adjudicataire, après consignation du prix de la vente, devient propriétaire d'un navire purgé de tout privilège, hypothèque et créance. Cette purge emporte également de plein droit mainlevée de l'opposition du départ du navire.

Cependant, certains contrats passés par le saisi peuvent s'imposer à l'adjudicataire, notamment ceux qui constituent une charge sur le navire ou les contrats de travail.

En effet, le transfert de propriété du navire ne met pas fin, contrairement à certains écrits, aux fonctions du capitaine car l'Art. 754 du Dahir (9 ramadan 1331) formant Code des obligations et des contrats (B.O. 12 septembre 1913), énonce que s'il survient une modification dans la situation juridique de l'employeur, notamment par succession, vente, fusion, transformation, mise en société, tous les contrats de travail en cours au jour de la modification subsistent entre le nouvel entrepreneur et le personnel de l'entreprise.

Donc si l'adjudicataire ne peut se séparer amiablement du capitaine, celui-ci est en droit de l'assigner en licenciement abusif.

#### **Distribution du prix de la vente :**

La vente du navire met fin au droit de suite qui est transporté sur le prix consigné et ensuite distribué dans l'ordre des créanciers privilégiés et hypothécaires, les créanciers chirographaires venant en dernier lieu.

La distribution est faite d'après l'Art. 122 du CCM, conformément aux Art. 504 à 510 du CPC, c'est à dire conformément à la procédure dite « distribution par attribution » réservée à la distribution des deniers provenant des exécutions de toute nature et non seulement immobilières comme le prétendent certains écrits.

Aussi tout créancier non-inscrit doit produire ses titres à peine de déchéance, dans le délai de 30 jours après la publication de l'ouverture de la procédure de distribution.

La CAR a eu l'occasion de confirmer ce principe en 1937 à propos de l'unique cas à ma connaissance d'une vente de navire en déclarant irrecevable le contredit formé plus de 15 jours après la notification du règlement provisoire dressé pour la distribution des deniers provenant de la vente d'un navire.

L'Art. 122 du CCM dispose en effet, en termes impératifs qu'à l'expiration de ce délai écoulé sans contredit, le règlement provisoire devient définitif (Rabat 20 avril 1937. Rec. 1937 p. 315).

Il faut signaler enfin que les délais prévus en cette matière par le CPC sont réduit de moitié et ne sont pas augmentés en raison de la distance.

### Les incidents de la procédure :

Au cours du déroulement de la procédure de la saisie exécution, des incidents peuvent surgir soit pour l'annuler soit tout simplement pour la suspendre momentanément.

Aussi, le débiteur peut prétendre à la nullité d'un acte quelconque de cette procédure et demander au Président du Tribunal, parallèlement à l'assignation au fond, le sursis à l'exécution.

Par ailleurs un copropriétaire peut faire une demande en distraction afin de voir échapper sa part dans le navire à la vente mais cette action est irrecevable si le saisissant est créancier de plus de la moitié conformément à l'Art. 74 du CCM. Cette action se transforme alors en contredit sur le prix consigné de la vente.

### LA SAISIE DU FAIT DU PRINCE :

La saisie d'un navire conservatoire ou exécution n'est pas toujours le fait de créanciers ordinaires, de personnes privées, elle peut être aussi le fait d'une autorité en temps de paix comme en temps de guerre.

Aussi, il arrive que les autorités d'un pays considèrent qu'ils ont le droit de réquisitionner les navires de commerce étrangers en temps de guerre et même en temps de paix (l'Angarie), de saisir les navires et les prendre en gage à titre de représailles ou de moyens de pression (Embargo) ou tout simplement suspendre la sortie de navires étrangers.

Une immobilisation du navire peut avoir aussi lieu par le fait d'une grève de dockers pour des raisons politiques ou syndicales pour obtenir le paiement de salaires, l'amélioration des conditions de vie ou encore le blocus des ports par les marins pêcheurs.

Sur le plan du droit international, suite à l'accident de l'Amoco-Cadix, des saisies peuvent être prises pour favoriser la sécurité de la navigation en mer et donc empêcher le départ de certains navires qui ne sont pas en état de navigabilité et constituent un danger pour la navigation.

Il s'agit aussi de prévenir la pollution (juridiction de l'Etat du port) ou d'en assurer la répression (juridiction de l'Etat côtier).

Les douanes procèdent également à saisie soit pour des infractions d'ordre fiscal soit en considérant le navire comme moyen de transport et pour cette qualité, il devient susceptible de saisie ou plus exactement de consignation s'il transporte l'objet de la fraude (Art. 112 du Code des Douanes).

Il y a donc bien autonomie d'un droit pénal maritime et douanier par rapport au droit commun de la saisie du navire. Il s'agit de mesures d'ordre public qui l'emporte sur les dispositions du droit commun, relatives à la saisie et la vente du navire, mais en dehors de la notion répressive et même quand il s'agit de l'administration, l'état de droit exige que la justice soit requise pour ordonner l'immobilisation du navire.

Revue Marocaine de Droit et d'Economie

Numéro 38/1996-1997

### SOURCES

- 1) BOUDAHRAIN Abdellah – Droit maritime marocain – Edition SECEA 1986.
- 2) RODIERE René – Le navire – Dalloz 1980.
- 3) REMOND – GOUILLOUD Martine – Droit Maritime – Pedone 1988.
- 4) DU PONTAVICE Emmanuel – Le statut des navires – LITEC – DROIT 1976.

### ABREVIATIONS

3. Art. : article.
4. CAR : Cour d'Appel de Rabat.
5. CCM : Code de commerce maritime (28 jourmada II 1337) (B.O. 26 mai 1919 et rectific. 15 août 1930).
6. CPC : Dahir portant loi n° 1-74-447 (11 ramadan 1394) approuvant le texte du Code de procédure civile (B.O. 30 septembre 1974).
7. ex. : exemple.
8. PV : Procès verbal.
9. SJ :