

COMMUNAUTE ECONOMIQUE ET MONETAIRE  
DE L'AFRIQUE CENTRALE

UNION ECONOMIQUE DE L'AFRIQUE CENTRALE

CONSEIL DES MINISTRES

REGLEMENT N° 08/12-UEAC-088-CM-23

Portant adoption du Code Communautaire  
de la Marine Marchande. -

## LE CONSEIL DES MINISTRES

VU le Traité de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale et ses additifs en date du 5 juillet 1990 et 25 avril 2007 ;

VU la Convention régissant l'Union Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;

VU le Règlement N° 11/99-UEAC-025-CM-02 portant règles d'organisation et de fonctionnement du Conseil des Ministres, notamment en son article 25 ;

VU la Résolution des Ministres des Transports de la CEMAC réunis en Comité ad hoc à Brazzaville, le 16 février 2012 ;

CONSIDERANT les objectifs visés par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ;

SUR proposition de la Commission de la CEMAC ;

APRES avis du Comité Inter-Etats ;

EN sa séance du 22 JUIL. 2012

ADOPTÉ

Le Règlement dont la teneur suit :

**Article 1er :** Est adopté le Code Communautaire de la Marine Marchande.

**Article 2 :** Le présent Règlement qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, entre en vigueur à la date de sa signature et sera publié au Bulletin Officiel de la Communauté.

BRAZZAVILLE, le 22 JUIL. 2012



LE PRESIDENT

  
Pierre MOUSSA

# **LIVRE I**

## **DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

### **TITRE I**

#### **CHAMP D'APPLICATION**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** : Les dispositions du présent Code sont applicables :

- à tous les navires immatriculés dans un Etat membre ;
- aux équipages et passagers qui y sont embarqués, ainsi qu'à toutes les personnes, quelle que soit leur nationalité, qui, bien que non présentes à bord, auraient commis une infraction aux dispositions du présent Code ou de ses textes d'application ;
- aux navires étrangers se trouvant dans les eaux sous juridiction d'un Etat membre, lorsque cela est prévu par les accords de réciprocité passés entre un Etat membre et un Etat tiers ou en application des conventions internationales en vigueur ;
- aux équipages et passagers de ces navires étrangers, sous les mêmes conditions qu'à l'alinéa précédent ;
- aux gens de mer de nationalité d'un Etat membre ou résidant dans un Etat membre, sans considération du lieu d'immatriculation ou d'affrètement du navire à bord duquel ils sont employés,
- aux plateformes flottantes se trouvant dans les eaux sous juridiction nationale d'un Etat membre ; en outre, lorsque cela est expressément prévu, certaines dispositions des Livres IV, V et VII s'appliquent également aux plateformes fixes se trouvant dans lesdites eaux.

### **TITRE II**

#### **DÉFINITIONS**

**ARTICLE 2** : Aux fins du présent Code, on entend par :

- 1) « *accord de réciprocité* » : l'accord par lequel un Etat reconnaît des avantages à un autre Etat, à condition que l'autre Etat lui accorde les mêmes avantages ;
- 2) « *affrètement* » : la mise à la disposition, moyennant paiement d'un fret par un armateur (le fréteur) d'un navire à un utilisateur (l'affréteur) qui s'en servira à son profit ;
  - L'affrètement au voyage est consenti sur tout ou partie du navire pour un voyage ;
  - L'affrètement à temps est consenti pour une période déterminée ;

- affrètement coque-nue est l'affrètement d'un navire sans armement.

3) « *affréteur* » : toute personne physique ou morale à la disposition de laquelle un navire est mis, en tout ou en partie, pour le transport des marchandises d'une personne moyennant paiement d'un fret ;

4) « *agent maritime* » : toute personne physique ou morale chargée par un mandant de représenter, au sens le plus large, les intérêts du navire ou de l'armateur ;

5) « *armateur* » : toute personne physique ou morale pour le compte de laquelle un navire est armé, exploité ou simplement utilisé ;

Le propriétaire ou les copropriétaires d'un navire sont présumés en être l'armateur ; en cas d'affrètement, l'affréteur devient l'armateur du navire si le contrat d'affrètement le prévoit et a été régulièrement publié.

6) « *armement national* » : une ou plusieurs compagnies maritimes d'un Etat membre reconnues comme telles par l'autorité maritime compétente ;

7) « *autorité compétente chargée des arts et de la culture* » : le Ministre en charge des arts et de la culture ou les fonctionnaires d'autorité auxquels il a délégué tout ou partie de ses pouvoirs ;

8) « *autorité compétente chargée de l'environnement* » : le Ministre en charge de l'environnement ou les fonctionnaires d'autorité auxquels il a délégué tout ou partie de ses pouvoirs ;

9) « *autorité compétente chargée des hydrocarbures* » : le Ministre en charge des hydrocarbures ou les fonctionnaires d'autorité auxquels il a délégué tout ou partie de ses pouvoirs ;

10) « *autorité compétente chargée des pêches maritimes* » : le Ministre en charge des pêches maritimes ou les fonctionnaires d'autorité auxquels il a délégué tout ou partie de ses pouvoirs ;

11) « *autorité maritime compétente* » : le Ministre en charge de la marine marchande ou le Directeur de la marine marchande ou tout autre fonctionnaire auquel le Ministre a délégué tout ou partie de ses pouvoirs ;

A l'étranger, l'autorité maritime compétente désigne l'Ambassade ou l'Autorité consulaire ; cependant, dans les ports étrangers où les Etats membres n'ont ni Ambassade, ni Consulat, l'Autorité maritime compétente de chaque Etat peut déléguer ses pouvoirs selon la volonté nationale ;

12) « *autorité portuaire* » : le Directeur du Port ou les fonctionnaires d'autorité auxquels il a délégué tout ou partie de ses pouvoirs, et notamment le Commandant du Port ou le Chef du Service de la Capitainerie pour tout ce qui concerne la police portuaire ;

13) « *auxiliaires de transport maritime* » : toutes les professions qui concourent à la réalisation des opérations connexes au transport maritime ;

14) « *avitailleur de navire ou Shipchandler* » : toute personne physique ou morale agréée par les autorités portuaires et douanières à pourvoir aux besoins logistiques des navires ;

15) « *bagage* » : tout objet ou véhicule transporté à bord d'un navire en vertu d'un contrat de transport, à l'exclusion :

- a) des objets transportés en vertu d'un contrat d'affrètement ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises ; et
- b) des animaux vivants.

16) « *bagage de cabine* » : objet que le passager a dans sa cabine, ou qu'il a en sa possession, sa garde ou son contrôle, y compris ceux qu'il a dans ou sur son véhicule transporté à bord du navire ;

17) « *capitaine* » : toute personne qui exerce régulièrement le commandement d'un navire ;

18) « *chargeur* » : toute personne qui conclut un contrat de transport avec le transporteur ;

19) « *chargeur documentaire* » : toute personne, autre que le chargeur, qui accepte d'être désigné comme « chargeur » dans le document de transport ou le document électronique de transport ;

20) « *commissaire aux avaries* » : toute personne physique ou morale chargée par les assurances ou parties au contrat de transport de constater et d'évaluer à l'arrivée tous les dommages subis par un navire ou par la cargaison à la suite d'une fortune de mer, avarie ou naufrage du navire, perte totale ou partielle de la marchandise ;

21) « *commissionnaire en douane* » : toute personne physique ou morale agréée par l'administration des Douanes et faisant profession d'accomplir pour autrui les formalités douanières concernant la déclaration en détail des marchandises que cette profession soit exercée à titre principal ou qu'elle constitue le complément normal de l'activité principale ;

22) « *consignataire* » : le mandataire salarié de l'armateur ou des ayants droit à la marchandise. Lorsqu'il agit dans les intérêts de l'armateur, il prend le nom de consignataire du navire. En revanche, s'il intervient dans les intérêts des ayants droit à la marchandise, il est alors considéré comme le consignataire de la cargaison ;

23) « *conteneur* » : tout type de conteneur, de citerne ou de plate-forme transportable, de caisse mobile ou toute unité de charge similaire utilisée pour grouper des marchandises et tout équipement accessoire à cette unité de charge ;

24) « *contrat de transport* » : le contrat par lequel un transporteur s'engage, moyennant paiement d'un fret, à déplacer des marchandises d'un lieu à un autre. Le contrat prévoit le transport par mer et peut prévoir, en outre, le transport par d'autres modes ;

25) « *contrat de volume* » : le contrat qui prévoit le déplacement d'une quantité significative de marchandises, en plusieurs expéditions, pendant une durée convenue. La quantité peut être exprimée sous la forme d'un minimum, d'un maximum ou d'une fourchette ;

- 26) « *courtier maritime* » : toute personne physique ou morale, intermédiaire indépendante qui à la demande d'un armateur, d'un chargeur ou de tout autre opérateur maritime, prête des services maritimes aux auxiliaires ;
- 27) « *destinataire* » : toute personne ayant droit à la livraison des marchandises en vertu d'un contrat de transport, d'un document de transport ou d'un document électronique de transport ;
- 28) « *document de transport* » : le document émis en vertu du contrat de transport par le transporteur qui :
- a) constate la réception, par le transporteur ou une partie exécutante, des marchandises en vertu du contrat de transport ; et
  - b) constate ou contient le contrat de transport ;
- 29) « *document de transport négociable* » : le document de transport qui indique, par une mention telle que "à ordre" ou "négociable", ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet par la loi applicable au document, que les marchandises ont été expédiées à l'ordre du chargeur, à l'ordre du destinataire ou au porteur, et qui ne porte pas la mention "non négociable" ;
- 30) « *document électronique de transport* » : l'information contenue dans un ou plusieurs messages émis au moyen d'une communication électronique par un transporteur en vertu d'un contrat de transport, y compris l'information qui est logiquement associée au document sous la forme de données jointes ou y est autrement liée au moment de son émission par le transporteur ou ultérieurement de manière à en faire partie intégrante, qui :
- a) constate la réception, par le transporteur ou une partie exécutante, des marchandises en vertu du contrat de transport ; et
  - b) constate ou contient le contrat de transport ;
- 31) « *données du contrat* » : toute information concernant le contrat de transport ou les marchandises qui figure dans un document de transport ou un document électronique de transport ;
- 32) « *droit de contrôle des marchandises* » : le droit, en vertu du contrat de transport, de donner au transporteur des instructions concernant les marchandises ;
- 33) « *échouage* » : l'opération volontaire où l'on échoue le navire pour des raisons techniquement justifiées ;
- 34) « *entrepreneur de manutention* » : toute personne physique ou morale chargée d'accomplir soit des opérations matérielles de mise à bord, d'arrimage, de désarrimage et de déchargement des marchandises, y compris les opérations connexes, soit les opérations juridiques de réception, de prise en charge et de reconnaissance à terre des marchandises, y compris leur garde et leur livraison ;
- 35) « *Entrepreneur de transport multimodal* » : toute personne physique ou morale chargée d'organiser ou de faire exécuter, sous sa responsabilité, les opérations d'acheminement des marchandises selon les modes de son choix pour le compte du commettant ;

- 36) « *Etat membre* » : un Etat membre de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (C.E.M.A.C.) ;
- 37) « *événements de mer* » : tous événements exceptionnels pouvant survenir au cours de la navigation maritime et qui, en raison de leur importance, donnent lieu à une réglementation particulière ;
- 38) « *expert maritime* » : toute personne physique ou morale qualifiée qui a pour mission de faire le contrôle ou l'inspection des services marchands, des biens de production, des navires, des structures maritimes en vue de constater, évaluer, donner un avis technique et/ou éclairer les parties ou le tribunal ;
- 39) « *fret* » : la rémunération due au transporteur en contrepartie du déplacement de marchandises en vertu d'un contrat de transport ;
- 40) « *fréteur* » : toute personne physique ou morale propriétaire de navires qui met son/ ou ses navires) cellule ou espaces à la disposition de l'affréteur et qui, en contrepartie, perçoit le fret (loyer du navire) ;
- 41) « *gens de mer ou marin* » : tout professionnel de la navigation maritime et toute autre personne dont l'activité professionnelle s'exerce en mer ;
- 42) « *jauge* » : la mesure du volume des capacités intérieures du navire. On distingue :
- a) *la jauge brute* qui, inclue l'ensemble de ces capacités, elle est calculée selon la règle 3 de l'Annexe I à la Convention internationale de Londres du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires.
  - b) *la jauge nette*, qui représente la seule capacité d'utilisation du navire ; elle est calculée selon la règle 4 de l'Annexe I à la Convention de Londres précitée ;
- 43) « *lamanage* » : l'activité qui consiste à assurer les opérations d'amarrage et de désamarrage ;
- 44) « *maître* » : tout membre d'équipage porté comme maître sur le rôle d'équipage, soit pour le service du pont ou de la machine soit pour le service général ;
- 45) « *marchandises* » : les biens de nature quelconque qu'un transporteur s'engage à déplacer en vertu d'un contrat de transport et s'entend également de l'emballage et de tout équipement et conteneur qui ne sont pas fournis par le transporteur ou pour son compte ;
- 46) « *mille marin* » : la mesure de distance en mer équivalant à 1852 mètres linéaires ;
- 47) « *navire* » : tout bâtiment utilisé pour transporter des marchandises en mer ;

- 48) « *navire à passagers* » : tout navire qui transporte plus de douze passagers ;
- 49) « *navigation maritime* » : la navigation pratiquée en mer, dans les ports ou rades, sur les étangs salés et dans les estuaires et fleuves fréquentés par les navires de mer, jusqu'à la limite du premier obstacle à la navigation maritime, fixée par l'autorité maritime compétente ;
- 50) « *officier* » : toute personne titulaire d'un brevet approprié autre que le capitaine, portée en tant que tel sur le rôle d'équipage ;
- 51) « *partie contrôlante* » : la personne qui est autorisée à exercer le droit de contrôle. Il s'agit du chargeur, à moins que, lors de la conclusion du contrat de transport, il ne désigne le destinataire, le chargeur documentaire ou une autre personne comme partie contrôlante ;
- 52) « *partie exécutante* » : la personne, autre que le transporteur, qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant à ce dernier en vertu d'un contrat de transport concernant la réception, le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, les soins, le déchargement ou la livraison des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou son contrôle. Une personne au service de laquelle a recours, directement ou indirectement, un chargeur, un chargeur documentaire, la partie contrôlante ou le destinataire, et non le transporteur, n'est pas une « partie exécutante » ;
- 53) « *passager* » : toute personne transportée à bord d'un navire en vertu d'un contrat de transport ou qui, avec le consentement du transporteur, convoie un véhicule ou accompagne des animaux vivants ou toute autre marchandise spécifique faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises non régies par les dispositions du chapitre III, Titre II, Livre VI du présent Code ;
- 54) « *passager clandestin* » : toute personne trouvée en mer à bord d'un navire, ne figurant pas sur le rôle d'équipage dudit navire, démunie de titre de transport et n'ayant pas été recueillie à bord à la suite d'une opération d'assistance ou tout autre motif légitime ;
- 55) « *pêche maritime* » : l'activité qui a pour but la capture du poisson ou de tout autre animal vivant dans les eaux maritimes. Elle est exercée dans les zones maritimes définies et réglementées par chaque Etat ;
- 56) « *pilotage* » : l'activité de la navigation maritime par laquelle sont guidés les navires à l'entrée et à la sortie des ports, chenaux d'accès et des passes, à l'exclusion des séparations de trafic ;
- 57) « *plate forme flottante* » : une plate forme flottante, mobile ou stationnaire, est un engin flottant destiné à l'exploration ou à l'exploitation des fonds marins et dont la structure n'est pas reliée au fond au moyen d'un dispositif fixe ;
- 58) « *plate forme fixe* » : une plate forme fixe est un engin destiné à l'exploration ou à l'exploitation des fonds marins dont la superstructure émergée s'appuie sur le fond au moyen d'un dispositif fixe ;

59) « *pollution marine* » : l'introduction directe ou indirecte par l'homme de substance ou d'énergie dans le milieu marin, les zones côtières et les eaux intérieures connexes, lorsqu'elle a des effets nuisibles tels que dommage aux ressources biologiques, risques pour la santé de l'homme, altération de la qualité de l'eau du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément ;

60) « *port d'armement* » : le port où se trouve le service de la Marine Marchande qui a procédé à l'établissement des titres de sécurité et de navigation du navire considéré ;

61) « *port d'attache* » : le port où se trouve le service de la Marine Marchande qui, au vu d'une demande d'immatriculation d'un navire, procède à cette immatriculation sur le registre ouvert à cet effet ;

62) « *port d'inscription ou d'immatriculation d'un marin* » : le lieu où se trouve le service de la marine marchande chargé de la tenue de l'article matriculaire et de l'administration du marin considéré ;

63) « *port de refuge* » : le port ou autre lieu abrité désigné par l'Etat côtier, dans lequel peut être conduit un navire qui a besoin d'assistance, afin que toute mesure nécessaire de prévention et/ou de réparation puisse y être prise dans de bonnes conditions de sécurité ;

64) « *porteur* » : a) la personne qui est en possession d'un document de transport négociable ; et i) s'il s'agit d'un document à ordre, y est identifiée comme le chargeur ou le destinataire, ou est la personne au profit de laquelle le document est dûment endossé ; ou ii) s'il s'agit d'un document à ordre endossé en blanc ou d'un document au porteur, est le détenteur dudit document ;

b) la personne en faveur de laquelle a été émis ou à laquelle a été transféré un document électronique de transport négociable ;

65) « *relevage* » : l'activité portuaire qui consiste à charger des marchandises dans les camions ou wagons à partir des magasins ou terre-plein, ou à décharger les marchandises des camions ou des wagons en magasin ou sur terre-plein ;

64) « *remorquage* » : l'activité qui consiste à assurer le déplacement et la manœuvre des navires jusqu'à leur poste à quai dans le port ou en mer quand ils ne peuvent y parvenir par leurs propres moyens de propulsion ;

65) « *transitaire* » : toute personne physique ou morale chargée de l'enlèvement de la marchandise et de l'accomplissement des formalités douanières, administratives commerciales, conformément aux instructions reçues de son mandant ;

66) « *transporteur* » : toute personne qui conclut un contrat de transport avec un chargeur ;

67) « *transport de ligne régulière* » : le service de transport qui est proposé par voie de publicité ou par des moyens similaires et qui est effectué par des navires assurant une liaison régulière, entre des ports déterminés, suivant un calendrier de départs accessible au public ;



68) « *sûreté des navires et des installations portuaires* » : le système de protection à bord des navires et dans les ports ayant pour but de détecter et de neutraliser toute menace extérieure, d'origine humaine, pouvant s'exercer sur le navire lui-même et sur les installations portuaires ;

69) « *véhicule* » : le véhicule routier ou ferroviaire ;

### **TITRE III**

## **NAVIGATION MARITIME**

### **Chapitre I**

#### **Classification des genres de navigation**

**ARTICLE 3** : La navigation maritime comprend :

- la navigation de commerce relative au transport du fret et des passagers qui englobe la navigation au long cours, le cabotage international et le cabotage national ;
- la navigation de servitude effectuée en mer, dans les ports et rades par des navires affectés particulièrement à un service public à l'exclusion des navires de guerre ;
- la navigation de pêche relative à la capture, à l'élevage des animaux marins et à l'exploitation des ressources halieutiques d'une manière générale ;
- la navigation auxiliaire concernant le pilotage, le remorquage, le chalandage, le dragage, le sondage, ainsi que la recherche scientifique en mer ;
- la navigation de circulation relative à l'exploitation des propriétés riveraines agricoles ou industrielles ou des parcelles concédées sur le domaine public maritime ;
- la navigation de plaisance pratiquée à bord d'un navire dans un but d'agrément.

### **Chapitre II**

#### **Zones de navigation**

**ARTICLE 4** : 1. La navigation de commerce et de plaisance s'exerce :

- au cabotage national, quand elle s'effectue entre deux ports d'un Etat membre ;
- au cabotage sous-régional, quand elle s'effectue entre deux ou plusieurs ports de deux, ou plusieurs Etats membres ;
- au cabotage international, quand elle s'effectue entre un port d'un Etat membre et un autre port d'Afrique ;
- au long cours, quand elle s'effectue au-delà des limites du cabotage international.

2. La navigation de pêche :

la définition et la réglementation des limites des zones de :

- pêche côtière ;
- pêche au large ;

- grande pêche ;

sont laissées à la discrétion de chaque Etat membre.

### **Chapitre III** **Navigation réservée**

**ARTICLE 5 :** La navigation au cabotage national et sous-régional est réservée aux navires battant pavillon d'un Etat membre, sauf dérogation justifiée accordée par chaque autorité maritime compétente, au cas par cas.

### **Chapitre IV** **Balisage**

**ARTICLE 6 :** Le balisage des côtes de chaque Etat membre est fixé par l'autorité maritime compétente, conformément à la réglementation internationale en vigueur ; les opérations matérielles de mise en place et d'entretien du balisage peuvent être concédées à un organisme public ou privé agissant pour le compte et sous le contrôle de l'autorité maritime.

### **Chapitre V** **Police de la navigation**

**ARTICLE 7 :** 1. Dans les eaux maritimes, et jusqu'à la limite des eaux territoriales ainsi que dans les fleuves jusqu'au premier obstacle à la navigation maritime, la police de la navigation est exercée par l'autorité maritime compétente de chaque Etat membre. Elle a pour but :

- de réglementer la circulation en mer en fonction des conditions nautiques locales et des nécessités du trafic maritime, notamment aux approches des ports ;
- de faire assurer le respect des règles nationales et internationales visant à la sécurité des navires et de la navigation et à la prévention de la pollution par les navires.

2. Dans les zones maritimes visées à l'alinéa 1) du présent article, ainsi qu'en haute mer, la police de la navigation inclut la police du pavillon exercée par l'autorité maritime compétente de chaque Etat membre à l'égard des navires battant son propre pavillon et qui a pour but de faire respecter par ces derniers les règlements nationaux et internationaux en vigueur.

### **Chapitre VI** **Formalités d'arrivée et de départ des navires dans les ports**

**ARTICLE 8 :** Tout navire devant toucher un port d'un Etat membre doit adresser à la Capitainerie de ce port, au moins 72 heures avant son heure prévue d'arrivée, soit par l'intermédiaire de son consignataire, soit par tout autre moyen, un message indiquant :

- le nom du navire ;
- le nom de l'armateur ;
- le pavillon ;

- les caractéristiques techniques : longueur hors tout, tirant d'eau, jauge brute et nette ;
- la date et l'heure prévues d'arrivée ;
- le genre de navigation pratiquée ;
- la provenance (dernier port touché) ;
- l'année de construction du navire ;
- les titres de sécurité détenus, avec leur date de péremption ;
- la nature et le tonnage de la cargaison, en spécifiant celles qui sont à décharger dans le port ;
- la nature et le tonnage des marchandises qu'il doit charger dans le port ;
- le cas échéant, la nature, le tonnage et la localisation des matières dangereuses détenues à bord ;
- s'il s'agit d'un navire à passagers, le nombre de passagers en transit, ou devant débarquer.

**ARTICLE 9** : Six heures au moins avant l'heure prévue, le capitaine du navire doit confirmer son arrivée à la Capitainerie du port, en demandant l'autorisation d'entrée.

**ARTICLE 10** : Sous réserve des documents et justifications complémentaires qui pourraient être demandés par les autorités maritimes ou portuaires, pour des raisons de sécurité ou de sûreté seulement, les navires entrant dans un port d'un Etat membre ou en sortant, sont astreints à la production des documents retenus par la Convention de Londres du 9 avril 1965, visant à faciliter le trafic maritime international à savoir :

a) une déclaration générale indiquant les renseignements suivants :

- nom et description du navire ;
- nationalité du navire ;
- immatriculation ;
- jauge brute et nette ;
- nom du capitaine ;
- nom et adresse de l'agent du navire ;
- description de la cargaison et identification des marchandises dangereuses;
- nombre de membres de l'équipage ;
- nombre de passagers ;
- renseignements sommaires relatifs au voyage ;
- date et heure d'arrivée ou date de départ ;
- emplacement du navire dans le port.

b) une déclaration de la cargaison comportant les indications suivantes :

i) à l'arrivée :

- le port de provenance ;
- les marques et numéros, nombre et nature des colis ;
- les numéros des connaissements ;
- les ports auxquels la marchandise restant à bord doit être débarquée ;
- le premier port d'embarquement des marchandises chargées sous connaissement direct.

ii) au départ :

- le port de destination ;
- les marques et numéros, nombre et nature des colis chargés au port en question, ainsi que les numéros de leurs connaissements.

- c) une liste d'équipage comportant pour chaque membre les renseignements suivants :
- nom, prénoms ;
  - nationalité ;
  - grade ou fonction à bord ;
  - date et lieu de naissance ;
  - nature et numéro de la pièce d'identité (ou du livret professionnel maritime) ;
  - port et date d'arrivée ;
  - port de provenance.
- d) une liste des passagers comportant les mêmes renseignements, à l'exception des mentions à caractère professionnel.
- e) la déclaration des provisions de bord. Sont considérées comme provisions de bord, les seuls approvisionnements destinés, dans la mesure du juste nécessaire, à la consommation personnelle des membres de l'équipage et des passagers du navire pendant la durée de l'escale et du séjour du navire en mer ; en aucun cas ces provisions ne doivent quitter le bord ;
- f) la déclaration des effets de l'équipage,
- g) la déclaration maritime de santé,
- h) le cas échéant, le bordereau prescrit par la Convention postale universelle si des envois postaux sont acheminés par le navire.

**ARTICLE 11 :** Les Autorités Portuaires devront développer le système d'échange électronique des données (EDI) approprié à la transmission par voie électronique des documents et informations requis des navires en application de l'article 10 ci-dessus.

## **TITRE IV**

### **ESPACES MARITIMES SOUS JURIDICTION NATIONALE**

#### **Chapitre I**

#### **Domaine public maritime et eaux territoriales**

##### **Section I**

##### ***Composition et délimitation du Domaine Public Maritime***

**ARTICLE 12 :** Le domaine public maritime est composé :

- du rivage de la mer ;
- des étangs salés ;
- de la mer territoriale et son fond, et a fortiori des eaux dites intérieures ;
- des lais et relais de la mer ;
- des terrains acquis par l'Etat en bordure de mer pour la satisfaction de besoins d'intérêt public ;
- des ports maritimes ;
- de certaines dépendances de ports maritimes ;
- des terrains artificiellement soustraits à l'action du flot.

**ARTICLE 13** : 1. La mer territoriale et son fond sont délimités, comme il est dit à la section II, ci-après. Les rivages de la mer, et ceux des étangs salés, s'étendent à terre jusqu'aux points atteints par les plus hautes eaux ; en cas de contestation de cette limite, une constatation est opérée sur le terrain par une commission administrative désignée par l'autorité maritime compétente et en présence des propriétaires riverains dûment convoqués.

2. La même commission administrative est compétente pour constater la formation de lais et relais de la mer incorporés de plein droit au domaine public maritime.

3. Les limites du domaine public maritime artificiel, et notamment celles des ports maritimes, sont fixées dans chaque cas par un acte réglementaire pris par l'autorité compétente.

### *Section II*

#### *Gestion et protection du Domaine Public Maritime*

**ARTICLE 14** : 1. Dans le cadre du présent Code, l'autorité maritime compétente de chaque Etat prend les dispositions spécifiques propres à son Etat en la matière.

2. Toutefois, ces dispositions spécifiques ne devront pas contenir d'éléments susceptibles de nuire à l'intégrité et à la bonne conservation du domaine public maritime. Les Etats veilleront en particulier à sauvegarder les sites littoraux présentant un intérêt écologique et à prévenir toute utilisation privative du domaine public maritime qui ne serait pas conforme à l'intérêt général.

**ARTICLE 15** : 1. La participation à la gestion du domaine portuaire par les Etats sans littoral de la Communauté peut se faire par convention bilatérale entre Etat côtier et Etat sans littoral.

2. A cet effet, les Etats sans littoral peuvent participer au Conseil d'Administration des ports de transit à travers les organismes nationaux représentant les usagers de ces ports.

### *Section III*

#### *Eaux territoriales*

**ARTICLE 16** : Les eaux territoriales de chaque Etat membre s'étendent jusqu'à une limite fixée à douze mille marins à partir des lignes de base telles que définies dans la partie II section 2 de la Convention Internationale sur le Droit de la Mer de 1982.

**ARTICLE 17** : 1. Les lignes de base visées à l'article précédent sont normalement constituées par la laisse de basse mer. Au cas où un Etat membre fixerait, dans le respect des dispositions de la Convention, des lignes de base droites, il devra en informer à la fois les autres Etats membres et le Secrétariat Exécutif de la C.E.M.A.C.

2. Une carte marine, mentionnant les lignes de base droites, devra être publiée par l'autorité maritime compétente.

**ARTICLE 18** : Les frontières maritimes entre Etats sont déterminées conformément aux règles et procédures de la Convention internationale sur le Droit de la Mer de

1982. Toutefois en cas de litige en la matière entre Etats membres, l'affaire devra être soumise à la Cour de Justice Communautaire avant toute autre procédure.

## **Chapitre II** **Eaux sous juridiction nationale au-delà de la mer territoriale**

### **Section I** *Zone économique exclusive*

**ARTICLE 19** : 1. Il est institué une zone maritime dénommée « zone économique exclusive », située au-delà des eaux territoriales et adjacentes à celles-ci, et s'étendant jusqu'à une limite fixée à 200 milles marins à partir des lignes de base telles que définies dans la partie II section 2 de la Convention Internationale sur le Droit de la Mer, 1982. Les conditions d'intervention dans cette zone sont fixées par chaque Etat membre conformément au droit international.

2. Les Etats sans littoral peuvent pratiquer la pêche maritime dans la zone économique exclusive, conformément aux accords bilatéraux conclus avec les pays côtiers et aux conventions internationales en vigueur et notamment conformément aux dispositions de l'article 69 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer.

### **Section II** *La zone contiguë*

**ARTICLE 20** : 1. Chaque Etat membre côtier peut instituer une zone contiguë à sa mer territoriale, pour l'exercice de ses compétences douanières, fiscales, sanitaires ou d'immigration. La zone contiguë sera limitée à une distance de 24 milles marins des lignes de base, à partir desquelles est limitée la mer territoriale.

2. Les Etats membres instituant une zone contiguë conformément aux dispositions du présent article devront en informer les autres Etats membres et le Secrétariat Exécutif de la CEMAC.

## **LIVRE II**

### **LE NAVIRE**

#### **TITRE I**

#### **STATUT ADMINISTRATIF DU NAVIRE**

### **Chapitre I** **Individualisation**

**ARTICLE 21** : Les éléments d'individualisation du navire sont :

- le nom,
- le port d'attache,
- la nationalité,

- le tonnage,
- le numéro d'immatriculation.
- Le cas échéant, le numéro d'identification OMI

## **Chapitre II** **Nationalité**

**ARTICLE 22 :** 1. Le titre de nationalité est l'acte administratif qui confère au navire le droit de battre le pavillon de l'Etat membre auquel il appartient avec les privilèges et sujétions qui s'y rattachent.

2. Cette opération administrative est constatée par l'acte de nationalité (Camerounisation, Centrafricanisation, Congolisation, Gabonisation, Equato-Guinéanisation, Tchadisation).

**ARTICLE 23 :** Tout bâtiment d'un Etat membre prenant la mer doit avoir à bord son titre de nationalité. L'autorité maritime compétente détermine les catégories de bâtiments et d'embarcations dispensées du titre de nationalité. Toutefois, leurs armateurs devront solliciter la délivrance d'un certificat d'exemption ou congé par le service compétent, ce document faisant foi de titre de nationalité.

**ARTICLE 24 :** Pour obtenir la nationalité d'un Etat membre, le navire doit répondre selon les cas aux conditions suivantes :

a) s'il est la propriété de personnes physiques, il doit appartenir pour vingt pour cent au moins à des nationaux ou à des ressortissants nationaux d'un Etat tiers avec lequel auront été passés les accords de réciprocité ;

b) s'il est la propriété d'une société, cette dernière doit :

- avoir son siège social sur le territoire de l'Etat membre concerné ;
- avoir un conseil d'administration, un directoire ou tout autre organe de direction selon le cas, dont l'un des responsables au moins (le Président, le Directeur général ou le gérant) est un ressortissant de l'Etat dont le navire doit arborer le pavillon, ou d'autres Etats ayant passé avec ce dernier des accords de réciprocité ;
- avoir en outre, lorsque la société est une société de personnes ou une société de capitaux autres qu'une société anonyme, vingt pour cent au moins de son capital social détenu par des nationaux ou des ressortissants d'Etats reconnus de droit équivalent par des accords de réciprocité ;

c) dans tous les cas, avoir le pavillon d'origine d'un Etat membre ou assimilé à la nationalité de ce Etat, ou, s'il s'agit d'un navire construit dans un pays tiers, avoir fait l'objet d'une importation régulière ;

d) dans tous les cas également, avoir satisfait à trois formalités qui ont pour objet de :

- i) lui donner un nom après accord de l'autorité maritime compétente;
- ii) le faire jaugeer par l'autorité maritime compétente ;
- iii) l'immatriculer auprès des services de l'autorité maritime compétente ;

**ARTICLE 25 :** 1. Une naturalisation temporaire peut être accordée par un Etat membre aux navires étrangers affrétés coque-nue par un armateur ayant son siège social dans un Etat de la Communauté, pour une durée égale ou supérieure à un an, et dont la charte-partie a été publiée conformément à la loi du pays.

2. Pour entreprendre un premier voyage et avant de se rendre dans leur pays d'immatriculation, les navires construits ou achetés hors du territoire national d'un Etat membre peuvent également être munis d'un acte provisoire gratuit délivré par les Ambassades ou Consulats dans les pays où il en existe ou par les autorités qui les suppléent, moyennant la remise d'une valeur payable dans l'Etat d'immatriculation définitive et représentant les droits exigibles.

3. De même, les navires construits ou achetés hors du territoire national d'un Etat membre peuvent être munis, pour entreprendre un premier voyage avant de se rendre dans leurs pays d'immatriculation, d'un acte provisoire gratuit délivré par les Ambassades ou Consulats dans les pays où il en existe ou par les autorités qui les suppléent, moyennant la remise d'une valeur payable dans l'Etat d'immatriculation définitive et représentant les droits exigibles.

**ARTICLE 26 :** Tout navire perd sa nationalité dans les conditions ci-après :

- a) manquement grave aux obligations relatives à son obtention ;
- b) suppression de l'une quelconque des conditions requises pour son obtention ;
- c) tout changement d'un bâtiment, sans déclaration préalable, dans sa forme ou de toute autre manière ;
- d) naturalisation frauduleuse d'un navire étranger.

### **Chapitre III** **Immatriculation**

**ARTICLE 27 :** Les navires sont immatriculés par l'autorité maritime compétente à raison de leur port d'attache.

**ARTICLE 28 :** 1. Les conditions à remplir pour obtenir l'immatriculation d'un navire sont fixées par l'autorité maritime compétente.

2. Dans le cas où le navire était précédemment immatriculé à l'étranger, il sera demandé la production d'un certificat de radiation du registre du pavillon d'origine.

**ARTICLE 29 :** Doivent être radiés des registres d'immatriculation les navires se trouvant dans l'un des cas ci-après dûment constaté par l'autorité maritime compétente :

- immobilisés depuis plus de trois ans ;
- définitivement innavigables ou réduits à l'état d'épave ;
- disparu sans nouvelle depuis plus de trois ans ;
- dont le pavillon a été transféré à un autre Etat.

### **Chapitre IV** **Pavillon**

**ARTICLE 30 :** 1. Le pavillon est le signe extérieur de la nationalité du navire. Il se porte à la poupe ou à la corne.



2. A l'entrée des eaux territoriales dans les ports et rades, le pavillon national du pays d'escale doit être arboré durant l'escale.

3. En mer, le pavillon national est hissé sur toute réquisition d'un bâtiment de guerre quelle que soit sa nationalité.

4. Dans les ports et rades, le petit et le grand pavois sont hissés conformément aux textes et usages en vigueur dans chaque Etat membre.

## **Chapitre V** **Signalement**

**ARTICLE 31 :** 1. Pour permettre aux autorités compétentes de s'assurer de leur identité, les navires et leurs annexes doivent porter à la poupe leur nom et celui du port d'immatriculation peints en lettres de couleur claire sur fond foncé, ayant au moins 8 centimètres de haut et 4 centimètres de large et éventuellement leur numéro d'immatriculation.

2. En outre, les navires de commerce sont astreints à porter leur nom inscrit de chaque côté de l'étrave dans les mêmes conditions que sur la poupe, ainsi que leur numéro d'immatriculation.

3. De même, les navires de pêche sont astreints à porter leur nom de chaque côté de l'étrave dans les mêmes conditions que sur la poupe, les initiales de leur port et numéro d'immatriculation peintes dans les mêmes conditions qu'à la poupe, ces marques ayant au moins 45 centimètres de haut sur 6 centimètres de large.

4. Tous les navires pourvus d'un signal distinctif ou d'un indicatif d'appel doivent porter les trois dernières lettres de ce signal peintes en couleur rouge sur fond blanc de 45 centimètres de haut, sur 5 centimètres de large, sur le dessus des superstructures, de telle manière qu'elles puissent être lues par un observateur aérien.

5. Enfin, tout navire assujéti à la Convention SOLAS devra porter en outre de façon visible sur la coque ou les superstructures le numéro d'identification délivré par l'OMI ; pour ce qui concerne les navires à passagers, ce numéro devra également être peint sur une surface horizontale de façon à pouvoir être lu par un observateur aérien.

## **Chapitre VI** **Jaugeage**

**ARTICLE 32 :** 1. L'autorité maritime compétente délivre aux propriétaires de navires des certificats de jauge conformes aux prescriptions de la Convention de Londres de 1969 sur le jaugeage des navires.

**ARTICLE 33 :** 2. Les navires sont jaugés par le service désigné par l'autorité compétente conformément aux dispositions nationales de chaque Etat membre, en application des dispositions de la Convention de Londres de 1969 sur le Jaugeage des Navires. Le jaugeage d'un navire donne lieu à la délivrance d'un certificat, après paiement des taxes fixées par l'autorité compétente.

## **TITRE II**

### **TITRES DE NAVIGATION**

**ARTICLE 34 :** Les navires pratiquant la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance sont astreints à la possession d'un titre de navigation maritime délivré par l'administration de la marine marchande.

**ARTICLE 35 :** 1. Sont considérés comme titres de navigation :

- le rôle d'équipage ;
- le permis ;
- la carte de circulation.

2. Certains bâtiments peuvent être dispensés de l'obligation du titre de navigation par décision de l'autorité maritime compétente. L'autorité maritime compétente de chaque Etat membre peut, en sus des trois titres de navigation précités, instaurer d'autres titres nationaux de navigation.

**ARTICLE 36 :** 1. Le rôle d'équipage est délivré obligatoirement aux navires pratiquant la navigation maritime et dont l'équipage comprend des marins professionnels. Il fait mention des noms des membres de l'équipage et doit être certifié exact par l'armateur ou son représentant.

Le rôle d'équipage, établi en double exemplaire mentionne obligatoirement :

- les caractéristiques du navire et le nom du propriétaire ;
- le nom et l'adresse de l'armateur responsable ;
- les noms et identité complète des membres de l'équipage avec indication de la fonction exercée à bord ;
- l'engagement formel du capitaine de se soumettre à la réglementation de chaque Etat membre.

2. Le rôle d'équipage mentionne également les conditions d'engagement de l'équipage (celles-ci peuvent y être annexées). Ces énonciations font foi en justice. Il permet l'établissement des actes d'Etat civil. Il tient lieu de preuve de la navigation effectuée par l'équipage, tant pour l'obtention des pensions que des prestations à caractère social ou familial.

**ARTICLE 37 :** 1. Tout embarquement et débarquement d'un membre de l'équipage doit faire l'objet d'une mention au rôle indiquant la date, le lieu et le motif de l'embarquement ou du débarquement.

2. A l'étranger, les Consuls de chaque Etat membre ou, à défaut, les Consuls ou les autorités maritimes d'autres pays dûment mandatés, sont habilités à effectuer ces mouvements qu'ils signalent immédiatement au port d'armement du navire et au port d'immatriculation du navire.

**ARTICLE 38 :** 1. Reçoivent un rôle d'équipage :

- les navires qui pratiquent la navigation dite de commerce qui a pour but le transport des passagers et des marchandises ;
- les navires qui assurent des services de pilotage, de remorquage et d'assistance des navires de mer ;
- les navires qui pratiquent la pêche maritime ;

- les navires qui pratiquent la navigation de plaisance ayant à bord un équipage comprenant du personnel maritime professionnel salarié ;
- les chalands de mer remorqués ;
- les bateaux baliseurs, les bateaux-feux et les bateaux automoteurs de l'administration qui opèrent dans les eaux maritimes, ainsi que les engins effectuant dans les ports maritimes des opérations de dragage et de sondage ;
- les unités mobiles de forage en mer.

2. Toutefois, l'autorité maritime compétente de chaque Etat fixe les diverses catégories de navigation de commerce, de pêche maritime, de navigation de plaisance, les catégories de rôles d'équipage correspondants et le caractère collectif ou individuel du rôle.

**ARTICLE 39** : 1. Reçoivent obligatoirement un permis de circulation ou une carte de circulation, les embarcations non pontées utilisées par des entreprises industrielles ou agricoles. Les bâtiments de plaisance ou de servitude peuvent aussi recevoir un permis de circulation.

2. Un texte national précise par ailleurs les catégories d'embarcations susceptibles de recevoir une carte de circulation.

**ARTICLE 40** : Les conditions de délivrance et de renouvellement des titres de navigation sont fixées par l'autorité maritime compétente.

**ARTICLE 41** : 1. Sont dispensés d'un titre de navigation les pirogues non motorisées ainsi que les engins de sport de jauge brute inférieure à deux.

2. L'autorité maritime compétente précisera les modalités d'application du présent article.

**ARTICLE 42** : Des titres provisoires de navigation sont délivrés par les Ambassades ou les Consulats de chaque Etat membre aux navires construits ou acquis à l'étranger et effectuant leur voyage de livraison sous un régime de nationalité provisoire.

### **TITRE III**

## **STATUT JURIDIQUE DES NAVIRES**

### **Chapitre I**

#### **Construction des navires**

**ARTICLE 43** : La construction, la modification, la réparation et la réforme d'un navire doivent faire l'objet d'une déclaration préalable à l'autorité maritime compétente.

**ARTICLE 44** : En cas de construction pour le compte d'un tiers, le contrat ainsi que ses modifications éventuelles doivent, à peine de nullité, être rédigés par écrit et déclarés à l'autorité maritime compétente.

**ARTICLE 45** : Sauf stipulation contraire, les règles ci-dessus ne s'appliquent qu'aux navires dont la jauge brute est supérieure à vingt cinq.

**ARTICLE 46 :** 1. Sauf convention contraire, le constructeur est propriétaire du navire en construction jusqu'au transfert de propriété au client. Ce transfert se réalise avec la recette du navire après essais.

2. Les parties peuvent également convenir du transfert successif de la propriété des parties terminées du navire. La stipulation du paiement par acompte du prix ne suffit pas à établir une telle convention.

**ARTICLE 47 :** Nonobstant toute clause contraire, le constructeur est garant des vices cachés du navire, malgré la recette du navire sans réserves par le client. Sauf convention contraire, cette garantie ne couvre que les dommages directs.

**ARTICLE 48 :** L'action en garantie contre le constructeur se prescrit par un an. Ce délai ne commence à courir, en ce qui concerne le vice caché, que lors de sa découverte.

**ARTICLE 49 :** Quiconque a procédé à la réparation d'un navire est garant des vices cachés résultant de son travail dans les mêmes conditions qu'en droit commun.

## **Chapitre II**

### **Forme des actes relatifs à la propriété du navire**

**ARTICLE 50 :** 1. Tout acte constitutif, translatif ou extinctif de la propriété ou de tout autre droit réel sur un navire immatriculé dans un Etat membre doit, à peine de nullité, être fait par écrit.

2. Il en est de même des contrats d'affrètement conclus et des délégations de fret consenties pour une durée de plus d'un an ou dont l'exécution ou la prorogation peut aboutir à une pareille durée.

3. L'acte doit comporter les mentions propres à l'identification des parties intéressées du navire. Ces mentions sont fixées par décision de l'autorité maritime compétente de chaque Etat membre.

**ARTICLE 51 :** 1. Les actes visés à l'article précédent doivent être soumis au visa de l'autorité maritime compétente.

2. Lorsqu'ils entraînent la création ou le transfert d'un droit réel au profit d'un étranger, ils doivent être autorisés par ladite autorité.

3. Toutefois, une telle autorisation n'est pas requise lorsque la création ou le transfert du droit réel s'effectue au profit d'un ressortissant d'un autre Etat membre.

## **Chapitre III**

### **Publicité des actes**

**ARTICLE 52 :** 1. Les actes ci-dessus visés à l'article 50 pourvus du visa ou de l'autorisation prévue à l'article 51 seront publiés au registre national de la flotte tenu par l'autorité maritime compétente. Ils sont, de ce fait, opposables aux tiers.

2. La forme de ces actes requis en vue de cette publicité et les conditions d'inscription audit registre sont fixées par décision de l'autorité maritime compétente.

**ARTICLE 53** : La cession d'un ou de plusieurs quirats doit préciser les numéros de ceux-ci et être faite dans les formes prévues au chapitre II du présent titre.

#### **Chapitre IV** **Exploitation des navires en copropriété**

**ARTICLE 54** : Les décisions relatives à l'exploitation en copropriété sont prises à la majorité des intérêts, exception faite des dispositions de l'article 69. Chaque copropriétaire dispose d'un droit de vote correspondant à sa part de propriété.

**ARTICLE 55** : Nonobstant toute clause contraire, les décisions de la majorité sont susceptibles de recours en justice de la part de la minorité. Ces recours doivent être exercés dans un délai de trois ans et portés devant le tribunal du port d'attache du navire compétent selon l'organisation judiciaire propre à chaque Etat membre.

**ARTICLE 56** : L'annulation est prononcée en cas de vice de forme ou si la décision attaquée est contraire à l'intérêt général de la copropriété et prise dans l'unique dessein de favoriser la majorité au détriment de la minorité.

**ARTICLE 57** : La majorité peut confier la gestion du navire à une ou plusieurs personnes copropriétaires ou étrangères à la copropriété.

**ARTICLE 58** : Faute de publicité réglementaire portant sur l'existence d'un ou plusieurs gérants à la connaissance des tiers, tous les copropriétaires du navire sont réputés gérants.

**ARTICLE 59** : En cas de pluralité, les gérants agissent d'un commun accord.

**ARTICLE 60** : 1. Le gérant a tous pouvoirs pour agir dans l'exercice de sa mission de gestion au nom de la copropriété, en toutes circonstances.

2. Toute limitation contractuelle des pouvoirs des gérants est sans effet à l'égard des tiers.

**ARTICLE 61** : le capitaine doit se conformer aux instructions des gérants.

**ARTICLE 62** : Les copropriétaires participent aux profits et aux pertes de l'exploitation au prorata de leurs intérêts dans le navire. Ils doivent, dans la même proportion, contribuer aux dépenses de la copropriété et répondre aux appels de fonds du gérant.

**ARTICLE 63** : 1. Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, il peut nonobstant toute convention contraire, renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital qui représente sa part.

2. Le montant de ce capital est fixé par les experts convenus ou nommés par la justice.

**ARTICLE 64** : 1. Nonobstant toute convention contraire, les copropriétaires gérants sont tenus indéfiniment et solidairement responsables des dettes de la copropriété.

2. Il en est de même, sauf convention contraire, des copropriétaires non gérants. Les conventions contraires visées au paragraphe précédent ne sont opposables aux tiers qu'après publicité réglementaire.

**ARTICLE 65** : La mort, l'incapacité ou la procédure collective d'apurement du passif d'un copropriétaire n'entraîne pas, de plein droit, la dissolution de la copropriété.

**ARTICLE 66** : 1. Chaque copropriétaire peut disposer de sa part. Il reste cependant tenu des dettes contractées antérieurement à la publicité réglementaire relative à l'aliénation.

2. Nonobstant toute clause contraire, l'aliénation qui doit entraîner la perte de la nationalité (Camerounisation, Centrafricanisation, Congolisation, Gabonisation, Equato-Guinéanisation, Tchadisation) du navire n'est permise qu'avec l'autorisation des autres copropriétaires.

**ARTICLE 67** : Les copropriétaires qui sont membres de l'équipage du navire peuvent, en cas de congédiement, quitter la copropriété et obtenir de celle-ci le remboursement de leur part. En cas de désaccord, et sauf compromis, le prix est fixé par le tribunal compétent.

**ARTICLE 68** : Chaque copropriétaire peut hypothéquer sa part dans les conditions et les formes définies au chapitre II du titre IV.

**ARTICLE 69** : Le gérant peut hypothéquer le navire avec le consentement d'une majorité des intérêts représentant les trois quart de la valeur du navire.

**ARTICLE 70** : Il est mis fin à l'exploitation en commun du navire par sa vente forcée aux enchères par licitation volontaire ou par décision de justice.

**ARTICLE 71** : La licitation volontaire du navire est décidée par la majorité en valeur du navire. La décision de licitation définit les modalités de la vente.

**ARTICLE 72** : Le tribunal qui prononce la dissolution de la copropriété en application de l'article 70, ordonne les conditions de la vente du navire.

**ARTICLE 73** : Si une saisie porte sur des parts représentant plus de la moitié du navire, la vente sera étendue à tout le navire, sauf opposition des autres copropriétaires pour des motifs reconnus sérieux et légitimes.

**ARTICLE 74** : Lorsqu'elles sont permises, les conventions contraires aux dispositions du présent chapitre doivent, à peine de nullité, être formulées par écrit.

## **TITRE IV**

### **PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES MARITIMES**

#### **Chapitre I**

##### **Privilèges sur les navires**

**ARTICLE 75** : 1. Sont privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée, sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage :

- a) les créances pour gages et autres 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 les cotisations d'assurance sociale payables pour leur compte ;

- b) les créances du chef de mort ou de lésion corporelle, survenant à terre ou en mer, en relation directe avec l'exploitation du navire ;
- c) les créances exigibles pour assistance et sauvetage du navire ;
- d) les créances du chef des droits de port, de canal et d'autres voies navigables ainsi que des frais de pilotage ;
- e) les créances délictuelles ou quasi délictuelles en raison de perte ou 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.
- f) Les frais de justice exposés pour la vente du navire et la distribution de son prix ;
- g) Les frais de garde et de conservation du navire depuis son entrée dans le dernier port, en dehors des primes d'assurances ;
- h) Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage ;
- i) Les créances pour les dommages à la cargaison et aux bagages, causés pendant qu'ils sont à bord du navire.

2. Les privilèges mentionnés au présent article s'exercent à l'égard du propriétaire, de l'affréteur en dévolution, de l'armateur-gérant ou de l'exploitant du navire.

3. Les privilèges mentionnés de f) à i) prennent rang après ceux mentionnés de a) à e) ; ils s'éteignent dans les conditions prévues à l'article 6 de la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes.

4. Aucun privilège maritime ne grève le navire pour sûreté des créances visées aux alinéas b) et e) ci-dessus qui proviennent ou résultent :

- de dommages découlant du transport maritime d'hydrocarbures ou autres substances dangereuses ou nocives, pour lesquels des indemnités sont payables aux créanciers en application de Convention Internationale ou de lois nationales qui prévoient un régime de responsabilité objective et une assurance obligatoire ou d'autres moyens de garantir les créanciers ; ou
- des propriétés radioactives ou d'une combinaison de propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses d'un combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs.

**ARTICLE 76** : le constructeur ou le réparateur du navire bénéficie d'un droit de rétention sur le navire, pour garantir ses créances résultant de la construction ou de la réparation de celui-ci ; ce droit de rétention s'exerce dans les conditions prévues à l'article 7 de la Convention internationale de 1993 précitée.

**ARTICLE 77** : 1. Les accessoires du navire et du fret visés à l'article 75 sont :

- a) les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour perte de fret.

b) les indemnités dues au propriétaire pour avaries communes en tant que celles-ci constituent, soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret ;

c) les rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

2. Le prix de passage est assimilé au fret.

**ARTICLE 78** : Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret les indemnités dues au propriétaire en vertu du contrat d'assurance, les primes, subventions ou autres subsides de l'Etat ou des collectivités publiques.

**ARTICLE 79** : Les privilèges maritimes énumérés à l'article 75 ci-dessus prennent rang dans l'ordre qu'ils occupent ; toutefois, les privilèges maritimes garantissant les créances exigibles pour assistance et sauvetage du navire ont priorité sur tous les autres privilèges maritimes grevant le navire préalablement à l'accomplissement des opérations qui leur ont donné naissance.

**ARTICLE 80** : Les créances privilégiées énumérées à l'article 75 ci-dessus sont préférées à toute hypothèque, quel que soit le rang d'inscription de celle-ci.

**ARTICLE 81** : Les créanciers peuvent en outre invoquer les privilèges du droit commun, mais les créances ainsi privilégiées ne prennent rang qu'après les hypothèques, quel que soit le rang d'inscription de celles-ci.

**ARTICLE 82** : Par dérogation à l'article 75 ci-dessus, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement.

**ARTICLE 83** : 1. Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont classées à l'article 75 ci-dessus. Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc-le-franc en cas d'insuffisance des prix.

2. Toutefois, les créances visées aux alinéas a, c et e de l'article 75 ci-dessus sont dans chacune de ces catégories payées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

3. Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

**ARTICLE 84** : Les créances privilégiées de chaque voyage sont préférées à celles du voyage précédent. Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier de ces voyages.

**ARTICLE 85** : Les privilèges prévus à l'article 75 ci-dessus suivent le navire en quelque main qu'il passe.

**ARTICLE 86** : 1. Les privilèges s'éteignent à l'expiration du délai d'un an pour toute créance autre que les créances de fournitures, dans ce dernier cas, le délai est réduit à 6 mois.



2. Indépendamment des modes généraux d'extinction des obligations, les privilèges sont éteints :

- a) par la confiscation du navire prononcée pour infraction aux lois de douane, de police ou de sûreté ;
- b) par la vente du navire en justice ;
- c) en cas de cession volontaire au plus tard deux mois après la publication de l'acte de cession.

**ARTICLE 87** : Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires du fret.

**ARTICLE 88** : Les dispositions des articles 75 à 87 s'appliquent aux navires exploités, soit par le propriétaire, soit par un armateur non-propriétaire, soit par un affréteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et que, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

## **Chapitre II**

### **Hypothèques maritimes**

**ARTICLE 89** : L'hypothèque maritime constitue une sûreté conventionnelle qui confère au créancier un droit réel sur le navire ; l'hypothèque doit être inscrite sur chaque registre national d'hypothèque maritime par l'autorité administrative compétente qui en assure la conservation et la publicité.

**ARTICLE 90** : L'inscription conserve l'hypothèque pendant 10 ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai sur le registre de l'autorité administrative compétente. L'inscription garantit deux années d'intérêts en sus de l'année en cours au même rang que le capital.

**ARTICLE 91** : Les navires et autres bâtiments de mer immatriculés dans chaque Etat membre sont susceptibles d'hypothèques. Ils ne peuvent être grevés que d'hypothèques conventionnelles. L'hypothèque doit, à peine de nullité, être constituée par écrit. L'acte constitutif peut être authentique ou sous seing privé. Il peut également être à ordre : dans ce cas, l'endos emporte translation du droit hypothécaire.

**ARTICLE 92** : L'hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire du bâtiment ou par son mandataire muni d'un mandat spécial.

**ARTICLE 93** : L'hypothèque peut être constituée sur un bâtiment de mer en construction.

**ARTICLE 94** : L'hypothèque consentie sur un navire ou sur une part indivise de celui-ci s'étend, sauf convention contraire, au corps du navire et à tous les accessoires, machines, agrès et apparaux. Elle ne s'étend pas au fret.

**ARTICLE 95** : 1. Si le navire est perdu ou avarié, sont subrogées au navire et à ses accessoires pour le montant d'une créance hypothécaire :

- a) les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le navire ;
- b) les sommes dues au propriétaire pour contribution aux avaries communes subies par le navire ;

- c) les indemnités dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué depuis l'inscription de l'hypothèque, dans la mesure où elles représentent la perte ou l'avarie du navire hypothéqué ;
- d) les indemnités d'assurance sur le corps du navire.

2. Avant tout paiement, l'assureur doit requérir un état des inscriptions hypothécaires. Aucun paiement n'est libératoire s'il est fait au mépris des droits des créanciers figurant sur ledit Etat.

3. Les paiements faits de bonne foi avant opposition sont valables.

**ARTICLE 96 :** 1. L'hypothèque maritime grevant un navire battant pavillon d'un Etat membre est inscrite au vu de son acte constitutif, sur le registre visé à l'article 89 par l'autorité administrative compétente de cet Etat membre, qui en assure la conservation ainsi que la purge et/ou la radiation.

2. Le registre doit être accessible au public; sur demande de tout intéressé, le conservateur délivre un extrait du registre. L'autorité maritime compétente du port d'immatriculation du navire est destinataire d'office d'une copie des inscriptions et des radiations d'hypothèques. Enfin, un extrait du registre des hypothèques concernant le navire, à jour, doit être détenu à bord.

3. Sont obligatoirement mentionnés sur le registre des hypothèques:

- a) le nom et l'adresse du titulaire de l'hypothèque (ou le fait que cette sûreté a été constituée au porteur),
- b) la date et le rang d'inscription,
- c) le montant maximal garanti.

**ARTICLE 97 :** Les hypothèques consenties par l'acheteur avant l'octroi de la nationalité à un navire acheté ou construit à l'étranger sont valables et produisent des effets à condition d'être publiées dans l'Etat membre où le navire est immatriculé.

**ARTICLE 98 :** Les sûretés conventionnelles, constituées avant l'octroi de l'acte de nationalité sur un bâtiment, sont valables et produisent des effets à condition d'avoir été :

- a) publiées, conformément à la loi du pavillon du navire ou, à défaut, au lieu de construction du navire ;
- b) portées à la connaissance de l'acquéreur avant l'acte de transfert du navire.

**ARTICLE 99 :** 1. Toute opération volontaire qui entraîne la perte de la nationalité d'un bâtiment grevé d'une hypothèque est interdite.

2. Si cette opération est, en outre commise dans l'intention de violer cette interdiction, l'auteur est passible des peines prévues par le Code pénal.

**ARTICLE 100 :** 1. La vente volontaire d'un navire grevé d'hypothèque à un tiers soit dans un Etat membre, soit à l'étranger, est interdite. Toute acte fait en fraude de ces dispositions est nul et rend le vendeur passible de peines prévues par le code pénal.

2. Les hypothèques consenties à l'étranger sur un navire battant pavillon d'un Etat membre n'ont d'effet à l'égard des tiers que du jour de leur transcription sur les registres tenus par l'autorité maritime compétente.

3. Sont néanmoins valables, les hypothèques constituées sur le navire acheté hors du territoire de la C.E.M.A.C. avant son immatriculation dans un Etat membre, si elles ont été régulièrement inscrites par le consul sur les titres de nationalité provisoires et reportées sur les registres tenus par l'autorité maritime compétente lors de l'établissement des titres de nationalité et de l'immatriculation du bâtiment.

4. Ce report ne pourra être effectué que sur réquisition du créancier.

**ARTICLE 101** : les inscriptions hypothécaires sont radiées soit du consentement des parties ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'une décision de justice passée en force de chose jugée.

## **TITRE V**

### **LIMITATION DE RESPONSABILITÉ EN MATIERE DE CREANCES MARITIMES**

#### **Chapitre I**

#### **Principes et conditions de la limitation**

**ARTICLE 102** : 1. Les propriétaires de navire et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles du présent titre à l'égard des créances visées à l'article 107.

2. L'expression " propriétaire de navire " désigne le propriétaire, l'affrètement, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer.

3. Par " assistant ", on entend toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage.

**ARTICLE 103** : 1. Toute personne visée à l'article 102 ci-dessus peut, même envers l'Etat et dans les conditions ci-après énoncées, limiter sa responsabilité envers les contractants ou des tiers si les dommages se sont produits à bord du navire, ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire.

2. Elle peut, dans les mêmes conditions, limiter sa responsabilité pour les mesures prises afin de prévenir ou réduire les dommages mentionnés au paragraphe précédent ou pour les dommages causés par ces mesures.

3. Il n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou témérement avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

**ARTICLE 104** : Le propriétaire d'un navire ne peut opposer la limitation de sa responsabilité aux créances de l'Etat ou de toute autre personne morale de droit public qui aurait, en lieu et place du propriétaire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord.

**ARTICLE 105** : La limitation de responsabilité n'est pas opposable :

a) aux créances du chef d'assistance, de protection de l'environnement, de sauvetage ou de contribution en avaries communes ;

- b) aux créances des marins résultant du contrat d'engagement ;
- c) aux créances de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail.

**ARTICLE 106 :** Les limites de la responsabilité du propriétaire de navire résultant de l'application des dispositions du présent Titre sont celles établies par la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes signée à Londres le 19 novembre 1976, amendée en 1996.

**ARTICLE 107 :** 1. Les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de responsabilité :

- a) créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tout bien (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art de ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation), survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que tout autre préjudice en résultant ;
- b) créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages.
- c) créances pour tout préjudice résultant de l'atteinte aux droits de source extracontractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage ;
- d) créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve et s'est trouvé à bord ;
- e) créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire ;
- f) créances produites par une autre personne que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément au présent chapitre, et pour les dommages ultérieurement causés par ces navires.

2. Les créances visées au paragraphe 1 sont soumises à la limitation de responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes des alinéas d), e) et f) du paragraphe 1 ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

## **Chapitre II** **Fonds de limitation**

### ***Section I :*** ***Dispositions générales***

**ARTICLE 108 :** 1. Conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites

de la responsabilité visées à l'article **106 ci-dessus**, le montant global des réparations dues par le propriétaire dans le cadre de la limitation légale est constitué, à la diligence et par les soins du propriétaire ou de toute autre personne à lui substituée, en un fonds de limitation unique. Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de responsabilité est opposable.

2. Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels le fonds est réservé, à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

**ARTICLE 109** : Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité ou de constituer le fonds de limitation n'emporte pas reconnaissance de sa responsabilité par le propriétaire.

**ARTICLE 110** : 1. Le fonds de limitation prévu à l'article 108 ci-dessus comporte trois parties affectées respectivement :

- a) au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des passagers ;
- b) au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des personnes autres que les passagers ;
- c) au règlement des autres créances.

2. Pour chaque partie du fonds, la répartition se fera entre les créanciers proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.

3. Lorsque le montant des créances pour mort ou lésions corporelles de personnes autres que les passagers dépasse le montant de limitation de responsabilité fixé pour ces créances prévues au a), l'excédent vient en concurrence avec les créances autres que celles résultant de mort ou lésions corporelles, prévues au b ).

**ARTICLE 111** : Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé en tout ou en partie l'une des créances indiquées aux articles 103, 104 et 106, il est autorisé à prendre part, à due concurrence, en lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, selon le droit du pays où le fonds est constitué, ce créancier aurait pu faire reconnaître sa créance contre le propriétaire.

**ARTICLE 112** : 1. Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé par le présent Code à limiter sa responsabilité, il peut obtenir la mainlevée de la saisie de son navire ou de tout autre bien lui appartenant, ainsi que la libération des cautions et garanties données.

2. Il devra prouver au préalable qu'il a constitué le fonds ou fourni toutes garanties propres à sa constitution.

3. Le juge tient compte, pour l'application des dispositions du paragraphe précédent, de la constitution du fonds ou de la fourniture de garanties suffisantes non seulement sur le territoire de l'Etat membre mais encore, soit au port où s'est produit l'événement donnant lieu à la créance du saisissant, soit à la première escale après l'événement, si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port, soit au port de débarquement ou de déchargement, s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises.

**ARTICLE 113** : Lorsque le propriétaire a fourni une garantie pour une somme correspondant aux limites de sa responsabilité, cette garantie sert au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquelles le propriétaire peut limiter sa responsabilité.

**ARTICLE 114** : Le présent chapitre ne déroge pas aux dispositions spéciales édictant une limitation de la responsabilité du propriétaire du navire pour :

- les créances nées des dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures ;
- les créances soumises à limitation de responsabilité pour dommages nucléaires ;
- les créances nées des dommages nucléaires contre le propriétaire ou l'exploitant d'un navire nucléaire.

**Section II** :  
***Procédure de constitution du fonds***

**ARTICLE 115** : Tout propriétaire de navire ou toute autre personne mentionnée à l'article 102, qui entend bénéficier de la limitation de responsabilité prévue au chapitre I du présent Titre, présente requête, aux fins d'ouverture d'une procédure de constitution, au président de la juridiction commerciale maritime ou à défaut au président du tribunal de commerce, ou à défaut au président du tribunal de grande instance:

- a) s'il s'agit d'un navire battant pavillon d'un Etat membre, du port d'attache du navire ;
- b) s'il s'agit d'un navire battant pavillon d'un Etat hors CEMAC, du port de l'Etat de la CEMAC où l'accident s'est produit ou du premier port de cet Etat atteint après l'accident ou, à défaut de l'un de ces ports, du lieu de la première saisie ou du lieu où la première sûreté a été fournie.

**ARTICLE 116** : 1. La requête doit énoncer :

- a) l'événement au cours duquel les dommages sont survenus ;
- b) le montant maximum du fonds de limitation, calculé conformément aux dispositions de la Section I du présent chapitre ;
- c) les modalités de constitution de ce fonds.

2. A la requête sont annexés :

- a) l'état certifié par le requérant des créanciers connus de lui avec, pour chacun, les indications de son domicile, de la nature et du montant définitif ou provisoire de sa créance ;
- b) toutes pièces justifiant le calcul du montant du fonds de limitation.

**ARTICLE 117** : 1. Après avoir vérifié que le montant du fonds de limitation indiqué par le requérant a été calculé conformément aux dispositions de la Section I du présent chapitre, le président du tribunal ouvre la procédure de constitution du fonds.

2. Il se prononce sur les modalités de constitution du fonds.

3. Il fixe en outre la provision à verser par le requérant pour couvrir les frais de la procédure.

4. Il nomme un séquestre et fixe ses frais qui ne peuvent excéder 1% du fonds.

5. Le président du tribunal statue par ordonnance au pied de la requête.

**ARTICLE 118** : Ne sont susceptibles d'aucune voie de recours les ordonnances du président du tribunal relatives à la nomination ou au remplacement du séquestre.

**ARTICLE 119** : 1. En cas de paiement en espèces, le séquestre indique l'organisme financier qui recevra les fonds en dépôt. Ce dépôt est fait au nom du requérant. Aucun retrait ne peut intervenir sans autorisation du séquestre.

2. Les intérêts des sommes déposées font partie du fonds.

**ARTICLE 120** : 1. Dans le cas où le fonds est représenté par une caution solidaire ou une autre garantie, cette sûreté est constituée au nom du séquestre. Aucune modification ne peut être apportée à la sûreté ainsi constituée sans autorisation du séquestre.

2. Les produits de la sûreté ainsi fournie font partie du fonds.

**ARTICLE 121** : Une ordonnance du président du tribunal constate la constitution du fonds, ou de la caution solidaire ou d'une autre garantie à la demande du requérant et sur le rapport du séquestre.

**ARTICLE 122** : A partir de l'ordonnance prévue à l'article 121, aucune mesure d'exécution n'est possible contre le requérant pour des créances auxquelles la limitation est opposable.

**ARTICLE 123** : Nonobstant la désignation du séquestre, le requérant peut intervenir dans tous les actes de la procédure.

**ARTICLE 124** : 1. Si le requérant est autorisé à faire valoir à l'égard d'un créancier une créance pour un dommage résultant du même événement, les créances respectives sont compensées conformément aux prescriptions légales de chaque Etat membre et les dispositions de la présente Section ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

2. Hors ce cas, les créances ne peuvent bénéficier de la compensation.

**ARTICLE 125** : Les créances cessent de produire intérêt à compter de l'ordonnance prévue à l'article 121.

**ARTICLE 126** : Lorsque le requérant établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie une des créances visées à l'article 111 du présent chapitre, le président du tribunal peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre au requérant de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds, aux conditions indiquées à l'article 111.

**ARTICLE 127** : Le redressement judiciaire ou la liquidation des biens du requérant prononcé postérieurement à l'ordonnance prévue à l'article 120 est sans effet sur la constitution du fonds.

**Section III :**  
***Répartition du fonds et voies de recours***

**ARTICLE 128 :** 1. Postérieurement à l'ordonnance prévue à l'article 120, le séquestre informe de la constitution du fonds tous les créanciers dont le nom et le domicile sont indiqués par le requérant.

2. Cette information est transmise par exploit d'huissier ou par lettre avec accusé de réception. Elle porte copie de l'ordonnance susvisée et indique :

- a) le nom et le domicile du propriétaire du navire ou de tout autre requérant avec mention de sa qualité ;
- b) le nom du navire et son port d'attache ;
- c) l'événement au cours duquel les dommages sont survenus ;
- d) le montant de la créance du destinataire de l'information. .

**ARTICLE 129 :** L'information indique en outre que :

a) dans le délai de trente jours de la notification de l'exploit d'huissier ou de la réception de la lettre du séquestre, le créancier destinataire doit produire ses titres de créances ; ce délai est augmenté de dix jours pour les créanciers domiciliés hors zone CEMAC et en Afrique et de vingt jours pour ceux domiciliés dans toute autre partie du monde ;

b) dans le même délai, ce créancier peut contester le montant de sa créance arrêté par le requérant ;

c) passé ce délai, ce montant est réputé accepté par le créancier.

**ARTICLE 130 :** 1. La même information est publiée dans un journal d'annonces légales et, éventuellement, dans une ou plusieurs publications étrangères. Le choix en est fait par le séquestre.

2. Les créanciers dont le nom et le domicile n'ont pas été indiqués par le requérant disposent d'un délai de trente jours à dater de cette publication pour produire leurs créances.

La publication précise que, passé ce délai :

a) les créanciers connus du requérant, mais dont il ignore le domicile, sont réputés accepter les montants attribués à leurs créances ;

b) les créanciers inconnus du requérant conservent le droit de produire leurs créances jusqu'au prononcé de l'ordonnance du président du tribunal déclarant la procédure close. Ces créanciers ne pourront rien réclamer sur les répartitions ordonnées par le président du tribunal antérieurement à leur production et leurs créances seront éteintes s'ils n'ont pas produit avant l'ordonnance de clôture, à moins qu'ils ne prouvent que le requérant connaissait leur existence, auquel cas celui-ci sera tenu envers eux sur ses autres biens.



**ARTICLE 131** : 1. Le séquestre procède à la vérification des créances en présence du requérant. Si le requérant conteste l'existence ou le montant d'une créance, le séquestre en avise aussitôt le créancier intéressé par exploit d'huissier ou par lettre avec accusé de réception ; ce créancier a un délai de trente jours pour formuler ses observations, écrites ou verbales. Ce délai est augmenté de dix jours pour les créanciers domiciliés hors zone CEMAC et en Afrique et de vingt jours pour ceux domiciliés dans toute autre partie du monde.

2. Le séquestre présente au président du tribunal ses propositions d'admission ou de rejet des créances.

**ARTICLE 132** : L'état des créances est arrêté par ordonnance du président du tribunal.

**ARTICLE 133** : Dans les huit jours, le greffier notifie à chaque créancier copie de cette ordonnance par exploit d'huissier ou par lettre avec accusé de réception.

**ARTICLE 134** : 1. Tout créancier porté sur l'état est admis, pendant un délai de trente jours à compter de la date de notification de l'exploit d'huissier ou de la réception de la lettre visée à l'article 133 à formuler au greffe, par exploit d'huissier, des contestations sur sa créance et/ou toute créance autre que la sienne. Ce délai est augmenté de dix jours pour les créanciers domiciliés hors zone CEMAC et en Afrique et de vingt jours pour ceux domiciliés dans toute autre partie du monde.

2. Le requérant a le droit de formuler des contestations dans les mêmes formes et délais.

**ARTICLE 135** : Les contestations visées à l'article 134 sont enrôlées par les soins du greffier en chef, après avis donné aux parties trois jours au moins à l'avance par exploit d'huissier ou par lettre avec accusé de réception, à la première audience du tribunal, pour y être jugés.

**ARTICLE 136** : Tout créancier peut, jusqu'à l'expiration des délais fixés à l'article 134, contester le montant du fonds de limitation par réclamations déposées au greffe. Ces réclamations sont enrôlées par les soins du greffier en chef à une audience du tribunal pour y être jugées.

**ARTICLE 137** : Les créances qui échappent à la compétence du tribunal du lieu de la constitution du fonds ne peuvent être inscrites pour leur montant définitif, mais elles doivent être mentionnées à titre provisoire en attendant qu'une décision définitive soit rendue par la juridiction compétente.

**ARTICLE 138** : Tout jugement rendu par le tribunal sur les créances contestées ou sur le montant de la responsabilité du requérant est opposable à celui-ci, ainsi qu'à tous les créanciers parties à la procédure.

**ARTICLE 139** : Avant que le tableau de répartition soit définitif, des répartitions provisoires peuvent être faites au profit des créanciers sur ordonnance du président du tribunal.

**ARTICLE 140** : 1. Le délai d'appel est de quinze jours à compter de la signification des jugements statuant sur le montant des créances, les contestations ou le montant du fonds de limitation.

2. L'appel est jugé sommairement par la Cour dans les trois mois. L'arrêt est exécutoire sur minute et avant enregistrement.

**ARTICLE 141** : Les ordonnances du juge-commissaire prises en application des articles 131 et 139 ci-dessus peuvent être frappées d'opposition dans le délai prévu à l'article 133 précité. L'opposition est formée par simple déclaration au greffe. Le tribunal statue à la première audience.

**ARTICLE 142** : 1. Lorsque le montant du fonds de limitation est définitivement fixé et que l'état des créances admises est devenu définitif, le séquestre présente le tableau de distribution au président du tribunal qui y fait apposer la formule exécutoire.

2. Chaque créancier en est informé par le séquestre, avec indication du montant du dividende qui lui reviendra. Il reçoit en même temps un titre de perception signé du séquestre et du requérant.

3. Sur présentation de ce titre, le créancier est réglé par le dépositaire des fonds ; à défaut, il est réglé au moyen de la garantie ou par la caution fournie.

**ARTICLE 143** : 1. Le paiement à chaque créancier du dividende qui lui revient éteint sa créance à l'égard du requérant.

2. A l'issue du paiement, le séquestre dresse un rapport. Le président du tribunal dresse une ordonnance de clôture. Cette ordonnance est insusceptible de recours.

## **TITRE VI**

### **SAISIE DES NAVIRES**

#### **Chapitre I**

##### **Saisie conservatoire**

**ARTICLE 144** : 1. La saisie peut être pratiquée soit sur le navire auquel la créance se rapporte, soit sur tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte.

2. Les navires appartenant à un Etat, ou exploités par lui, ne peuvent être saisis si, au moment où la créance est née, ils étaient affectés exclusivement à un service gouvernemental et non commercial.

**ARTICLE 145** : Lorsqu'elle reçoit notification de la décision judiciaire autorisant la saisie, l'autorité maritime compétente émet l'interdiction d'appareiller et en assure l'application.

**ARTICLE 146** : 1. Nonobstant toute saisie et à tout moment, le juge des référés du port de la saisie peut, après avis de l'autorité maritime, autoriser le départ du navire pour un ou plusieurs voyages déterminés. Pour obtenir cette autorisation, le requérant doit fournir une garantie d'un montant suffisant et sous une forme satisfaisante.

2. Si les parties intéressées ne parviennent pas à s'accorder sur l'importance et la forme de la garantie, le juge des référés en détermine la nature et le montant, qui ne peut excéder la valeur du navire saisi.

3. Aucune demande tendant à l'obtention de l'autorisation d'effectuer des voyages, contre la constitution d'une garantie, ne peut être interprétée comme une reconnaissance de responsabilité, ni comme une renonciation à toute défense ou tout droit de limiter la responsabilité.

4. Toute personne qui a constitué une garantie en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article peut, à tout moment, demander au tribunal de réduire, modifier ou annuler cette garantie, notamment si elle rapporte la preuve que celle-ci était manifestement excessive au regard du montant réel de la créance ou n'était pas appropriée, ou était injustifiée parce que la créance était inexistante en réalité.

**ARTICLE 147 :** 1. Lorsqu'il accorde l'autorisation d'effectuer des voyages, le juge des référés visé au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 146, après avis de l'autorité maritime compétente, fixe le délai dans lequel le navire devra regagner le port de la saisie. Il peut ultérieurement modifier ce délai pour tenir compte des circonstances et, le cas échéant, autoriser le navire à faire de nouveaux voyages.

2. Si à l'expiration du délai fixé, le navire n'a pas rejoint son port, la somme déposée en garantie est acquise de plein droit aux créanciers, sauf le jeu de l'assurance en cas de sinistres couverts par la police.

**ARTICLE 148 :** L'avis de l'autorité maritime compétente, visé aux articles 146 et 147 ci-dessus a un caractère consultatif et ne lie pas le juge.

**ARTICLE 149 :** Les créances maritimes pouvant donner lieu à la saisie d'un navire sont celles qui résultent d'une ou de plusieurs des causes ci-après, étant précisé qu'est assimilée à la créance maritime une créance qui n'est que partiellement maritime :

- a) pertes ou dommages causés par l'exploitation du navire ;
- b) mort ou lésions corporelles survenant, sur terre ou sur eau, en relation directe avec l'exploitation du navire ;
- c) opérations de sauvetage ou d'assistance, ainsi que tout contrat de sauvetage ou d'assistance, y compris le cas échéant, pour indemnité spéciale concernant des opérations de sauvetage ou d'assistance à l'égard d'un navire qui, par lui-même ou par sa cargaison, menaçait de causer des dommages à l'environnement ;
- d) dommages causés ou risquant d'être causés par le navire au milieu, au littoral ou à des intérêts connexes ; mesures prises pour prévenir, réduire ou éliminer ces dommages ; indemnisation de ces dommages ; coût des mesures raisonnables de remise en état du milieu qui ont été effectivement prises ou qui le seront ; pertes subies ou risquant d'être subies par des tiers en rapport avec ces dommages ; et dommages, coûts ou pertes de nature similaire à ceux qui sont indiqués dans le présent alinéa 4) ;

- e) frais et dépenses relatifs au relèvement, à l'enlèvement, à la récupération, à la destruction ou à la neutralisation d'un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à bord de ce navire, et frais et dépenses relatifs à la conservation d'un navire abandonné et à l'entretien de son équipage ;
- f) tout contrat relatif à l'utilisation ou à la location du navire par affrètement ou autrement ;
- g) tout contrat relatif au transport de marchandises ou de passagers par le navire, par affrètement ou autrement ;
- h) pertes ou dommages subis par, ou en relation avec, les biens, y compris les bagages, transportés par le navire ;
- i) avarie commune ;
- j) remorquage ou pilotage d'un navire ;
- k) marchandises, matériels, approvisionnement, soutes, équipements, y compris conteneurs, fournis ou services rendus au navire pour son exploitation, sa gestion, sa conservation ou son entretien ;
- l) construction, reconstruction, réparation, transformation ou équipement du navire ;
- m) droits et redevances du port, de canal, de bassin, de mouillage et d'autres voies navigables ;
- n) gages et autres 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 les cotisations d'assurance sociale payables pour leur compte ;
- o) paiements effectués pour le compte du navire ou de ses propriétaires ;
- p) primes d'assurance, y compris cotisations d'assurance mutuelle, en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou par l'affréteur en dévolution ou pour leur compte ;
- q) frais d'agence ou commissions de courtage ou autres en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou par l'affréteur en dévolution ou pour leur compte ;
- r) tout litige quant à la propriété ou à la possession du navire ;
- s) tout litige entre les copropriétaires du navire au sujet de l'exploitation ou des droits aux produits d'exploitation de ce navire ;
- t) hypothèque, « mortgage » ou droit de même nature sur le navire ;
- u) tout litige découlant d'un contrat de vente du navire.

**ARTICLE 150** : 1. La saisie-conservatoire est autorisée par ordonnance rendue sur requête par l'autorité judiciaire compétente après avis de l'autorité maritime compétente.

2. Elle est accordée dès lors qu'il est justifié d'une créance maritime paraissant fondée dans son principe.

**ARTICLE 151** : La saisie conservatoire empêche le départ du navire. Elle ne porte aucune atteinte aux droits du propriétaire.

**ARTICLE 152** : 1. La saisie conservatoire est pratiquée entre les mains du capitaine du navire par un huissier de justice qui en dresse procès-verbal. Copie du procès-verbal est notifiée au commandant du port, à l'autorité maritime compétente, au consul de l'Etat du pavillon ou, à défaut, au consignataire du navire.

2. L'huissier énonce dans son procès verbal :

- les nom, profession et domicile du créancier pour qui il agit ;
- la décision judiciaire autorisant la saisie ;
- le montant de la créance justifiant la saisie ;
- la date du commandement de payer ;
- l'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siège l'autorité judiciaire compétente, et dans le lieu où le navire est amarré ;
- les nom et adresse du propriétaire du navire ;
- les nom, catégorie, tonnage et nationalité du navire.

3. Il est fait énonciation et description, dans le procès-verbal, des chaloupes, canots, agrès et apparaux du navire, ainsi que de ses provisions et soutes.

4. Si le navire saisi bat pavillon d'un état membre, le procès-verbal de saisie est inscrit sur le registre tenu par l'autorité maritime compétente et sur lequel le navire est immatriculé. Cette inscription est requise dans un délai de sept jours à compter de la date du procès-verbal. Ce délai est augmenté de vingt jours si le lieu de la saisie et le lieu où le registre des immatriculations est tenu ne sont pas situés dans le même Etat de la C.E.M.A.C.

**ARTICLE 153** : Le propriétaire du navire saisi ou son représentant peut, dès la notification de la saisie faite au capitaine, se pourvoir devant le juge des référés en rétractation de l'ordonnance de saisie. Il peut par ailleurs, nonobstant la saisie, demander à tout moment au tribunal compétent l'autorisation d'appareillage du navire dans les conditions prévues à l'article 146.

**ARTICLE 154** : L'autorité maritime compétente est constituée gardien du navire saisi. Dans l'accomplissement de son mandat rémunéré, le gardien assume une obligation de moyen renforcée.

**ARTICLE 155** : 1. A compter de la notification du procès-verbal de saisie conservatoire et à peine de caducité, le saisissant doit, dans un délai de d'un mois, introduire une procédure ou accomplir les formalités nécessaires à l'obtention d'un titre exécutoire.

2. Le juge saisi de l'instance au fond peut, en tout état de procédure, ordonner mainlevée de la saisie conservatoire du navire, ce même si l'ordonnance

autorisant la saisie n'a pas été rétractée par le juge des référés, notamment s'il est avéré que la créance fondant la saisie est hypothétique ou infondée.

3. La décision ordonnant cette mainlevée doit être motivée.

**ARTICLE 156** : Tout propriétaire de navire saisi, qui aura obtenu la mainlevée ou la rétractation de la saisie, pourra assigner le saisissant en réparation du préjudice subi du fait de l'immobilisation du navire, s'il est avéré que la saisie était injustifiée.

## **Chapitre II** **Saisie-vente**

**ARTICLE 157** : 1. Tout créancier muni d'un titre exécutoire peut pratiquer une saisie-vente.

2. Constituent des titres exécutoires :

- les décisions juridictionnelles revêtues de la formule exécutoire et
- celles qui sont exécutoires sur minutes ;
- les actes et décisions juridictionnels étrangers ainsi que les sentences arbitrales déclarées exécutoires par une décision juridictionnelle non susceptible de recours suspensif d'exécution de l'Etat dans lequel ce titre est invoqué ;
- les procès-verbaux de conciliation signés par le juge et les parties ;
- les actes notariés revêtus de la formule exécutoire ;
- les décisions auxquelles la loi nationale de chaque Etat partie attache les effets d'une décision judiciaire.

**ARTICLE 158** : 1. Il ne peut être procédé à la saisie-vente que vingt-quatre heures après le commandement de payer.

2. Le commandement est fait à la personne du propriétaire ou du capitaine, ou du consignataire du navire.

3. Le commandement se périmé par dix jours.

**ARTICLE 159** : 1. La saisie vente est pratiquée entre les mains du capitaine du navire par un huissier de justice dans les conditions prescrites à l'article 152.

2. La garde du navire saisi est effectuée dans les conditions prévues à l'article 154.

**ARTICLE 160** : 1. Le saisissant doit, dans un délai de trois jours, notifier au propriétaire copie du procès-verbal de saisie et le faire citer devant le tribunal compétent du lieu de saisie, pour s'entendre dire qu'il sera procédé à la vente du navire saisi.

2. Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le ressort du tribunal, les notifications et citations lui sont données en la personne du capitaine du bâtiment saisi ou, en son absence, au consignataire de navire.

3. Le délai de trois jours est augmenté de trente jours si le destinataire demeure hors du territoire de la C.E.M.A.C.

4. Si le propriétaire réside hors du territoire de la C.E.M.A.C. et n'est pas représenté, les notifications et citations sont données selon les formes prescrites en matière de procédure civile dans l'Etat du lieu de la saisie.

**ARTICLE 161** : Si le navire est saisi dans l'Etat de la C.E.M.A.C. dont il bat pavillon, le procès-verbal de saisie-vente est inscrit sur le registre des hypothèques maritimes tenu par l'autorité administrative compétente. Cette inscription est requise dans le délai de sept jours à compter de la date du procès-verbal. Ce délai est porté à quatorze jours si le lieu de la saisie et le lieu où le registre est tenu, ne sont pas situés dans le même port.

**ARTICLE 162** : 1. Lorsque le navire est saisi dans l'Etat de la C.E.M.A.C. dont il bat pavillon, le conservateur des hypothèques maritimes délivre au créancier saisissant un état des inscriptions hypothécaires grevant ledit navire.

2. Dans les sept jours qui suivent la délivrance de cet état hypothécaire, la saisie est dénoncée aux créanciers inscrits aux domiciles élus dans leurs inscriptions. Ce délai est porté à quinze jours si le domicile élu n'est pas situé dans le ressort du tribunal compétent pour connaître de la saisie et de ses suites.

3. La dénonciation aux créanciers indique la date de la comparution de ceux-ci devant le tribunal. Le délai de comparution ne peut être inférieur à quinze jours, à compter de la date de la dénonciation, dans le cas où le domicile élu n'est pas situé dans le ressort du tribunal compétent.

**ARTICLE 163** : 1. Lorsque le navire n'est pas saisi dans un Etat de la C.E.M.A.C. dont il bat pavillon, la dénonciation prévue à l'article précédent est adressée au consul visé à l'article 152.

2. Le délai de comparution est de soixante jours à compter de cette dénonciation.

**ARTICLE 164** : 1. Le tribunal fixe dans son jugement la mise à prix, les conditions de vente et les modalités de publicité. Si dans le délai de sept jours, aucune offre n'est faite, le tribunal rend un jugement autorisant l'ouverture de nouvelles enchères assorties d'une mise à prix inférieur.

2. La vente se fait à l'audience de criées du tribunal compétent, quinze jours après apposition d'affiche et insertion de cette affiche dans un journal d'annonces légales, sans préjudice de toutes autres publications qui peuvent être autorisées par ce tribunal.

3. Néanmoins, le tribunal peut ordonner que la vente sera faite soit à l'étude et par le ministère d'un notaire, soit en tout autre lieu du port où se trouve le navire saisi.

4. Dans ces divers cas, le jugement règle la publicité.

**ARTICLE 165** : 1. Les affichages sont apposés au grand mât ou sur la partie la plus apparente du bâtiment saisi, à la porte principale du tribunal devant lequel on procédera, en place publique ou sur le quai du port où le bâtiment est amarré, à la Chambre de Commerce, au Bureau des douanes et au siège de la circonscription maritime du lieu de vente.

2. Les affiches doivent indiquer :

les nom, profession et demeure du poursuivant ;  
les titres en vertu desquels il agit ;  
le montant de la somme qui lui est due ;  
l'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siège le tribunal compétent et dans le lieu où se trouve le bâtiment ;  
les nom, profession et domicile du propriétaire du bâtiment saisi ;  
le nom du bâtiment et, le cas échéant, le nom du capitaine, ainsi que la puissance motrice en cas de propulsion mécanique ;  
le lieu où il se trouve ;  
la mise à prix et les conditions de la vente ;  
les jour, lieu et heure de l'adjudication.

**ARTICLE 166** : 1. A peine d'irrecevabilité, les demandes en distraction sont formées et notifiées au greffe du tribunal 48 heures avant la date d'adjudication.

2. Si ces demandes sont formées postérieurement à ce délai, elles seront converties de plein droit en opposition à la distribution du produit de la vente.

3. A peine d'irrecevabilité, toutes autres oppositions à la distribution du produit de la vente seront reçues dans les trois jours suivant la date de l'adjudication.

4. Le demandeur ou l'opposant a trois jours pour fournir ses moyens.

5. Le défendeur a trois jours pour contester.

6. La cause est portée à l'audience du tribunal sur simple citation.

**ARTICLE 167** : La surenchère n'est pas admise en cas de vente judiciaire.

**ARTICLE 168** : 1. A peine de folle enchère, l'adjudicataire est tenu de verser le prix principal augmenté de frais et intérêts au greffe du tribunal compétent dans les vingt-quatre heures de l'adjudication.

2. A défaut de paiement ou de consignation, le bâtiment est remis en vente et adjugé, trois jours après une nouvelle publication et affiche unique, à la folle enchère des adjudicataires qui seront également tenus pour le paiement du déficit, des dommages, des intérêts et frais.

3. L'adjudicataire doit, dans les cinq jours suivants, présenter requête au président du tribunal compétent pour faire commettre un juge devant lequel il citera les créanciers par acte signifié aux domiciles élus, à l'effet de s'entendre à l'amiable sur la distribution du prix.

4. L'acte de convocation est affiché dans l'auditoire du tribunal et inséré dans un journal habilité à recevoir des annonces légales.

5. Le délai de convocation est de quinzaine sans augmentation à raison de la distance.

**ARTICLE 169** : Les créanciers opposants sont tenus de produire au greffe leurs titres de créances dans les trois jours qui suivent la sommation qui leur est faite par le créancier poursuivant ou par le tiers saisi. A défaut de quoi il sera procédé à la distribution du prix de la vente sans qu'ils y soient compris.



**ARTICLE 170** : 1. Dans le cas où les créanciers ne s'entendraient pas sur la distribution du prix, il est dressé procès-verbal de leurs prétentions et contredits.

2. Dans la huitaine, chacun des créanciers doit déposer au greffe une demande de collocation, titre à l'appui.

3. A la requête du plus diligent, les créanciers sont, par simple acte extrajudiciaire, appelés devant le tribunal, qui statuera à l'égard de tous, même des créanciers privilégiés.

**ARTICLE 171** : 1. Le délai d'appel est de dix jours courant de la signification du jugement, outre les délais de distance prévus en matière de procédure civile.

2. L'acte d'appel doit contenir assignation et l'énonciation des griefs, à peine de nullité.

3. Dans les huit jours qui suivent l'expiration du délai d'appel et, s'il y a appel, dans les huit jours de l'arrêt, le juge déjà commis dresse l'état des créances colloquées en principal, intérêts et frais. Les intérêts des créances utilement colloquées cesseront de courir au détriment de la partie saisie.

**ARTICLE 172** : La collocation des créanciers et la distribution des deniers sont faites entre les créanciers privilégiés et hypothécaires suivant leur ordre et entre les autres créanciers au marc le franc de leurs créances. Tout créancier colloqué l'est, tant pour son principal que pour ses intérêts et frais.

**ARTICLE 173** : 1. Sur ordonnance rendue par le juge-commissaire, le greffier en chef du tribunal compétent procède au règlement des créanciers dans le délai de quinze jours à compter de ladite ordonnance.

2. Dans le même délai, le solde est remis au débiteur.

3. A l'expiration de ce délai, les sommes qui sont dues produisent intérêts au taux légal.

4. La même ordonnance autorise la radiation des inscriptions des créanciers non colloqués. Il est procédé à cette radiation sur demande de toute partie intéressée.

5. Les délais prévus dans le présent titre sont des délais francs.

**ARTICLE 174** : 1. L'adjudication du navire met fin aux contrats en cours concernant l'exploitation du navire, notamment le contrat d'affrètement, et le contrat d'engagement du capitaine.

2. Toutefois, le capitaine du navire a droit à une indemnité dont le montant est fixé par le tribunal, si le nouveau propriétaire du navire ne le maintient pas à son poste, ou dans un emploi équivalent.

3. En ce qui concerne l'affrètement, le nouvel acquéreur doit au moins terminer le voyage en cours pour le compte de l'affréteur. A défaut, l'affréteur a droit à une indemnité payable par le nouvel acquéreur, dont le montant est déterminé par le tribunal.

## **LIVRE III**

### **NAVIGATION MARITIME**

#### **TITRE I** **GÉNÉRALITES**

**ARTICLE 175** : Le présent livre s'applique :

- aux navires des Etats membres et à tous les navires étrangers touchant un port d'un Etat membre, exception faite des navires de guerre, de transport de troupe, des navires réquisitionnés et affectés aux transports maritimes de défense, des navires de l'Etat armés par des personnels militaires ;

- aux plates-formes flottantes d'exploration ou d'exploitation des ressources minérales se trouvant dans les eaux territoriales des Etats membres telles que définies à l'article 2- 55) du présent Code ; les plates-formes flottantes, ainsi que les barges de stockage, sont assimilées à des navires et sont assujetties en tant que telles aux dispositions du présent Code relatives à la sécurité de la navigation, avec les adaptations jugées nécessaires par l'Autorité Maritime.

**ARTICLE 176** : La navigation maritime, telle que définie à l'article 2 paragraphe 47 du présent Code, est réglementée par l'autorité maritime compétente dans les eaux territoriales de chaque Etat membre. Ce dernier prend toutes mesures utiles pour assurer la sécurité des navires et de la navigation, dans le respect des conventions internationales en vigueur.

#### **TITRE II**

### **SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION**

#### **Chapitre I** **Règles de sécurité**

**ARTICLE 177** : 1. Tout navire tel que défini à l'article 2 paragraphe 45 doit satisfaire aux règles relatives à la sécurité de la navigation maritime définies par l'autorité maritime compétente qui peut faire application, en tant que de besoin, des règles pertinentes des conventions internationales auxquelles chaque Etat membre est partie prenante.

2. Tout navire étranger faisant escale dans un port d'un Etat membre est soumis au contrôle de l'autorité maritime compétente dans le cadre du contrôle des navires par l'Etat du port tel qu'il est défini à l'article 196 du présent Code.

3. L'autorité maritime compétente de chaque Etat membre prendra les règlements techniques de sécurité applicables aux navires nationaux qui ne sont pas soumis aux Conventions Internationales.

#### **Chapitre II** **Titres de Sécurité**

##### **Section 1**

## *Différents titres de sécurité*

**ARTICLE 178** : Tout navire, ainsi que tout engin flottant, drague, porte citerne, chaland, quel que soit son tonnage, effectuant une navigation quelconque dans les eaux maritimes, soit par ses propres moyens, soit à la remorque d'un navire, ou simplement stationné dans ces eaux, doit être muni des titres de sécurité suivants :

a) selon le cas, pour les navires effectuant une navigation internationale :

i) tout ou partie des titres internationaux de sécurité ci-après délivrés en application de la Convention SOLAS de 1974 telle qu'amendée et en application de la Convention de 1966 sur les lignes de charge :

- certificat de franc bord ;
- certificat de sécurité pour les navires à passagers ;
- certificat de sécurité pour le matériel d'armement ;
- certificat de sécurité de construction ;
- certificat de sécurité radiotélégraphique ou radio téléphonique et signaux optiques ;
- certificat de gestion de la sécurité (C.G.S.) ;
- document de conformité au Code I.S.M ;
- certificat international de sûreté (ISPS) ;

ii) Toutefois, d'autres titres de sécurité prévus par les conventions internationales, tels que listés dans la fiche diffusée sous la circulaire CSM n° 1151 de l'OMI en date du 17 décembre 2004, peuvent être exigés le cas échéant par chaque Etat membre. Il peut s'agir notamment, en application de la Convention de travail maritime de 2006 (MLC 2006), des titres suivants :

- certificat de travail maritime ; et
- déclaration de conformité du travail maritime.

b) dans tous les cas, pour les navires n'effectuant pas une navigation internationale, le permis de navigation ou certificat de navigabilité national délivré par l'Autorité Maritime compétente.

**ARTICLE 179** : Des titres provisoires de sécurité sont délivrés par les Ambassades, les Consulats ou les Experts Nationaux désignés à cet effet par l'autorité maritime compétente de chaque Etat membre pour les bâtiments construits ou acquis à l'étranger et expédiés pour un premier voyage sous un régime de nationalité provisoire.

## *Section II*

### *Conditions de délivrance et de renouvellement des titres de sécurité*

**ARTICLE 180** : 1. La délivrance et le renouvellement des titres et/ou certificats de sécurité sont subordonnés à des inspections ou visites du navire ou à des études sur pièces effectuées par les commissions de sécurité ;

2. La composition, les attributions et le fonctionnement des commissions de sécurité sont fixés par l'autorité maritime compétente de chaque Etat membre.

3. Les titres et/ou certificats de sécurité sont retirés par l'autorité maritime compétente avant l'expiration de leur durée de validité si le navire cesse de satisfaire aux conditions exigées pour leur délivrance. Ils sont restitués lorsque ces conditions sont à nouveau remplies.

**ARTICLE 181** : 1. Des textes nationaux déterminent les règles générales auxquelles doivent satisfaire les navires de chaque Etat membre pour la délivrance et le renouvellement des titres de sécurité, conformément aux dispositions internationales en vigueur lorsque celles-ci ont lieu de s'appliquer.

2. Ces règles portent sur :

- la construction (cloisonnement, stabilité, installations électriques, etc...) ;
- les appareils propulsifs et les appareils auxiliaires ;
- les moyens de sauvetage (embarcations radeaux, engins) ;
- les moyens de lutte contre l'incendie et les voies d'eau ;
- l'habitabilité, l'hygiène et le service médical à bord ;
- les moyens de transmission (radiotélégraphie, radiotéléphonie, signaux optiques) ;
- les instruments et documents nautiques ;
- les règles spéciales relatives au transport de passagers ;
- les chargements et l'arrimage des marchandises particulièrement des marchandises dangereuses ;
- la gestion de la sécurité à bord ;
- les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord.

### **Chapitre III** **Commissions et différentes visites de sécurité**

#### **Section I** ***Commission Centrale de Sécurité***

**ARTICLE 182** : 1. L'autorité maritime compétente de chaque Etat membre crée, une commission centrale de sécurité composée d'experts maritimes.

2. Cette commission est saisie par l'autorité maritime compétente de toute demande d'autorisation d'achat d'un navire étranger, de construction, de refonte et de transformation de navire. Elle émet un avis sur pièces d'après les plans et documents déposés par l'armateur intéressé à l'autorité maritime compétente. Elle juge si le navire considéré répond aux conditions de sécurité exigées par le présent Code.

3. La Commission centrale de sécurité est également habilitée à procéder à l'homologation de tout dispositif ou appareil de sécurité. Sont dispensés de cet examen :

- les demandes de construction ou d'achat de navires d'une jauge brute inférieure à vingt cinq ;
- les navires jouissant de la première cote attribuée par une société de classification agréée.

4. Chaque Etat membre fixe :

- la composition de la commission centrale ;
- la liste des sociétés de classification agréées ;

**Section II**  
***Commissions de visite de sécurité dans les ports***

**ARTICLE 183 :** 1. Une Commission de visite est instituée dans chaque port. Cette Commission procède aux visites des navires battant pavillon national et émet un avis sur la délivrance ou le renouvellement des titres de sécurité de ces navires.

2. Dans chaque Etat membre, l'autorité maritime compétente précise les ports où fonctionne une Commission de visite de sécurité, et en désigne les membres. Le président de la Commission de visite est, de droit, le représentant local de l'autorité maritime compétente. Des experts privés peuvent être désignés pour siéger au sein des Commissions de visite de sécurité, sous réserve qu'ils n'aient pas d'intérêt dans l'armement des navires visités.

**ARTICLE 184 :** Les membres des commissions de sécurité et la Commission centrale reçoivent une rétribution et des frais de déplacement à la charge de l'armateur, dont le montant est fixé par l'autorité maritime compétente.

**Section III**  
***Différentes visites de sécurité***

**ARTICLE 185 :** Les différentes visites auxquelles sont astreints les navires sont :

- les visites de mise en service ;
- les visites annuelles ;
- les visites périodiques autres qu'annuelles ;
- les visites de partance ;
- les visites sur plainte d'équipage ;
- les visites exceptionnelles.

**ARTICLE 186 :** 1. Conformément aux dispositions de l'article précédent, l'autorité maritime compétente effectue une visite de partance, à chaque appareillage d'un navire.

2. Tous les navires des Etats membres ou étrangers quittant un port du territoire maritime de la C.E.M.A.C. peuvent être soumis à une visite de partance effectuée par l'autorité maritime.

**ARTICLE 187 :** Les inspections et visites prévues par les présentes dispositions donnent lieu à la perception de taxes à la charge de l'armateur conformément aux prescriptions de l'autorité maritime compétente

**Section IV**  
***Exécution des prescriptions des visites de sécurité - interdiction d'appareiller***

**ARTICLE 188 :** 1. L'inspecteur de la navigation peut interdire ou ajourner jusqu'à exécution de ses prescriptions le départ de tout navire qui, par son état d'entretien, son défaut de stabilité, les conditions de son chargement ou tout autre motif, lui semblerait ne pouvoir prendre la mer sans danger pour l'équipage ou les personnes embarquées.

2. L'autorité maritime compétente prend dans ce cas toutes les dispositions convenables pour empêcher le départ. S'il s'agit d'un navire étranger, l'autorité maritime compétente procède comme il est indiqué au chapitre VI ci-après

3. Les motifs de l'interdiction et de l'ajournement sont notifiés immédiatement par écrit au capitaine du navire. Si celui-ci refuse d'obtempérer, l'autorité maritime compétente requiert l'autorité compétente en vue d'empêcher le départ.

#### **Section V** **Personnels habilités**

**ARTICLE 189** : Indépendamment des pouvoirs que les officiers et agents de police judiciaire exercent conformément aux dispositions de la procédure pénale, ont libre accès à bord de tout navire, pour procéder aux visites des navires ou y participer :

- a) les administrateurs des affaires maritimes ;
- b) les médecins des gens de mer ou des médecins habilités à cet effet par l'autorité maritime compétente ;
- c) les inspecteurs des services radio-électriques ;
- d) les experts des sociétés de classification ;
- e) les inspecteurs de la sécurité de la navigation et du travail maritimes ;

**ARTICLE 190** : Dans chaque port, l'inspecteur de la sécurité de la navigation et du travail maritime est l'agent habilité par l'autorité maritime compétente pour effectuer tous contrôles et inspections de sécurité à bord des navires. Il participe aux Commissions de visite de sécurité visées à l'article 183 ci-dessus. Il effectue les visites de partance.

#### **Chapitre IV** **Règles de sécurité particulières à certaines catégories de navires de plaisance et aux embarcations traditionnelles**

**ARTICLE 191** : Des textes pris par l'autorité maritime compétente fixent les règles relatives à la sécurité de la navigation, applicables aux embarcations de plaisance à voile d'une jauge brute inférieure à deux, et à moteur d'un poids total inférieur à 800 kilogrammes.

**ARTICLE 192** : L'autorité maritime compétente fixe de même les normes de sécurité à respecter par les embarcations de construction traditionnelle, les baleinières et pirogues à moteur. Lorsque de telles embarcations transportent des passagers, que ce soit en navigation nationale ou inter-Etats, leur capacité passagère devra être déterminée et des règles équivalentes à celles de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer leur seront prescrites en ce qui concerne les moyens de sauvetage, les moyens de lutte contre l'incendie et les voies d'eau.

#### **Chapitre V** **Recours**

**ARTICLE 193** : 1. Les décisions de l'inspecteur de la navigation et du travail maritime, du fonctionnaire ou de l'expert désigné sont susceptibles de recours dans un délai de quinze (15) jours suivant leur notification.

2. Sont habilités à formuler ou exercer un recours :

- le capitaine auquel l'autorisation de départ a été refusée ;
- le capitaine ou l'armateur qui juge excessives les prescriptions de l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes.

3. Le recours est formulé auprès de l'autorité maritime compétente. Celle-ci prescrit une visite du navire par une commission présidée par elle-même ou son délégué et en fixe par ailleurs la composition.

4. La commission entend l'inspecteur de la navigation et l'autorité maritime compétente statue conformément aux conclusions de la commission.

**ARTICLE 194** : Après les conclusions de la commission de recours, l'autorité maritime compétente peut décider, sous sa responsabilité, d'autoriser le départ du navire ou de surseoir à l'exécution de la décision prise sur avis de la commission de recours.

## **Chapitre VI**

### **Règles particulières à l'inspection des navires étrangers (Contrôle des navires par l'Etat du port)**

**ARTICLE 195** : 1. Les navires immatriculés dans d'autres pays sont présumés satisfaire aux conditions de sécurité découlant de la Convention Internationale sur la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, et de celles découlant des autres conventions internationales mentionnées à l'article 196 ci-après, si le capitaine présente les titres et documents validés exigés par ces conventions.

2. La vérification de ces titres et documents sera considérée comme un contrôle suffisant, sauf si l'état apparent du navire et la situation de son équipage ne correspondent pas aux indications qui y sont portées.

**ARTICLE 196** : 1. Les inspections des navires étrangers dans les ports des Etats membres – et le cas échéant leur détention par l'autorité maritime compétente – sont effectuées selon les normes et procédures prescrites par la Résolution A 787 (19) de l'Organisation Maritime Internationale telle qu'amendée, selon les directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la Convention du travail maritime, 2006 et par le Mémoire d'Entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port.

2. L'Autorité Maritime de chaque Etat membre contrôlera chaque année au minimum 25 % du nombre de navires de commerce étrangers distincts fréquentant ses ports, et ce sans aucune discrimination de pavillon.

3. Les inspections porteront non seulement sur le respect de la Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74) telle qu'amendée, mais aussi sur celui des conventions ci-après, sous réserve toutefois que l'Etat membre qui procède au contrôle les ait lui-même ratifiées :

- a)- Convention sur les lignes de charge (L.L.66), telle qu'amendée ;
- b)- Convention sur le jaugeage des navires (Tonnage 69) ;
- c)- Convention sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78) telle qu'amendée ;
- d)- Convention de travail maritime de 2006 de l'Organisation Internationale du Travail (O.I.T.) ;

e)- Convention sur la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78).

4. Un rapport d'inspection conforme au modèle de l'Annexe 5 ou 6 (selon le cas) de la résolution A 787 (19) de l'O.M.I. sera joint à l'appui de toute décision de détention d'un navire étranger.

5. La décision de détention motivée, accompagnée du rapport d'inspection, sera notifiée sans délai par écrit au capitaine du navire. Les mesures à prendre avant d'être autorisé à quitter le port lui seront prescrites et notifiées en même temps que les décisions d'interdiction d'appareillage. En cas de refus d'obtempérer, l'autorité maritime compétente requiert le Commandant du port en vue d'empêcher le départ du navire.

6. En même temps qu'elle les notifie au capitaine, l'autorité maritime informe des mesures prises :

- le consignataire du navire ;
- le représentant diplomatique ou consulaire de l'Etat du pavillon.

Une copie du rapport d'inspection justifiant la détention du navire est par ailleurs communiquée par les voies les plus rapides et les plus directes :

- à l'autorité maritime de l'Etat du pavillon ;
- à l'Organisation Maritime Internationale (O.M.I.) ;
- au Bureau International du Travail (B.I.T.) ;
- à la société de classification qui assure la surveillance technique du navire.

7. Les délais d'immobilisation du navire seront limités au strict nécessaire à l'exécution des mesures prescrites pour que celui-ci puisse appareiller sans danger immédiat, le cas échéant vers un port de réparation définitive.

8. Les inspections effectuées au titre du contrôle par l'Etat du port ne pourront être renouvelées sur un même navire à des intervalles inférieurs à six mois, sauf dans le cas où un contrôle a révélé des défaillances et a donné lieu à des prescriptions pour y remédier ; dans un tel cas, une nouvelle inspection peut être effectuée dès la prochaine escale du navire dans un port d'un Etat membre.

## **Chapitre VII**

### **Information nautique et informations à fournir par les navires**

**ARTICLE 197** : L'autorité maritime compétente informe les navires, par les moyens de télécommunication appropriés, des dangers, obstacles à la navigation, ou des restrictions particulières intéressant la circulation maritime dans les eaux placées sous sa juridiction.

**ARTICLE 198** : Tous les opérateurs maritimes doivent obligatoirement faire précéder les mouvements (entrée, séjour, sortie, à l'exception du simple transit) des navires ou engins flottants dans les eaux sous juridiction d'un Etat membre, d'une information sur le mouvement en question, auprès de l'autorité maritime compétente.



**ARTICLE 199** : A bord de tout navire assujetti à la Convention SOLAS devra être tenu une fiche synoptique continue (CSR) sur laquelle seront mentionnées – et constamment actualisées conformément à la Règle XI-1/5 de ladite Convention et aux textes subséquents- toutes les informations administratives relatives au navire. Cette fiche est délivrée par l’Autorité Maritime du pavillon et tenue à jour par le Capitaine sous le contrôle de ladite Autorité.

**ARTICLE 200** : Système d’identification automatique des navires (AIS)

- a) tout navire appartenant à l’une des catégories mentionnées au paragraphe b) ci-après doit être équipé d’un système « AIS » lui permettant :
- de fournir automatiquement des informations sur son identité, sa position, sa vitesse, aux autres navires, aux aéronefs ainsi qu’aux Autorités compétentes
  - de recevoir les mêmes informations des autres navires équipés
  - d’échanger toutes informations utiles avec les Autorités à terre.
- b) sont soumis à l’obligation prévue au paragraphe précédent :
- tout navire de jauge brute égale ou supérieure à 300 effectuant des voyages internationaux,
  - tout navire de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 en navigation nationale,
  - tout navire à passager, quelque soit sa taille et sa navigation.

**ARTICLE 201** : Les navires disposant d’un équipement AIS en application de l’article précédent doivent maintenir cet équipement en fonction à tout moment, sauf en des circonstances où les règles internationales autorisent une protection de l’information relative à la navigation.

### **Chapitre VIII**

#### **Systeme de détresse et de sécurité maritimes**

**ARTICLE 202** : 1. L’autorité maritime compétente de chaque Etat Membre définit les équipements de radiocommunications exigibles à bord des navires battant son propre pavillon pour répondre aux normes du Système Mondial de Détresse et de Sécurité Maritime (SMDSM) de l’Organisation Maritime Internationale. Elle définit de même les systèmes de veille et de réception des appels de détresse dont doivent disposer les ports et les autres organismes impliqués dans le dispositif de sécurité maritime, ainsi que les zones couvertes par les équipements de télécommunication inclus dans ces systèmes.

2. Une veille permanente V.H.F. couvrant l’ensemble de la zone littorale jusqu’à une distance de vingt milles marins de la côte, et comportant un dispositif de sélection numérique des appels de détresse, devra être mise en place au minimum.

3. Lorsque ces conditions minimales ne peuvent être remplies, l’autorité compétente de l’Etat concerné en informe les autres Etats membres et l’Organisation Maritime Internationale.

### **Chapitre IX**

#### **Enregistreur de données de navigation (ou « boîtes noires »)**

**ARTICLE 203** : Doivent être équipés d’un enregistreur de données de navigation (encore appelé VDR ou « Boîte Noire ») :

- tout navire à passagers,

- les navires, autres que les navires à passagers, d'une jauge brute égale ou supérieure à 3000 et construits le 1 juillet 2002 ou postérieurement.

**ARTICLE 204** : Le système VDR doit conserver en permanence, conformément aux normes techniques élaborées par l'OMI, les rapports séquentiels des données relatives au fonctionnement des équipements du navire, ainsi qu'à la manœuvre et au contrôle de ce dernier. Le VDR doit être installé dans une capsule protectrice peinte de couleur vive et munie d'un système approprié facilitant son repérage. Son fonctionnement en mode opérationnel doit être entièrement automatique.

## **Chapitre X** **Ports ou lieux de refuge**

**ARTICLE 205** : Lorsqu'un navire se trouve en difficulté dans les eaux sous juridiction d'un Etat membre, sans toutefois que les personnes à bord courent un danger immédiat, l'Autorité Maritime peut décider qu'il soit conduit dans un port ou autre lieu abrité de refuge.

**ARTICLE 206** : 1. La désignation de ces lieux de refuge doit tenir compte de la protection des intérêts, notamment environnementaux, de l'Etat côtier et le cas échéant des autres Etats membres. La désignation des ports ou lieux de refuge incombe aux Autorités nationales compétentes, le cas échéant en concertation avec les Autorités compétentes des autres Etats membres.

2. En tout état de cause, l'autorité nationale compétente reste seule juge de l'opportunité de désigner un lieu de refuge. Lorsqu'un lieu de refuge est désigné, son choix doit porter sur un site permettant d'effectuer en sécurité les opérations de transfert de la cargaison et des soutes et de procéder au moins provisoirement aux réparations urgentes.

## **TITRE III**

### **SURETE DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES**

#### **Chapitre I** **Sûreté des navires**

**ARTICLE 207** : 1. Tout navire à passagers effectuant une navigation internationale et tout navire de charge de jauge brute supérieure à 500 effectuant des voyages internationaux ainsi que les plateformes mobiles de forage doivent se conformer aux dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et à la Partie A du Code ISPS, et en particulier :

- avoir été soumis à une évaluation de sûreté, conformément au paragraphe 8 de la partie A du Code ISPS ;
- être muni d'un Plan de sûreté établi en fonction des résultats de cet audit, et prévoyant les mesures spécifiques à respecter à bord en fonction du niveau de sûreté fixé par l'autorité compétente ;

- avoir un officier de sûreté désigné par la Compagnie de navigation au sein de l'effectif embarqué, agissant en étroite liaison avec l'officier de sûreté désigné au siège de la Compagnie ;
- être muni d'une installation de nature, en cas de menace pesant sur le navire, à donner l'alerte aux services compétents au port. Cette installation doit pouvoir être actionnée à partir de la passerelle et à partir d'au moins un autre point, et ne doit pas déclencher d'alarme sonore à bord, conformément aux dispositions de la Règle XI- 2/5 de la Convention SOLAS ;
- être muni d'un certificat international de sûreté (certificat ISPS) en cours de validité ;
- être muni d'une fiche synoptique continue établie conformément à l'article du présent Code.

2. Tout Etat membre peut, s'il l'estime nécessaire, étendre les dispositions du présent chapitre à des catégories de navires battant son pavillon autres que les catégories visées au premier alinéa du présent article.

**ARTICLE 208** : Le contrôle de l'Etat du Port sur les navires étrangers, prévu au chapitre VI du présent Code, inclut le contrôle de l'application des normes du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS ; toutefois, sauf circonstances exceptionnelles, il ne s'étend pas normalement à l'évaluation du Plan de sûreté du navire.

**ARTICLE 209** : L'autorité compétente pour approuver les Plans de sûreté des navires et pour délivrer les certificats ISPS aux navires est l'autorité maritime ; cette dernière peut recourir à un organisme de sûreté reconnu pour faire effectuer les audits à bord et pour évaluer les plans de sûreté.

## **Chapitre II** **Sûreté des installations portuaires**

**ARTICLE 210** : 1. Le Ministre chargé de la sûreté portuaire dans chaque Etat membre désigne les ports ouverts au trafic international – et le cas échéant d'autres ports- dans lesquels il sera fait application du Code ISPS.

2. Dans chacun des ports visés au paragraphe précédent, le Ministre chargé de la sûreté portuaire :

- fait réaliser une évaluation de sûreté des installations portuaires ;
- approuve le Plan de sûreté établi par l'organisme de sûreté reconnu (RSO) ;
- prescrit les équipements et les procédures de sûreté à adopter dans les installations portuaires désignées par le Plan comme étant à protéger.

3. Chaque Etat membre désigne le ou les Ministres compétents pour fixer le niveau de sûreté applicable dans ses ports.

**ARTICLE 211** : Dans chaque port soumis aux dispositions du présent chapitre, l'Autorité portuaire met en place un Comité de Sûreté Portuaire composé de représentants des acteurs publics et privés intéressés. L'Autorité portuaire désigne, d'autre part, des officiers en charge de la sûreté pour les différentes installations concernées par le plan de sûreté.

## **TITRE IV**

### **SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION**

**ARTICLE 212 :** 1. L'autorité maritime compétente agréée une ou plusieurs sociétés de classification répondant aux critères fixés par la Résolution n° A 739 (18) de l'Organisation Maritime Internationale et la Règle 5.1.2 sur l'habilitation des organismes reconnus de la Convention du travail maritime de 2006 de l'O.I.T.. L'agrément donne lieu à une convention, conforme au modèle diffusé par l'Organisation Maritime Internationale, passée entre l'autorité maritime compétente et la société de classification agréée et spécifiant en particulier les obligations dont cette dernière doit s'acquitter dans l'accomplissement de son mandat.

2. L'autorité maritime communique à l'O.M.I. et au B.I.T. la liste des sociétés de classification agréées.

**ARTICLE 213 :** L'autorité maritime compétente peut donner mandat à une société de classification agréée pour délivrer et renouveler les certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution aux navires nationaux qui sont assujettis à la détention de tels certificats.

**ARTICLE 214 :** Le mandat donné à la société de classification agréée ne décharge pas l'autorité maritime compétente de sa responsabilité dans l'exercice du contrôle des navires par l'Etat du pavillon. Cette autorité reste, en dernier ressort, responsable de la fiabilité des certificats délivrés.

**ARTICLE 215 :** Conformément aux dispositions de la résolution de l'O.M.I. et de la règle de la Convention du travail maritime visées à l'article 212, les sociétés de classification agréées rendent périodiquement compte de leurs activités à l'autorité maritime compétente.

**ARTICLE 216 :** Les experts des sociétés de classification sont appelés à faire partie des commissions de visite de sécurité des navires dont ils ont la surveillance technique.

## **TITRE V**

### **ÉVÉNEMENTS DE MER**

#### **Chapitre I**

#### **Dispositions générales**

**ARTICLE 217 :** Sont considérés comme événements de mer, tout abordage, tout échouement, tout incendie, tout chavirement, toute perte de navire, toute opération d'assistance ou de sauvetage en mer ainsi que la survenance d'avaries communes.

**ARTICLE 218 :** 1. Tout événement de mer, et d'une façon plus générale, tout événement survenant à bord d'un navire et risquant de créer un danger pour la navigation et/ou une menace de pollution des eaux de la mer, doit être signalé par message adressé à l'autorité maritime compétente par le ou les capitaines du ou des navires en cause, dès lors que cet événement survient dans les limites

des eaux sous juridiction nationale, y compris dans la zone économique exclusive.

2. En cas d'accident ou d'incident de mer au sens de la Résolution OMI A 849 (20) du 27 novembre 1997, une enquête dont le résultat sera communiqué à l'OMI est ouverte par l'autorité maritime compétente de l'Etat membre principalement intéressé, conformément aux dispositions de la Résolution précitée.

## **Chapitre II** **Abordage**

**ARTICLE 219** : Est considérée comme abordage toute collision entre navires de mer et/ou bateaux de navigation intérieure, quelles que soient la nature et le régime des eaux.

**ARTICLE 220** : 1. En cas d'abordage, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre.

2. Tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe, sont assimilés, selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent.

**ARTICLE 221** : Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés, sans distinguer le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux aurait été au mouillage au moment de l'abordage.

**ARTICLE 222** : Si l'abordage est causé par la faute établie de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.

**ARTICLE 223** : 1. S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises. Toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

2. Les dommages causés soit au navire, soit à la cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

3. Les navires en faute sont tenus solidairement responsables à l'égard des tiers, pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément au paragraphe précédent du présent article, il devrait définitivement supporter.

**ARTICLE 224** : La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque le pilotage est obligatoire.

**ARTICLE 225** : Les dispositions du présent chapitre s'étendent à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission de la manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causé, soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

**ARTICLE 226** : 1. Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

2. Le délai pour intenter les actions en recours admises par le paragraphe 3 de l'article 223 est d'une année à partir du jour du paiement.

3. Les délais fixés aux paragraphes précédents sont suspendus ou interrompus conformément au droit commun de chaque Etat membre.

4. Ces délais de prescription ne courent pas lorsque le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales soumises à la juridiction de l'Etat membre dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

**ARTICLE 227** : Les dispositions du présent chapitre sont sans application aux navires de guerre et aux navires de l'Etat exclusivement affectés à un service public.

**ARTICLE 228** : 1. Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.

2. Il est également tenu, dans la mesure du possible, de faire connaître à l'autre navire le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

3. Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison de la seule contravention aux dispositions précédentes.

**ARTICLE 229** : Les dispositions du présent chapitre ne portent point atteinte aux règles sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, telles qu'elles sont établies au Titre V, Livre II du présent Code, et pas davantage aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.

### **Chapitre III** **Echouement**

**ARTICLE 230** : L'échouement est l'état d'un navire qui heurte le rivage et se trouve arrêté faut d'eau suffisante sous la quille. Il peut avoir lieu à la côte, mais aussi sur un haut fond ou sur un rocher isolé.

**ARTICLE 231** : 1. L'échouement n'entre pas dans la notion de perte totale pour le délaissement.

2. Pour donner lieu à délaissement, il faudrait qu'il entraîne l'impossibilité de réparer ou que les réparations dépassent les trois quarts de la valeur agréée, ou encore qu'il entraîne l'innavigabilité.

**ARTICLE 232** : L'échouement est traité comme naufrage pour le transport des passagers. Il entre dans la notion de fortune de mer. Il est compris aussitôt après le naufrage dans l'énumération des risques couverts par la police corps.

**ARTICLE 233** : Il n'existe pas de règle particulière à cet accident concernant la créance de loyers des marins.

#### **Chapitre IV**

##### **Incendie**

**ARTICLE 234** : Il y a incendie lorsque le feu gagne les parties du navire qui ne sont pas destinées à être consumées. Il y a également incendie de la cargaison quand celle-ci, pour une raison quelconque, prend feu.

**ARTICLE 235** : Tout incendie survenu à bord, quand bien même celui-ci serait aisément circonscrit et éteint, et qui causerait un dommage à un passager, suffit à faire jouer au bénéfice de ce dernier la présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur.

**ARTICLE 236** : L'incendie libère le transporteur de marchandises.

**ARTICLE 237** : L'incendie peut n'avoir intéressé que la marchandise du chargeur demandeur en réparation.

#### **Chapitre V**

##### **Perte de navire**

**ARTICLE 238** : Il y a perte totale de navire dans le cas où le coût des réparations excède la valeur du navire.

**ARTICLE 239** : 1. Le propriétaire, qui a pu raisonnablement faire réparer son navire, a droit au montant total des réparations encore qu'il excède la valeur du navire qu'il aurait pu demander tout de suite.

2. Il n'aurait droit qu'à cette valeur si son calcul avait été déraisonnable.

**ARTICLE 240** : La valeur pour laquelle le navire a été assuré ne donne qu'une indication et les tribunaux ne doivent pas s'en contenter.

**ARTICLE 241** : L'armateur qui n'arrive pas à remplacer aussitôt son navire perd les bénéfices qu'il aurait pu faire ; il a droit à un dédommagement pour l'indemnité d'immobilisation qui dérive du même principe.

**ARTICLE 242** : Les indemnités de responsabilité civile n'ont qu'une fonction récursoire. Ainsi, lorsque l'armateur du navire perdu fait valoir la perte des frets que des contrats déjà conclus devaient lui apporter, il conviendra de ne retenir que des frets nets, car les frets bruts tiennent compte de dépenses que le frèteur n'aura pas exposées.

#### **Chapitre VI**

##### **Assistance et sauvetage maritimes**

###### **Section I**

###### **Assistance**

**ARTICLE 243** : 1. Le secours porté par un navire ou toute personne à bord d'un navire, à un autre navire en danger de se perdre, constitue un acte d'assistance maritime. Il n'y a pas assistance si elle résulte d'une obligation contractuelle antérieure à l'évènement.

2. L'assistance des navires de mer en danger, des choses se trouvant à bord, du fret et du prix de passage ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, sont soumis aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à distinguer entre ces deux sortes de services et sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où ils ont été rendus.

3. Le régime des opérations d'assistance à l'égard des navires et des autres biens en danger doit aussi tenir compte de la protection de l'environnement, et chaque Etat membre prend des dispositions en ce sens dans les eaux sous sa juridiction.

4. Tous engins flottants sont assimilés, selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application du paragraphe précédent.

**ARTICLE 244** : 1. Tout fait d'assistance ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

2. Aucune rémunération n'est due si le concours prêté reste sans résultat utile. Toutefois, en cas d'assistance pour la préservation de l'environnement, la rémunération est due, même en l'absence de résultat utile.

3. En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

**ARTICLE 245** : N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations d'assistance malgré la défense expresse et raisonnable du navire assisté.

**ARTICLE 246** : Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance du navire par lui remorqué ou de sa cargaison, que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

**ARTICLE 247** : Une rémunération est due encore que l'assistance ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

**ARTICLE 248** : 1. Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties ou **par voie d'arbitrage** et, à défaut, par le tribunal sur avis de l'autorité maritime du lieu de l'assistance.

2. Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie, soit entre les sauveteurs, soit entre les propriétaires, le capitaine et l'équipage de chacun des navires assistants.

3. Si le navire assistant est un navire étranger, la répartition entre le propriétaire, le capitaine et les personnes au service du navire est réglée conformément à la loi nationale du navire sur avis de l'autorité maritime de l'Etat du pavillon de ce navire.



**ARTICLE 249** : 1. Toute convention d'assistance passée au moment du danger ou sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le tribunal s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables, compte tenu du service rendu et des bases de rémunération indiquées à l'article 250 ci-après ou que le service rendu ne présente pas le caractère d'une véritable assistance, quelque qualification que les parties lui aient donnée.

2. Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence, ou lorsque la rémunération est, de façon excessive dans un sens ou dans un autre, hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée ou modifiée par le tribunal, à la requête de la partie intéressée.

**ARTICLE 250** : 1. Lorsque la rémunération est fixée par le tribunal, conformément aux dispositions de l'article 248, celui-ci la détermine selon les circonstances en prenant pour base :

a) en premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers ou par son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire assistant, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques, responsabilités et autres encourus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant. Enfin, toutes mesures prises pour prévenir ou limiter les dommages liés à l'environnement ;

b) en second lieu, la valeur des choses sauvées, le fret et le prix de passage.

2. Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition fixée à l'article 248, paragraphe 2.

3. Le tribunal peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu le sauvetage ou l'assistance nécessaire ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

**ARTICLE 251** : Il n'est dû aucune rémunération d'assistance pour les envois postaux de toute nature.

## *Section II* *Sauvetage*

**ARTICLE 252** : L'autorité maritime compétente assure la coordination des moyens susceptibles de participer aux opérations de sauvetage maritime, en application des Conventions Internationales en vigueur dont celle sur la Recherche et le Sauvetage Maritimes signée à Hambourg le 27 Avril 1979.

**ARTICLE 253** : 1. Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées.

2. Les sauveteurs des vies humaines qui sont intervenus à l'occasion des mêmes dangers ont droit à une équitable part de la rémunération d'assistance accordée aux sauveteurs du navire, de ses accessoires et de la cargaison.

**ARTICLE 254** : 1. L'action en paiement de la rémunération visée à l'article précédent est prescrite après deux ans à compter du jour où les opérations de sauvetage sont terminées.

2. Toutefois, ce délai ne court pas lorsque le navire sauvé n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction d'un Etat membre.

**ARTICLE 255** : 1. Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire, sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne même ennemie trouvée en mer en danger de se perdre.

2. Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente, sauf intervention effective et directe de sa part.

**ARTICLE 256** : Les dispositions précédentes sont applicables aux navires, bateaux de navigation intérieure de l'Etat affectés au service public de chaque Etat membre, à l'exception de celles de l'article 254, paragraphe 2. Les articles 247 et 248 ne sont pas applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat. Par dérogation aux dispositions de l'article 256, les obligations de secours qui peuvent être imposées aux commandants des forces navales ou de bâtiments de la marine nationale sont fixées par le Code de justice militaire de chaque Etat membre.

**ARTICLE 257** : 1. La responsabilité de l'assistant ou du sauveteur à raison des dommages corporels ou matériels en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage, au sens de la Convention sur la Limitation de la Responsabilité en Matière de Créances Maritimes signée à Londres le 19 Novembre 1976, ainsi qu'à raison de tout autre préjudice résultant de ces opérations, peut être soumise à limitation, quel que soit le fondement de la responsabilité.

2. Cette limitation est soumise aux mêmes conditions que celles applicables à la limitation de responsabilité du propriétaire du navire.

3. Les préposés de l'assistant ou du sauveteur ont le droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité dans les mêmes conditions que l'assistant ou le sauveteur lui-même.

4. Les limites de responsabilité de l'assistant ou du sauveteur agissant à partir d'un navire autre que le navire secouru sont calculées suivant les règles prévues pour le propriétaire du navire à l'article 106. Les limites de responsabilité de l'assistant ou du sauveteur n'agissant pas à partir d'un navire, ou agissant uniquement à bord du navire secouru, sont calculées selon les mêmes règles et sur la base d'une jauge brute de mille cinq cent au sens de l'article 6, alinéa 5 de la Convention de Londres de 1969 sur le Jaugeage des Navires.

## **Chapitre VII**

### **Avaries**

#### **Section I**

#### ***Avaries communes et avaries particulières***

**ARTICLE 258** : 1. Les avaries sont communes ou particulières. A défaut de stipulations contraires des parties intéressées, elles sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre.

2. Dans un connaissance, toute disposition contraire est réputée non écrite.

**ARTICLE 259** : 1. Sont particulières toutes les avaries qui ne sont pas classées en avaries communes.

2. Elles sont subies par le navire ou la marchandise en dehors de tout sacrifice volontaire destiné au salut commun.

3. Elles sont supportées par le propriétaire de la chose qui a souffert le dommage ou par celui qui a exposé la dépense, sauf leurs éventuelles actions en responsabilité, en remboursement ou en indemnité.

### *Section II*

#### *Classement en avaries communes*

**ARTICLE 260** : Il y a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun, dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune.

**ARTICLE 261** : Les sacrifices et les dépenses mentionnés à l'article ci-dessus doivent avoir été décidés par le capitaine.

**ARTICLE 262** : 1. Seront seuls admis en avaries communes, les dommages et pertes atteignant matériellement les biens engagés dans l'expédition ainsi que les dépenses exposées pour ces biens lorsque ces dommages, pertes et dépenses sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune décidé par le capitaine.

2. Toutefois ne seront pas classés en avarie commune :

- les indemnités d'assistance acquittées ou dues par le navire, y compris les intérêts et frais légaux ;
- les salaires et frais d'entretien de l'équipage pendant le séjour du navire au port de refuge.

**ARTICLE 263** : Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense est la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'expédition, il n'y a pas moins lieu à règlement d'avaries communes, sauf recours contre celui auquel cette faute est imputable.

**ARTICLE 264** : Toute dépense supplémentaire, volontairement exposée pour éviter une dépense ou une perte qui aurait été classée en avaries communes, sera elle-même bonifiée comme telle, à concurrence du montant de la dépense économisée ou de la perte évitée.

### *Section III*

#### *Contribution aux avaries communes*

**ARTICLE 265** : Les avaries communes sont supportées par le navire, le fret et la cargaison, évaluées conformément aux dispositions des articles 266 à 274 ci-après.

**ARTICLE 266** : Le navire contribue en proportion de sa valeur au port où s'achève l'expédition, augmentée s'il y a lieu du montant des sacrifices qu'il a subis. Le fret brut et le prix du passage non acquis à tout événement contribuent pour les deux tiers.

**ARTICLE 267** : Les marchandises sauvées du sacrifice contribuent en proportion de leur valeur marchande réelle ou supposée au port de déchargement.

**ARTICLE 268** : 1. Le montant des dommages et pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour le navire au port où s'achève l'expédition.

2. Il est égal au coût des réparations consécutives aux sacrifices subis :

- coût réel si elles ont été effectuées ;
- coût estimatif s'il n'y a pas déjà été procédé.

3. Le montant des réparations provisoires n'est admis que dans la mesure où ce montant n'excède pas le coût des réparations provisoires effectuées au port de chargement, d'escale ou de refuge majoré soit du coût des réparations définitives, soit – si celles-ci n'ont pas encore été effectuées au moment du règlement d'avaries communes – du montant de la dépréciation raisonnable du navire en fin de voyage, et ce lorsque le montant des réparations provisoires est supérieur au coût des réparations définitives si celles-ci avaient été effectuées au port de chargement, d'escale ou de refuge.

**ARTICLE 269** : Le montant des dommages ou pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour la marchandise au port de débarquement. Il est égal au coût des sacrifices faits, calculé sur la base de la valeur marchande de cette marchandise à l'état sain au même port.

**ARTICLE 270** : Les marchandises qui ont été déclarées pour une valeur moindre que la valeur réelle contribuent à proportion de leur valeur réelle, mais leur perte ou leur avarie ne donne lieu à classement en avaries communes qu'à proportion de la valeur déclarée.

**ARTICLE 271** : 1. Les marchandises pour lesquelles il n'a pas été établi de connaissement ou autres documents faisant preuve du contrat de transport ne sont admises en avaries communes si elles sont sacrifiées. Elles contribuent néanmoins si elles sont sauvées.

2. Il en est de même des marchandises chargées en pontée, sauf dans le cabotage régional où elles sont traitées comme des marchandises de cale.

**ARTICLE 272** : En cas de jet à la mer des marchandises chargées en pontée de façon irrégulière au sens de l'article 528, la valeur des marchandises jetées n'est pas admise en avaries communes.

**ARTICLE 273** : Les effets et bagages de l'équipage et des passagers pour lesquels il n'y a pas de connaissement ou autres documents faisant preuve du contrat de transport ainsi que les envois postaux de toute nature sont exempts de contributions s'ils ont été sauvés ; ils participent à la répartition, s'ils ont été sacrifiés dans les conditions des articles 260 et suivants.

**ARTICLE 274** : 1. La répartition se fait au marc-le-franc.

2. En cas d'insolvabilité de l'un des contribuables, sa part est répartie entre les autres proportionnellement à leurs intérêts. La valeur de sa contribution est pour chaque intéressé la limite de son obligation.

#### **Section IV** ***Règlement des avaries communes***

**ARTICLE 275** : Il n'y a lieu à aucun règlement en cas de perte totale des intérêts engagés dans l'expédition.

**ARTICLE 276** : Toutes actions dérivant d'une avarie commune sont prescrites par cinq ans à partir de la date à laquelle l'expédition s'est achevée.

**ARTICLE 277** : Le capitaine peut refuser de délivrer les marchandises et demander leur consignation jusqu'au paiement de la contribution qui leur incombe, sauf caution suffisante de l'ayant droit.

**ARTICLE 278** : L'armateur est privilégié pour le paiement des contributions en avaries communes qui lui sont dues sur les marchandises ou le prix en provenant pendant quinze jours après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

### **TITRE VI** **ÉPAVES MARITIMES**

#### **Chapitre I** **Dispositions générales**

**ARTICLE 279** : 1. Sous réserve des dispositions des conventions internationales en vigueur, constituent des épaves maritimes soumises à l'application du présent code :

- a) les navires et aéronefs abandonnés en état d'innavigabilité et leurs cargaisons ;
- b) les embarcations, machines, agrès, ancres, chaînes, engins de pêche abandonnés et les débris des navires et des aéronefs ;
- c) les marchandises jetées ou tombées à la mer, et généralement tous objets, y compris ceux d'origine antique, dont le propriétaire a perdu la possession et qui sont soit échoués sur le rivage dépendant du domaine public maritime, soit trouvés flottants ou tirés du fond de la mer et ramenés dans les eaux territoriales ou sur le domaine public maritime.

2. Ne sont pas considérés comme épaves au sens du présent code, les marchandises et objets volontairement abandonnés ou jetés en mer ou sur le rivage en vue de les soustraire à l'action de la douane.

#### **Chapitre II** **Découverte et sauvetage des épaves**

**ARTICLE 280** : Toute personne qui découvre une épave est tenue, dans la mesure où cela est possible, de la mettre en sûreté, et notamment de la placer hors des atteintes de la mer. Elle doit, dans les quarante-huit heures de la découverte ou de l'arrivée au premier port si l'épave a été trouvée en mer, en faire la déclaration à l'autorité maritime compétente.

**ARTICLE 281** : 1. Les épaves sont placées sous la protection et la sauvegarde de l'autorité maritime compétente, qui prend toutes les mesures utiles pour le sauvetage et veille à la conservation des objets sauvés.

2. Ces objets demeurent aux risques des propriétaires ; leur détérioration, altération ou déperdition ne peut donner lieu à dommages et intérêts quelle qu'en soit la cause. L'autorité maritime compétente peut requérir, en vue du sauvetage et moyennant indemnité, toute personne physique ou morale capable d'y participer ainsi que tous moyens de transport et tous magasins. Elle peut aux mêmes fins donner l'ordre d'occuper ou de traverser des propriétés privées.

**ARTICLE 282** : 1. Dans le cas où le propriétaire est présent ou représenté et revendique ses droits sur l'épave, l'autorité maritime compétente ne peut faire procéder au sauvetage que dans les cas suivants et sous réserve des dispositions de l'article 283 :

- a) après mise en demeure du propriétaire restée sans effet dans le délai imparti, si l'épave constitue un obstacle à la navigation ou la pêche ou une menace pour l'environnement ou si la récupération présente un intérêt général et un caractère d'urgence ;
- b) sur demande du propriétaire, si celui-ci ne dispose pas de moyens de sauvetage suffisants et s'il y a urgence à agir pour éviter la dépréciation ou la perte de l'épave.

2. Les opérations se font aux frais et risques du propriétaire

**ARTICLE 283** : 1. Lorsque l'épave, échouée ou coulée, forme écueil ou obstacle dans un port, à l'entrée d'un port, dans une passe d'accès ou dans une rade, et dans ce cas seulement l'autorité portuaire, après en avoir informé l'autorité maritime compétente, met en demeure le propriétaire de procéder au relèvement ou la démolition de l'épave et fixe les délais impartis pour le commencement et l'achèvement des travaux.

2. Dans chacun des cas où le propriétaire de l'épave est inconnu ou bien refuse ou encore néglige d'exécuter les travaux ou ne respecte pas les délais impartis pour leur exécution, l'autorité portuaire peut y procéder elle-même aux frais et risques du propriétaire.

3. Dans les cas visés ci-dessus, de même que pour tous dommages causés par le navire de mer aux ouvrages des ports, bassins et voies navigables le propriétaire ne pourra se libérer de ses obligations par l'abandon du navire et du fret. Toutefois, il pourra demander le bénéfice de la limitation de sa responsabilité de propriétaire de navire conformément aux dispositions de la Convention Internationale sur la Limitation de Responsabilité pour les créances maritimes signée à Londres le 19 novembre 1976.

**ARTICLE 284** : 1. La découverte ou le sauvetage d'une épave dont le propriétaire est inconnu fait l'objet par l'autorité maritime compétente d'une publicité sous forme d'affiches ou d'insertion dans la presse.

2. Lorsque le propriétaire est connu, notification est faite audit propriétaire s'il est ressortissant d'un Etat membre, au Consul ou à la représentation diplomatique de son pays, s'il est non ressortissant d'un Etat membre.

**ARTICLE 285** : Sauf dans les cas visés aux articles 287 et 294, le propriétaire dispose d'un délai de trois mois, à compter du jour de la publication ou de la notification pour revendiquer l'épave et, si le sauvetage n'a pu être fait pour déclarer qu'il entend y procéder.

**ARTICLE 286** : Lorsque des travaux sont nécessaires pour renflouer ou dépecer l'épave, l'autorité maritime compétente impartit au propriétaire, en tenant compte de la situation de l'épave et de la difficulté de l'opération, les délais dans lesquels les travaux doivent être entrepris et terminés.

**ARTICLE 287** : Si les travaux n'ont pas été commencés ou terminés dans les délais impartis, l'autorité maritime compétente peut prononcer la déchéance des droits du propriétaire de l'épave.

### **Chapitre III**

#### **Epaves dangereuses pour la navigation ou l'environnement**

**ARTICLE 288** : 1. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à toute épave présentant un danger et située dans les eaux sous juridiction nationale jusqu'à la limite extérieure de la Zone Economique Exclusive d'un Etat membre, dont les eaux et les côtes se trouvent directement menacées par sa présence.

2. Au sens du présent chapitre, l'autorité maritime compétente est celle de l'Etat visé au paragraphe précédent.

**ARTICLE 289** : L'autorité maritime compétente doit, dès qu'elle a connaissance d'une épave entrant dans le cadre de l'article précédent, prendre toutes mesures pour localiser cette épave, la signaler par un balisage approprié et faire connaître sa présence, ainsi que celle du balisage, aux navigateurs par tous moyens dont elle dispose (avis aux navigateurs, diffusion aux organisations et autres Etats côtiers concernés).

**ARTICLE 290** : 1. L'autorité maritime compétente doit, dans le cas visé au présent chapitre, avertir l'Etat d'immatriculation du navire et le propriétaire identifié. Elle doit décider des mesures à prendre après consultation du propriétaire, de l'Autorité Maritime de l'Etat d'immatriculation et le cas échéant celles des autres Etats dont les intérêts sont menacés.

2. Elle peut exiger du propriétaire la preuve d'une assurance ou autre garantie financière couvrant les frais d'enlèvement.

3. Elle peut enfin, si le propriétaire entreprend d'enlever l'épave, prescrire des conditions d'enlèvement de nature à garantir que celui-ci sera effectué dans le respect des impératifs de sécurité et de protection de l'environnement.

**ARTICLE 291** : L'autorité maritime compétente :

- fixe un délai raisonnable, compte tenu du degré de dangerosité, dans lequel le propriétaire doit enlever l'épave ;
- informe le propriétaire du délai fixé, en lui indiquant que faute de s'exécuter, l'enlèvement sera effectué d'office à ses frais à l'expiration de ce délai ;
- informe le propriétaire de son intention d'intervenir immédiatement si le danger devient particulièrement grave.

**ARTICLE 292** : Le propriétaire est redevable à l'Etat d'une indemnité représentative des frais de localisation et de signalisation de l'épave exposés par ce dernier, ainsi que des frais d'enlèvement si celui-ci a été effectué d'office.

**ARTICLE 293** : 1. Les indemnités prévues à l'article précédent ne sont pas dues par le propriétaire si ce dernier prouve que l'accident qui a causé l'épave résulte :

- d'un acte de guerre, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel exceptionnel, inévitable et irrésistible ;
- du fait d'un tiers qui a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage ;
- de la négligence d'une Autorité responsable du balisage, de l'information nautique ou des aides à la navigation.

2. Le propriétaire est en droit de limiter sa responsabilité du fait de l'épave conformément aux dispositions du Titre V du Livre II du présent Code. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit de recours contre des tiers.

#### **Chapitre IV** **Droits des inventeurs et des sauveteurs**

**ARTICLE 294** : 1. L'inventeur ou le sauveteur d'une épave a droit à une indemnité calculée en tenant compte :

- a) des frais exposés y compris la rémunération du travail accompli ;
- b) de l'habileté déployée, des risques courus et/ou de l'importance du matériel de sauvetage utilisé ;
- c) de la valeur en l'état de l'épave sauvée.

2. S'il y a plusieurs sauveteurs, l'indemnité se partage d'après les bases sus indiquées.

**ARTICLE 295** : 1. Si le propriétaire réclame l'épave dans le délai imparti par le présent Code, la rémunération est fixée par accord entre lui et le ou les sauveteurs et, s'il y a désaccord, par le tribunal du lieu où l'épave a été soit trouvée, soit amenée.

2. Si le propriétaire n'a pas réclamé l'épave dans les délais impartis par le présent code, l'autorité maritime compétente propose une rémunération évaluée par elle d'après les bases fixées à l'article précédent.

3. Si les propositions de l'autorité maritime compétente ne sont pas acceptées par les parties, la rémunération est fixée par le tribunal.

**ARTICLE 296** : 1. Lorsqu'un navire a contribué occasionnellement au sauvetage d'une épave, la rémunération est partagée entre l'armateur et l'équipage sur la base des deux tiers à l'armateur et un tiers à l'équipage. Entre les membres de l'équipage le partage a lieu au prorata des salaires.

2. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux entreprises qui font habituellement les opérations de sauvetage.

**ARTICLE 297** : En ce qui concerne les épaves appartenant à l'Etat et par dérogation aux dispositions qui précèdent, les administrations intéressées en collaboration avec l'autorité maritime compétente, peuvent en interdire le sauvetage ou,



dans le cas où elles ont été sauvées, fixer elles-mêmes la rémunération forfaitaire du sauveteur.

**ARTICLE 298** : 1. La rémunération de l'inventeur ou du sauveteur est assortie d'un privilège sur l'épave sauvée. Le propriétaire qui réclame cette épave n'en obtiendra la restitution qu'après paiement de la rémunération et des frais, droits et taxes ou, en cas de litige, la consignation d'une somme suffisante pour en assurer le paiement.

2. Les frais éventuellement engagés par un service public en application de l'article 283 sont assortis du même privilège.

**ARTICLE 299** : Le droit de l'inventeur ou du sauveteur à rémunération est prescrit dans un délai de deux ans à compter du jour marquant la fin des opérations de sauvetage.

## **Chapitre V** **Vente ou concession des épaves**

**ARTICLE 300** : 1. Lorsque l'épave est échouée ou a été ramenée sur le rivage, l'autorité maritime compétente fait procéder à la vente dans les cas suivants :

- à l'expiration du délai de trois mois prévu à l'article 285 si le propriétaire ne l'a pas revendiquée dans ce délai ;
- après la notification au propriétaire de la décision de l'autorité maritime compétente prononçant, par application de l'article 287 la déchéance de ses droits sur l'épave.

2. L'autorité maritime compétente peut remettre au sauveteur en propriété toutes les épaves dont il apparaît que la vente ne laisserait aucun produit net appréciable.

**ARTICLE 301** : La vente ne peut avoir lieu moins d'un mois après la date à laquelle elle aura été annoncée.

**ARTICLE 302** : S'il s'agit d'une marchandise périssable ou non susceptible d'identification, l'autorité maritime peut faire procéder à la vente sans qu'aient été observés les délais prévus aux articles 300 et 301 ci-dessus.

**ARTICLE 303** : 1. Le produit de la vente de l'épave, déduction faite des frais de gestion et de vente, de la rémunération du sauveteur, des droits de douane et autres taxes, est versé au Trésor Public.

2. Ce produit peut être réclaté pendant cinq ans par le propriétaire ou ses ayants droits. A l'expiration de ce délai, il est acquis au Trésor Public.

3. Toutefois, dans le cas de la déchéance prévue à l'article 285 et dans le cas de la concession prévue à l'article 304, le produit net de la vente ou le produit de la concession est versé immédiatement au Trésor Public.

**ARTICLE 304** : 1. Lorsque l'épave est complètement immergée, l'autorité maritime compétente a la possibilité de passer un contrat de concession, soit par priorité avec l'inventeur de l'épave, soit à défaut avec toute entreprise.

2. Cette concession ne peut être accordée qu'à la condition :

- soit que le propriétaire ait renoncé à son droit de propriété ou en ait été déchu en application de l'article 285 ;
- soit que l'épave provienne d'un événement datant de plus de cinq ans ; dans ce cas les dispositions des articles 284 à 287 ne s'appliquent pas, et l'autorité maritime compétente peut sans autres formalités prononcer la déchéance du droit du propriétaire sur l'épave. Les dispositions du présent article s'appliquent aux épaves ressortissant de chaque Etat membre coulées dans les eaux territoriales ou en haute mer et aux épaves étrangères coulées dans les eaux territoriales d'un Etat membre.

**ARTICLE 305** : Toute personne dûment mandatée par l'autorité maritime compétente aux fins de procéder à la vente ou à la concession d'une épave ne peut se porter acquéreur ou adjudicataire des objets mis en vente ou concédés.

**ARTICLE 306** : Sauf justifications contraires, les épaves sont réputées étrangères et sont assujetties au paiement des droits et taxes de douane. L'acquéreur ne peut en disposer que pour les destinations autorisées par les lois et règlements en vigueur dans chaque Etat membre.

## **Chapitre VI**

### **Épaves présentant un intérêt archéologique, historique ou artistique**

**ARTICLE 307** : Les épaves qui présentent un intérêt archéologique, historique ou artistique, et dont le propriétaire est inconnu ou n'est pas susceptible d'être retrouvé, sont soumises aux dispositions des articles 308 à 313 ci-après.

**ARTICLE 308** : Les épaves mentionnées à l'article 307 appartiennent à l'Etat. Les dispositions de l'article 280 leur sont applicables.

**ARTICLE 309** : 1. Lorsque l'épave est un objet isolé, l'autorité maritime compétente, en accord avec l'autorité compétente de la culture et des arts, peut en remettre la propriété au sauveteur.

2. Si l'intérêt de l'objet le justifie, il est déposé à la requête de l'autorité compétente de la culture et des arts dans une collection publique. Dans ce cas, une indemnité est accordée au sauveteur. Cette indemnité est fixée à l'amiable ou, à défaut, à dire d'experts, selon la procédure et dans les conditions prévues par décision de l'autorité maritime compétente.

**ARTICLE 310** : 1. Lorsque l'épave, par son importance, constitue un gisement archéologique tel que navires entiers et leurs cargaisons, il est procédé à la récupération de l'épave soit par l'Etat, soit par un concessionnaire.

2. Dans ce dernier cas, l'autorité maritime compétente passe, en accord avec l'autorité compétente de la culture et des arts, un contrat de concession soit par priorité avec l'inventeur de l'épave s'il présente les capacités et garanties voulues pour la récupération, soit à défaut, avec toute autre entreprise. Dans le cas où l'inventeur n'obtient pas la concession ou s'il est procédé directement par l'Etat à la récupération de l'épave, l'inventeur qui a procédé à la déclaration prévue à l'article 280 a droit à une indemnité fixée à l'amiable ou à dire d'experts, selon la procédure prévue à l'article 309 ci-dessus.

**ARTICLE 311** : Le contrat de concession détermine en particulier les prescriptions techniques suivant lesquelles se feront les travaux de récupération.

**ARTICLE 312 :** Les travaux sont exécutés sous la surveillance d'un représentant de l'autorité compétente de la culture et des arts.

**ARTICLE 313 :** 1. Le concessionnaire a droit à la rémunération prévue à son contrat et qui peut être déterminée en fonction de la valeur de l'épave.

2. Si l'intérêt pour les objets récupérés ne s'y oppose pas, la part du concessionnaire peut, à sa demande, lui être attribuée en nature, par décision de l'autorité compétente de la culture et des arts.

## **Chapitre VII** **Dispositions diverses**

**ARTICLE 314 :** Il n'est en rien dérogé au régime douanier concernant les épaves maritimes.

**ARTICLE 315 :** Une décision conjointe de l'autorité maritime compétente et des autres administrations intéressées fixera les modalités d'application du présent titre et précisera les conditions de vente ou de concession des épaves dans chaque Etat membre.

## **LIVRE IV**

### **POLLUTION MARINE**

#### **TITRE I**

#### **Généralités**

**ARTICLE 316 :** 1. Le présent livre s'applique :

- a) aux navires battant pavillon d'un Etat membre, même en haute mer ;
- b) aux navires étrangers et aux plateformes se trouvant dans les eaux sous juridiction d'un Etat membre.

2. Sont en outre applicables, même au-delà de la limite des eaux sous juridiction nationale les dispositions des règlements nationaux pris en application de la Convention INTERVENTION 1969, quel que soit le pavillon du navire concerné.

**ARTICLE 317 :** Le présent livre ne s'applique ni aux bâtiments de guerre ni aux autres navires exploités par un Etat à des fins gouvernementales et non commerciales. Cependant, les Etats doivent prendre des mesures appropriées pour que ces navires agissent d'une manière compatible avec le présent livre.

**ARTICLE 318 :** Les dispositions du présent livre ne préjudicient pas à l'application des règles résultant :

- des Conventions internationales de portée générale relatives à la protection de l'Environnement ratifiées par les Etats membres, notamment de celles qui ont une composante ou des incidences maritimes ;

- des lois et règlements généraux relatifs à la protection et à l'amélioration de l'Environnement en vigueur dans les Etats membres ;
- des dispositions spécifiques protectrices des ressources biologiques de la mer, prévues dans le cadre des lois et règlements en vigueur dans le domaine des pêches maritimes.

## **TITRE II**

### **DISPOSITIONS COMMUNES CONCERNANT LA PREVENTION DES DIFFERENTES FORMES DE POLLUTION PAR LES NAVIRES ET AUTRES ENGINS EN MER**

**ARTICLE 319** : Les dispositions des articles 325 à 334, ci-dessous, relatives aux interdictions de rejets ou de jets à la mer des différentes catégories de substances polluantes ne s'appliquent pas :

- a) d'une façon générale, lorsque ces jets ou rejets sont effectués pour assurer la sécurité du navire ou pour sauver des vies humaines en mer, ou lorsqu'ils résultent d'une avarie de l'équipement du navire, dont le capitaine peut justifier qu'il avait pris toute précaution pour l'éviter, ou dans tout autre cas de force majeure dûment prouvé ;
- b) s'agissant des substances liquides ou mélanges contenant de telles substances, lorsque leur déversement est effectué pour lutter contre une pollution ;
- c) s'agissant des filets en fibre synthétique, lorsque l'abandon à la mer est dû à la perte accidentelle de ces filets, ou de matériaux utilisés pour les réparer, si toutes précautions ont été prises pour empêcher une telle perte.

**ARTICLE 320** : 1. Les certificats internationaux de prévention de la pollution dont doivent être titulaires les navires et les plates-formes conformément aux règles des Annexes I (5), II (11), IV (4), V et VI à la Convention MARPOL 73/78, sont délivrés par l'autorité maritime compétente après une visite technique passée dans des conditions conformes aux dispositions de ladite Convention. Il en est de même du certificat international de conformité prévu par la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles sur les navires.

2. L'autorité maritime peut déléguer à une Société de Classification agréée le soin de délivrer les certificats. Dans ce cas, une convention d'agrément conforme au modèle diffusé par l'Organisation Maritime Internationale doit être conclue avec ladite Société.

**ARTICLE 321** : L'autorité maritime compétente exerce, à l'égard des navires étrangers présents dans les eaux et ports des Etats membres les prérogatives de l'État du Port prévues à l'article 5 de la Convention MARPOL 73/78, et aux articles 218 à 220 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, 1982.

**ARTICLE 322** : 1. Tout accident survenu à un navire battant pavillon d'un Etat membre soumis aux dispositions du présent Code donne lieu à une enquête spécifique lorsque cet accident a eu, pour le milieu marin, des conséquences néfastes importantes.

2. Cette enquête est diligentée par l'autorité maritime compétente. Les résultats en sont communiqués à l'Organisation Maritime Internationale dans le cas prévu à l'article 12, alinéa 2 de la Convention MARPOL 73/78.

**ARTICLE 323** : 1. Le capitaine de tout navire battant pavillon d'un Etat membre transportant ou ayant à son bord des hydrocarbures ou substances liquides nocives ou substances nuisibles en colis, conteneurs, citernes mobiles, camions-citernes ou wagons-citernes ou autres substances dangereuses ou potentiellement dangereuses a l'obligation, dès qu'il en a connaissance, de signaler et adresser à l'autorité compétente de l'État côtier le plus proche, un compte-rendu aussi détaillé que possible :

- de tout accident de mer, au sens de la Convention de 1969 sur l'intervention en haute mer, dite INTERVENTION 69, dont il est victime,
- de tout événement survenu à bord dudit navire qui entraîne ou risque d'entraîner un événement de pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en cas de pollution accidentelle par les hydrocarbures, dite OPRC 90,
- de tout événement observé en mer qui entraîne un rejet d'hydrocarbures,
- de toute présence d'hydrocarbures,
- de tout rejet, au cours de l'exploitation du navire, d'hydrocarbures ou substances liquides nocives dépassant la quantité ou le taux instantané autorisé aux termes de MARPOL 73/78,
- de tout jet ou probabilité de jet de substances nuisibles en colis, y compris dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions-citernes ou des wagons-citernes.

2. Les dispositions du présent article sont applicables aux navires étrangers navigant dans les eaux sous juridiction nationale d'un Etat membre.

**ARTICLE 324** : 1. Tout rapport relatif à un événement, survenu dans les eaux sous juridiction nationale, entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles, fait l'objet de la part de l'autorité maritime compétente des notifications et transmissions prévues à l'article 8 de la Convention MARPOL 73/78.

2. L'autorité maritime compétente transmet en particulier sans retard lesdits rapports à :

- a) l'autorité maritime de l'Etat du pavillon ;
- b) tout autre État susceptible d'être touché par l'événement.

### **TITRE III**

#### **PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES**

**ARTICLE 325** : Sous réserve des dispositions de l'article 319 du présent Code, le rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélange d'hydrocarbures dans les eaux maritimes

est interdit à tous les navires autres que les pétroliers, sauf lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- a) le navire effectue un tel rejet en route ;
- b) le navire effectue une navigation hors des eaux territoriales ;
- c) la teneur de l'effluent en hydrocarbures est inférieure à cent parts par million ;
- d) le navire utilise un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures, un système de séparation d'eau et d'hydrocarbures, un système de filtrage ou une autre installation prescrite à la règle 16 de l'annexe I de MARPOL 73/78.

**ARTICLE 326 :** Sous réserve des dispositions de l'article 319, le rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures dans les eaux maritimes est interdit à tout pétrolier, sauf lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- le pétrolier effectue un tel rejet en route,
- le pétrolier est à plus de 50 milles des lignes de base servant à déterminer la mer territoriale,
- le taux instantané du rejet d'hydrocarbures ne dépasse pas 60 litres par mille marin,
- la quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas 1/15.000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent,
- le pétrolier utilise, sauf dans les cas prévus à la règle 15 § 3 de l'annexe I de MARPOL 73/78 un système de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures et un ensemble de citernes de décantation tels que prescrits à cette même règle 15.

**ARTICLE 327 :** 1. Les dispositions des articles 325 et 326 ci-dessus ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé.

2. Les dispositions de l'article 325 ne s'appliquent pas au rejet de mélanges d'hydrocarbures qui, non dilués, ont une teneur en hydrocarbures inférieure ou égale à 15 parts par million.

**ARTICLE 328 :** 1. Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et tout navire autre qu'un pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 doit détenir un registre des hydrocarbures établi dans les conditions de la règle 20 de l'annexe I de MARPOL 73/78.

2. Le modèle de registre d'hydrocarbures sera conforme au modèle prescrit par la Convention MARPOL 73/78, Annexe I, Appendice III.

**ARTICLE 329 :** Tout navire doit avoir à son bord un plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures et les autres substances polluantes établi conformément aux dispositions adoptées par l'Organisation Maritime Internationale.

#### **TITRE IV**

#### **PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES TRANSPORTEES EN VRAC**

**ARTICLE 330 :** Sous réserve des dispositions de l'article 319, tout rejet à la mer :

- de substances liquides nocives des catégories A, B, C et D, telles que définies à la règle 3, paragraphe 1 de l'annexe II de MARPOL 73/78 et figurant aux appendices I et II de ladite annexe ;
  - de substances provisoirement classées dans ces catégories,
  - des eaux de ballast ;
  - des eaux de nettoyage de citernes ou ;
  - d'autres résidus contenant de telles substances ;
- est interdit.

## **TITRE V**

### **PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES SUBSTANCES NOCIVES OU NUISIBLES TRANSPORTEES PAR MER EN COLIS, CONTENEURS, CITERNES MOBILES, CAMIONS OU WAGONS-CITERNES**

**ARTICLE 331** : Le jet à la mer des substances nocives transportées en colis, conteneurs, citernes mobiles, camions ou wagons-citernes est interdit.

**ARTICLE 332** : Le transport par mer des substances visées à l'article 331 ci-dessus, s'effectue selon la réglementation spécifique, résultant du Code international pour le transport des Marchandises dangereuses par mer (Code IMDG).

## **TITRE VI**

### **PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES EAUX USEES DES NAVIRES**

**ARTICLE 333** : Sous réserve des dispositions de l'article 319, le rejet des eaux usées à la mer est interdit à moins que les conditions de broyage, de désinfection et de traitement des effluents prévues à l'annexe IV de MARPOL 73/78 ne soient remplies.

## **TITRE VII**

### **PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES ORDURES DES NAVIRES**

**ARTICLE 334** : Sous réserve des dispositions de l'article 319 :

- l'évacuation dans la mer de tous les objets en matière plastique, y compris notamment les cordages et les filets de pêche en fibre synthétique, ainsi que les sacs à ordures en matières plastiques, est interdite ;
- l'évacuation dans la mer de fardage et matériaux de revêtement et d'emballage qui flotteraient est interdite à moins de 25 milles des lignes de base servant à déterminer la mer territoriale ;
- l'évacuation dans la mer des déchets alimentaires et de toutes les autres ordures est interdite à moins de 12 milles des lignes de base servant à déterminer la mer territoriale, ou à moins de 3 milles s'ils ont été broyés et concassés.

## **TITRE VIII**

## **PREVENTION DE LA POLLUTION DE L'AIR PAR LES NAVIRES**

**ARTICLE 335 :** Les navires battant pavillon des Etats-membres appelés à fréquenter les zones spéciales de contrôle des émissions d'oxyde de soufre, telles que définies par l'OMI, ne devront pas avoir des soutes dépassant une teneur de 1,5% en oxyde de soufre, ou devront disposer d'un système complet de purification des gaz d'échappement.

**ARTICLE 336 :** 1. Le rejet délibéré par les navires de substances destructrices de l'ozone atmosphérique, et notamment les halons et les chlorofluorocarbones, est interdite. Toutefois les installations contenant des hydro-chlorofluorocarbones restent autorisés à bord des navires jusqu'au 1 Janvier 2020.

2. Tout navire de jauge brute égale ou supérieure à 400 effectuant des voyages internationaux devra être muni d'un certificat international de prévention de la pollution de l'Air délivré conformément aux dispositions de l'Annexe VI à la Convention MARPOL.

### **TITRE IX**

#### **PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES IMMERSIONS DE DECHETS A PARTIR DE NAVIRES**

**ARTICLE 337 :** Les dispositions du présent titre s'appliquent aux opérations d'immersion en mer, et aux opérations d'embarquement ou de chargement en vue d'une immersion en mer de déchets, substances ou matériaux effectués au moyen d'un navire.

**ARTICLE 338 :** 1. Toute immersion de déchets ou autres matières énumérées à l'annexe I de la convention LDC 72 (Convention de Londres de 1972 sur la prévention de la pollution par les immersions de déchets à partir de navires) est interdite.

2. Toute immersion de déchets ou autres matières énumérées à l'annexe II de convention LDC 72 est subordonnée à la délivrance d'un permis spécifique d'immersion.

3. Toute immersion de déchets ou autres matières, autres que ceux énumérés aux annexes I et II de la Convention précitée, est subordonnée à la délivrance d'un permis général d'immersion.

**ARTICLE 339 :** L'immersion de déchets ne peut pas être autorisée :

a) dans des zones définies par Arrêtés des ministres compétents pour protéger les intérêts de la défense nationale, des télécommunications et des ressources faunistiques et touristiques ;

b) sauf dérogation particulière accordée par l'autorité administrative compétente, à moins de 150 milles de la terre la plus proche et à une profondeur suffisante en ce qui concerne les déchets tels que les conteneurs, ferrailles, déchets métalliques ou volumineux, ainsi que les épaves de navires, plates-formes et autres installations en mer.

**ARTICLE 340 :** Les permis d'immersion sont délivrés par l'autorité maritime compétente, conjointement avec l'autorité compétente chargée de l'Environnement, après qu'il ait été procédé à une étude d'impact sur le site d'immersion proposé.



## **TITRE X**

### **PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES PEINTURES DE COQUE DES NAVIRES (SYSTÈMES ANTISALISSURES)**

**ARTICLE 341** : L'utilisation de peintures de coque contenant des composés organiques à base d'étain est interdite

**ARTICLE 342** : 1. Les navires de jauge brute égale ou supérieure à 400 battant pavillon des Etats-membres et effectuant des voyages internationaux devront subir une visite passée par l'autorité maritime pour s'assurer du respect de l'interdiction visée à l'article précédent.

2. Un certificat international de conformité antisalissures leur sera délivré à l'issue de cette visite, et renouvelé lors de chaque carénage de la coque.

**ARTICLE 343** : Pour les navires de jauge inférieure à 400, mais de longueur égale ou supérieure à 24 m, effectuant des voyages internationaux, le certificat visé à l'article ci-dessus sera remplacé par une déclaration de l'armateur appuyée des justifications nécessaires.

## **TITRE XI**

### **DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX PETROLIERS A SIMPLE COQUE**

**ARTICLE 344** : Les navires pétroliers à simple coque assujettis à la Convention MARPOL ne seront plus admis dans les ports des Etats membres à compter des dates ci-après :

- 1) immédiatement, en ce qui concerne :

- les pétroliers de 20.000 tonnes de port en lourd (TPL) et au-dessus transportant du brut, du fuel, du diesel lourd ou des lubrifiants à titre de cargaison et ne répondant pas aux normes MARPOL relatives aux citernes à ballast séparées ;
- les pétroliers de 30.000 TPL et au-dessus transportant d'autres catégories d'hydrocarbures et ne répondant pas non plus aux normes sur les citernes à ballast séparées.

- 2) à la date anniversaire de leur livraison, selon le calendrier mentionné à l'article 345 ci-dessous, en ce qui concerne :

- les pétroliers de 20.000 tonnes de port en lourd (TPL) et au-dessus transportant du brut, du fuel, du diesel lourd ou des lubrifiants à titre de cargaison et répondant aux normes MARPOL relatives aux citernes à ballast séparées ;
- les pétroliers de 30.000 TPL et au-dessus transportant d'autres catégories d'hydrocarbures et répondant également aux normes sur les citernes à ballast séparées ;
- les pétroliers de 5.000 TPL et au-dessus- qu'ils soient ou non équipés de citernes à ballast séparées- mais n'atteignant pas les seuils de

20.000 ou 30.000 TPL fixés ci-dessus selon la nature des hydrocarbures transportés.

**ARTICLE 345 :** La date anniversaire de la livraison considérée pour l'application de l'interdiction de la simple coque en ce qui concerne les navires pétroliers visés au paragraphe 2 de l'article ci-dessus est celle qui échoit :

- en 2007 pour les navires livrés en 1980 et 1981 ;
- en 2008 pour les navires livrés en 1982 ;
- en 2009 pour les navires livrés en 1983 ;
- en 2010 pour les navires livrés en 1984 ou postérieurement.

**ARTICLE 346 :** Les principes et le calendrier d'élimination des pétroliers à simple coque fixés dans le présent titre, peuvent recevoir certaines dérogations, accordées par l'Etat du Pavillon, en fonction des résultats de la procédure d'évaluation de l'état du navire (CAS), conformément aux dispositions des Règles 19, 20 et 21 de l'Annexe I révisée de la Convention MARPOL. En aucun cas ces dérogations ne peuvent aboutir au maintien de pétroliers à simple coque de plus de 25 ans d'âge.

## **TITRE XII**

### **DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX PLATES-FORMES EN MER**

**ARTICLE 347 :** 1. Nonobstant les dispositions spécifiques des articles 348 à 352 ci-après, les plates-formes d'exploration ou d'exploitation des ressources minérales dans les limites de la zone économique exclusive, qu'elles soient fixes ou flottantes, sont soumises aux dispositions des articles 320, 325, 327, 328 et 329 du présent Livre.

2. Les plates-formes doivent se conformer également aux dispositions de l'Annexe VI de la Convention MARPOL relative à la prévention de la pollution de l'air par les navires.

**ARTICLE 348 :** 1. Toutes dispositions techniques devront être prises pour éviter des pollutions accidentelles au cours de l'exploitation des plates-formes. Ces dispositions doivent être précisées dans le Cahier des Charges annexé au contrat de la Société exploitante. L'autorité administrative compétente chargée des mines de chaque Etat membre devrait en concertation avec l'autorité maritime compétente faire procéder aux inspections techniques nécessaires pour s'assurer du respect de ces dispositions.

2. En cas d'incident de pollution, une enquête sera effectuée à la diligence de l'Autorité maritime ; les rapports d'incident et les rapports d'enquête seront établis et diffusés conformément aux règles de la Convention MARPOL, dans les mêmes conditions que pour les navires.

**ARTICLE 349 :** 1. Conformément à la règle 39 de l'annexe I de la Convention MARPOL 73/78, telle qu'amendée, les rejets à la mer d'hydrocarbures et de mélanges d'eau et d'hydrocarbures par les plates-formes de forage et autres plates-formes, lorsqu'elles sont stationnaires, sont interdits sauf au-delà d'un rayon de 12 milles marins de la terre la plus proche lorsque la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas 15 parts par million.

2. Les boues de forage ou autres résidus solides d'exploitation doivent être déchargés au port, dans des installations réservées à cet effet.

**ARTICLE 350** : 1. Les rejets, dépôts ou écoulements visés à l'article 349 ci-dessus ne peuvent être effectués que selon les procédures et modalités fixées par les textes spécifiques réglementant les activités qui les génèrent.

2. Toute autorisation de rejet ou dépôt délivrée en application des textes législatifs et réglementaires susvisés, est subordonnée à l'avis préalable de l'autorité maritime compétente de chaque Etat membre.

**ARTICLE 351** : 1. Un périmètre de sécurité sera établi par l'autorité maritime compétente de chaque Etat membre autour des installations fixes participant à l'exploration ou à l'exploitation du plateau continental.

2. L'Autorité administrative chargée des mines communiquera à l'autorité maritime les informations nécessaires à la délimitation du périmètre de sécurité. En l'absence de telles informations, le périmètre de sécurité sera déterminé par un rayon d'un tiers de mille autour de la plateforme. Le balisage de ce périmètre sera à la charge de l'exploitant. Il sera effectué selon les normes du S.H.O.M. en la matière.

3. L'autorité maritime veillera, d'autre part, à la diffusion des avis aux navigateurs et informations nautiques relatives à la localisation des plates-formes fixes et à leur périmètre de sécurité.

4. Au même titre que les navires, les plates-formes doivent disposer d'un plan d'urgence en cas de situation critique pour l'environnement.

### **TITRE XIII**

#### **DISPOSITIONS PARTICULIERES APPLICABLES AUX PORTS MARITIMES**

**ARTICLE 352** : Les exploitants de ports ou de terminaux portuaires doivent installer et mettre à la disposition des navires les capacités de réception des résidus d'hydrocarbures d'une capacité suffisante au regard des critères énumérés en paragraphe 3 de la Règle 12 de l'Annexe I, à la Convention MARPOL 73/78, pour ce qui concerne les ports et terminaux de chargement.

**ARTICLE 353** : 1. Les exploitants de terminaux privés devront signaler à la Capitainerie du port le plus proche, les mouvements des navires qu'ils opèrent, les quantités et la nature des hydrocarbures à bord, et celles des hydrocarbures chargés.

2. Comme les terminaux à terre, les terminaux « off-shore » sont tenus de disposer d'un plan d'urgence, et de capacités de réception des résidus appropriés.

### **TITRE XIV**

#### **CONTROLES**

**ARTICLE 354** : 1. Le contrôle technique des dispositifs de prévention de la pollution à bord des navires et autres engins en mer est effectué par les représentants habilités de l'Autorité Maritime, dans des conditions conformes à la Règle 4 de l'Annexe I de la Convention MARPOL 73/78, à la Règle 10 de l'Annexe II

et à la Règle 3 de l'Annexe IV ainsi qu'aux Annexes V et VI de ladite Convention.

2. Les contrôles seront effectués à bord des navires étrangers dans les eaux et ports des Etats membres, en tenant compte des dispositions de l'article 5 de la Convention MARPOL 73/78. Avant toute intervention à l'encontre d'un navire étranger à bord duquel des déficiences ont été constatées, et notamment en cas d'interdiction d'appareillage de ce navire, l'autorité maritime compétente procédera comme il est indiqué à l'article 196 du présent Code.

## **TITRE XV**

### **MISE EN DEMEURE DU PROPRIETAIRE, DE L'ARMATEUR OU DE L'EXPLOITANT DU NAVIRE**

**ARTICLE 355** : 1. En cas d'avarie ou d'accident de mer survenu à tout navire transportant ou ayant à son bord des substances nocives ou dangereuses ou des hydrocarbures et pouvant créer un danger grave d'atteinte à la faune et à la flore marine, au littoral et à son environnement ou à tout autre intérêt connexe au sens de l'article II-4 de la Convention INTERVENTION 69, l'armateur, le propriétaire ou l'exploitant du navire peut être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour faire face à ce danger ;

2. Si la mise en demeure :

- reste sans effet, ou ;
- ne produit pas les effets attendus dans le délai imparti ;
- ou d'office en cas d'urgence, l'autorité maritime peut prendre toutes dispositions utiles et faire exécuter les mesures nécessaires aux frais, risques et périls de l'armateur, du propriétaire ou de l'exploitant et recouvrer le montant de leurs coûts auprès de ces derniers.

3. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent également aux navires en état d'avarie ou accidenté sur le domaine public maritime et dans les ports des Etats membres et leurs accès.

**ARTICLE 356** : Les prestations des biens et les services nécessaires à l'exécution des mesures prises en application de l'article 355 ci-dessus peuvent être obtenues :

- Soit par accord amiable ;
- Soit par réquisition.

## **TITRE XVI**

### **OPERATIONS DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PAR LES HYDROCARBURES ET AUTRES SUBSTANCES NOCIVES**

**ARTICLE 357** : 1. Chaque Etat membre met en place un plan national d'urgence de lutte contre la pollution marine.

2. La conduite des opérations dans le cadre de ce plan s'effectuera sous l'autorité et la responsabilité du Chef du Gouvernement.

**ARTICLE 358** : 1. Dans le cadre de la mise en œuvre de son Plan National d'Urgence, chaque Etat membre s'efforcera d'appliquer les règles et procédures de coopération prévues par la Convention internationale de 1990, sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures. Cette coopération s'exercera en priorité au plan sous-régional.

2. Dans le cadre de la mise en œuvre de son Plan National d'Urgence, chaque Etat membre s'efforcera d'appliquer les règles et procédures de coopération prévues par la Convention internationale de 1990, sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC) et par son Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les substances nocives (Convention OPRC/HNS). Cette coopération s'exercera en priorité au plan sous-régional.

## **TITRE XVII**

### **RESPONSABILITÉ CIVILE ET OBLIGATION D'ASSURANCE DU PROPRIÉTAIRE DE NAVIRE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES TRANSPORTES EN TANT QUE CARGAISON**

**ARTICLE 359** : Tout propriétaire d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est responsable des dommages de pollution résultant d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de son navire dans les conditions et dans les limites fixées par la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par les hydrocarbures, telle qu'amendée.

**ARTICLE 360** : Aux termes du présent titre :

- « navire » signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac ;

- « dommage par pollution » signifie :

a) le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autre que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront ;

b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.

**ARTICLE 361** : Les dispositions du présent titre s'appliquent :

a) aux dommages par pollution survenus :

- sur le territoire, y compris la mer territoriale, et
- dans la zone économique exclusive des Etats membres.

b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou réduire de tels dommages.

**ARTICLE 362** : 1. Toute demande de réparation de dommages de pollution par les hydrocarbures transportés en tant que cargaison ne peut être formulée :

- contre le propriétaire du navire ;
- contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière, que sur la base de la Convention mentionnée à l'article 359 ci-dessus.

2. Le propriétaire n'est pas admis à limiter sa responsabilité en vertu du présent Titre s'il est prouvé que les dommages de pollution proviennent d'un acte ou omission qu'il a commis personnellement soit avec l'intention de causer le dommage, soit téméairement en sachant qu'un tel dommage en résulterait probablement.

3. Les personnes autres que le propriétaire du navire, qui ont pu concourir à la réalisation des dommages de pollution, ne peuvent être poursuivies en dédommagement que si ces dommages résultent de leur fait ou omission personnel, commis soit avec l'intention de causer le dommage, soit téméairement en sachant qu'un tel dommage en résulterait probablement. Ils ne sont pas admis à limiter leur responsabilité.

**ARTICLE 363** : Aucune disposition ne saurait porter atteinte au droit de recours du propriétaire responsable contre tout tiers ayant contribué au dommage, notamment le chargeur, le propriétaire ou le destinataire de la cargaison.

**ARTICLE 364** : Tout propriétaire d'un navire battant pavillon d'un Etat membre transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac ne peut laisser ce navire entreprendre une navigation maritime s'il ne justifie d'une assurance ou d'une garantie déterminée en application de la Convention CLC 92.

**ARTICLE 365** : Quel que soit son pavillon, aucun navire transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac ne peut avoir accès aux ports des Etats membres, ou à des installations terminales situées dans les eaux territoriales de ces Etats s'il n'est muni d'un certificat attestant que la responsabilité civile de son propriétaire pour les dommages par pollution est couvert par une assurance ou une autre garantie financière, tel que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour un montant fixé par application des limites de responsabilité prescrites au présent chapitre.

**ARTICLE 366** : 1. Les demandes en indemnisation présentées au titre de la Convention internationale de 1992, telle qu'amendée, sur la responsabilité du propriétaire de navire pour les dommages de pollution par les hydrocarbures sont portées directement par les parties lésées devant le tribunal dont la compétence est déterminée à raison du lieu de l'accident ayant causé la pollution.

2. Lorsque le propriétaire a procédé à la constitution du fonds prévu par la Convention internationale précitée pour couvrir le montant plafond de sa responsabilité, les règles de répartition de ce fonds entre les demandeurs d'indemnités sont fixées par le tribunal.

3. Les actions en réparation sont prescrites dans un délai de 3 ans à compter du jour de réalisation des dommages ou, lorsque les dommages se réalisent tardivement, dans un délai de 6 ans à compter de l'accident qui les a provoqué.

**ARTICLE 367** : 1. Les victimes de dommages de pollution causés par un accident de mer qui n'ont pu obtenir entière réparation au titre de l'article précédent peuvent présenter une demande complémentaire auprès du Fonds International d'Indemnisation des Dommages de Pollution par les Hydrocarbures (FIPOI), dans les limites et les conditions prévues par la Convention régissant ce Fonds (Convention FUND 1992, telle qu'amendée).

2. Les demandes d'indemnisation au FIPOI doivent être présentées dans les formes prescrites par cette institution. Elles sont centralisées et transmises dans les meilleurs délais au FIPOI pour le compte des demandeurs par l'autorité maritime.

3. Au cas où un accord n'est pas trouvé avec le FIPOI sur le montant et les modalités de l'indemnisation par ce dernier, il peut être procédé par la voie judiciaire. Les délais de prescription des actions contre le FIPOI sont alors les mêmes que ceux des actions contre le propriétaire du navire.

## **TITRE XVIII**

### **RESPONSABILITE CIVILE ET OBLIGATION D'ASSURANCE DU PROPRIETAIRE DE NAVIRE POUR LES DOMMAGES DE POLLUTION AUTRES QUE CEUX PROVOQUES PAR LES HYDROCARBURES TRANSPORTES EN TANT QUE CARGAISON**

#### **Chapitre I**

##### **Pollution par les soutes des navires**

**ARTICLE 368** : Le propriétaire de tout navire est responsable des dommages de pollution provoqués par des hydrocarbures provenant des soutes de ce navire. Tout navire d'une jauge brute supérieure à 1000 devra pouvoir justifier d'une assurance couvrant cette responsabilité.

**ARTICLE 369** : La responsabilité visée à l'article précédent est limitée et mise en jeu dans les mêmes conditions et selon les mêmes montants que celle qui découle d'une façon générale des créances maritimes, telle qu'elle est prévue au Livre II, Titre V du présent Code.

#### **Chapitre II**

##### **Pollution par les substances dangereuses ou nocives autres que les hydrocarbures**

**ARTICLE 370** : Le propriétaire de tout navire transportant en tant que cargaison des substances dangereuses ou nocives – telles que définies par le Code IMDG – autres que les hydrocarbures, est responsable des dommages de pollution qui peuvent être causés par lesdites substances, y compris le cas échéant les dommages corporels. Il répond également des dommages causés par l'incendie ou l'explosion provoqué par ces substances.

**ARTICLE 371** : 1. La responsabilité du propriétaire de navire visée à l'article précédent est mise en jeu dans les mêmes conditions que celle qui découle des dommages de pollution par les hydrocarbures transportés en tant que cargaison, telle qu'elle est prévue au Titre XVII du présent Livre; toutefois, les limites de responsabilités applicables sont fixées aux montants ci-après :

- 100 millions d'unités de compte pour les navires d'une jauge brute inférieure ou égale à 2000 ;
- 1500 unités de compte en sus pour chaque unité de jauge brute additionnelle comprise entre 2001 et 50000 ;
- 360 unités de compte en sus pour chaque unité de jauge brute additionnelle au-dessus de 50000.

2. Le propriétaire de tout navire transportant des substances dangereuses ou nocives, autres que les hydrocarbures, doit pouvoir justifier d'une assurance couvrant sa responsabilité à concurrence des montants indiqués ci-dessus. La limitation de responsabilité visée au présent article est écartée dans les mêmes cas que ceux mentionnés à l'article 363 ci-dessus.

## **LIVRE V**

### **GENS DE MER**

#### **TITRE I**

#### **GÉNÉRALITÉS**

**ARTICLE 372** : 1. L'armateur répond de ses préposés maritimes dans les termes du droit commun, sauf la limitation de responsabilité définie par le livre II Titre V du présent Code.

2. Au sens du présent livre, le terme "marin" couvre toutes personnes rentrant dans la définition de "gens de mer", y compris le capitaine du navire.

**ARTICLE 373** : 1. Tous les gens de mer ont droit à un lieu de travail sûr et sans danger où les normes de sécurité sont respectées.

2. Tous les gens de mer ont droit à des conditions d'emploi équitables.

3. Tous les gens de mer ont droit à des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires.

4. Tous les gens de mer ont droit à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale.

5. Tout Etat membre veille, dans les limites de sa juridiction, à ce que les droits en matière d'emploi et les droits sociaux des gens de mer, tels qu'énoncés dans les paragraphes qui précèdent, soient pleinement respectés, conformément aux prescriptions du présent Code. Sauf disposition contraire de celui-ci, le respect de ces droits peut être assuré par la législation nationale, les conventions collectives applicables, la pratique ou d'autres mesures.



## **TITRE II**

### **LE CAPITAINE DU NAVIRE**

#### **Chapitre I**

#### **Fonction et responsabilités du Capitaine**

**ARTICLE 374** : Le capitaine est un professionnel de la navigation maritime désigné par l'armateur pour assurer la conduite d'un navire ; il est responsable de ses fautes dans l'exercice de ses fonctions.

**ARTICLE 375** : Hors des lieux où l'armateur a son principal établissement, une succursale, ou un représentant, le capitaine pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition.

**ARTICLE 376** : 1. En cas d'urgence, le capitaine peut prendre, au nom de l'armateur, toutes les dispositions conservatoires des droits de l'armateur, des passagers et/ou des chargeurs.

2. Le capitaine est alors réputé avoir agi comme gérant d'affaires des passagers et/ou des chargeurs.

**ARTICLE 377** : Le capitaine ne peut prendre d'autres engagements qu'en vertu d'un mandat de l'armateur ou, en cas de communications impossibles avec lui à l'étranger, qu'avec l'accord de l'autorité consulaire.

**ARTICLE 378** : 1. Il est interdit au capitaine de charger sur son navire des marchandises ou d'embarquer des passagers pour son propre compte, sans l'autorisation écrite de l'armateur.

2. En cas d'infraction à cette disposition, le capitaine devra à l'armateur une indemnité égale au double du fret correspondant à son chargement, ou du prix du passage.

3. De même, il est formellement interdit au capitaine de charger dans un navire ou de faire décharger tous déchets industriels toxiques dans un port de la C.E.M.A.C., ceci constituant une infraction prévue à l'article 768 du présent Code.

**ARTICLE 379** : L'armateur peut congédier le capitaine, en quelque lieu que ce soit. Toutefois, le capitaine se réserve le droit de réclamer des dommages et intérêts en cas de renvoi injustifié.

#### **Chapitre II**

#### **Dispositions particulières au contrat d'engagement du capitaine**

**ARTICLE 380** : Toutes conventions entre armateur et capitaine concernant la fonction commerciale de ce dernier, en qualité de mandataire de l'armateur, peuvent être valablement constatées sans l'intervention de l'autorité maritime compétente.

**ARTICLE 381** : Sauf cas de force majeure, tout capitaine engagé pour un voyage est tenu de l'achever sous peine de dommages et intérêts envers les propriétaires et les affrêteurs.

**Chapitre III**  
**Juridictions compétentes en matière de contrat d'engagement du capitaine**

**ARTICLE 382** : Tout litige né du contrat d'engagement entre armateur et capitaine est porté, au choix du demandeur, devant le tribunal commercial maritime ou, à défaut, le tribunal de commerce ou, à défaut, le tribunal de grande instance dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ci-après :

- a) le port d'immatriculation du navire ;
- b) le lieu de la conclusion du contrat d'engagement maritime ;
- c) le lieu de la naissance du litige ;
- d) tout lieu désigné par les parties dans le contrat d'engagement".

**TITRE III**

**LE MARIN**

**Chapitre I**  
**Généralités**

**ARTICLE 383** : 1. Les marins constituent l'équipage du navire, placé sous l'autorité du Capitaine.

2. Tout marin, inscrit sur les matricules d'un Etat membre, a vocation à être embarqué sur un navire battant pavillon de tout Etat membre, sous réserve qu'il remplisse les conditions de qualification professionnelle requises pour la fonction à laquelle il postule à bord de ce navire.

**ARTICLE 384** : Les marins sont affiliés au régime général de sécurité sociale tant en ce qui concerne les prestations maladies, vieillesse que les allocations familiales et les accidents du travail.

**Chapitre II**  
**Contrat d'engagement maritime**

**Section I**  
***Formation et contenu du contrat d'engagement maritime***

**ARTICLE 385** : 1. Les conditions d'emploi d'un marin sont définies ou mentionnées dans un contrat rédigé en termes clairs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et leurs obligations respectifs, ayant force obligatoire. Ces conditions doivent être conformes aux normes énoncées dans le présent chapitre.

2. Le contrat d'engagement maritime doit être approuvé par le marin dans des conditions telles que l'intéressé ait le loisir d'en examiner les clauses et conditions, de demander conseil à cet égard et de les accepter librement avant de signer.

3. Dans la mesure où la législation et la pratique de chaque Etat membre le permettent, le contrat d'engagement maritime s'entend comme incluant les conventions collectives applicables.

**ARTICLE 386** : 1. Les navires qui battent pavillon de chaque Etat membre doivent respecter les prescriptions suivantes :

- a) à bord de ces navires, les gens de mer doivent être en possession d'un contrat d'engagement maritime signé par le marin et l'armateur ou son représentant ou, lorsqu'ils ne sont pas salariés, d'un document attestant l'existence d'un arrangement contractuel ou assimilable, leur garantissant des conditions de travail et de vie décentes à bord, ainsi que l'exige le présent Code ;
- b) les gens de mer signant un contrat d'engagement maritime doivent pouvoir examiner le document en question et demander conseil avant de le signer, et disposer de toute autre facilité propre à assurer qu'ils se lient librement en étant dûment informés de leurs droits et responsabilités ;
- c) l'armateur et le marin détiennent l'un et l'autre un original signé du contrat d'engagement maritime ;
- d) des mesures sont prises pour que les gens de mer, y compris le capitaine du navire, puissent obtenir à bord, sans difficulté, des informations précises sur les conditions de leur emploi, et pour que les fonctionnaires de l'autorité compétente, y compris dans les ports où le navire fait escale, puissent aussi accéder à ces informations, y compris la copie du contrat d'engagement maritime ;
- e) tout marin reçoit un livret professionnel ou tout autre document délivré par l'autorité maritime compétente mentionnant le lieu et la date de son embarquement et ses états de service à bord du navire.

2. Lorsque le contrat d'engagement maritime est constitué pour tout ou partie par une convention collective, un exemplaire de cette convention est tenu à disposition à bord. Lorsque le contrat d'engagement maritime et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, les documents suivants sont tenus à disposition en anglais, sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques :

- a) un exemplaire d'un contrat type ;
- b) les parties de la convention collective qui donnent lieu à une inspection par l'Etat du port, conformément aux dispositions du chapitre VI du titre II du livre III du présent Code.

3. Le document mentionné au paragraphe 1 e) du présent article ne contient aucune appréciation de la qualité du travail du marin et aucune indication de son salaire. L'autorité maritime détermine la forme de ce document, les mentions qui y figurent et la manière dont elles sont consignées.

**ARTICLE 387** : 1. Nul ne peut contracter valablement un engagement maritime, s'il n'est libre de tout autre engagement maritime précédent.

2. L'emploi ou l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 16 ans est interdit.

3. Le travail de nuit par un marin de moins de 18 ans est interdit. Aux fins du présent article, le terme «nuit» est défini conformément aux législations et pratiques nationales. Il couvre une période de neuf heures consécutives au moins, commençant au plus tard à minuit et se terminant au plus tôt à 5 heures du matin.

4. Une dérogation à la stricte observation de la restriction concernant le travail de nuit peut être décidée par l'autorité compétente quand :

a) la formation effective des gens de mer concernés dans le cadre de programmes et plans d'études établis pourrait en être compromise ; ou

b) la nature particulière de la tâche ou un programme de formation agréé exige que les gens de mer visés par la dérogation travaillent la nuit et l'autorité décide, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, que ce travail ne portera pas préjudice à leur santé ou à leur bien-être.

**ARTICLE 388** : Le contrat d'engagement maritime comprend dans tous les cas les indications suivantes :

a) le nom complet du marin, sa date de naissance ou son âge, ainsi que son lieu de naissance ;

b) le nom et l'adresse de l'armateur ;

c) le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime ;

d) la fonction à laquelle le marin doit être affecté ;

e) le montant du salaire du marin ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer ;

f) le congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer ;

g) le terme du contrat et les conditions de sa cessation, notamment :

i) si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, la période d'engagement à l'essai qui ne saurait excéder trois mois, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra le dénoncer, ainsi que le délai de préavis, lequel ne doit pas être plus court pour l'armateur que pour le marin ;

ii) si le contrat est conclu pour une durée déterminée, la date d'expiration ;

iii) si le contrat est conclu pour un voyage, le port de destination et le délai à l'expiration duquel l'engagement du marin cesse après l'arrivée à destination.

Au cas où la désignation de ce port ne permet pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat doit fixer une durée maximum au-delà de laquelle le marin pourra demander son débarquement au premier port de déchargement, même si le voyage n'est pas achevé ;

h) les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au marin par l'armateur ;

i) le droit du marin à un rapatriement ;

j) la référence à la convention collective, s'il y a lieu ;

k) toutes autres mentions que la législation nationale pourrait imposer.

**ARTICLE 389** : 1. Les durées minimales du préavis qui sont données par les gens de mer et par les armateurs pour la cessation anticipée du contrat d'engagement maritime ne peuvent être inférieures à sept jours.

2. Un préavis d'une durée inférieure au minimum peut être donné dans les circonstances reconnues par la législation nationale ou par les conventions collectives applicables comme justifiant la cessation du contrat d'engagement avec un préavis plus court ou sans préavis. En déterminant ces circonstances, l'Etat membre s'assure que la nécessité pour le marin de résilier, sans pénalité, le contrat d'engagement avec un préavis plus court ou sans préavis, pour des raisons humanitaires ou pour d'autres motifs d'urgence, est prise en considération.

**ARTICLE 390** :1. Toutes les clauses et stipulations du contrat d'engagement maritime doivent, sous peine de nullité, être inscrites ou annexées au rôle d'équipage.

2. Sous peine de nullité, le contrat d'engagement maritime est visé préalablement à l'embarquement par l'autorité maritime compétente. Cette dernière ne peut régler les conditions d'engagement. Toutefois, elle doit refuser son visa lorsque le contrat contient une clause contraire aux dispositions d'ordre public.

**ARTICLE 391** : Le contrat de louage de services conclu entre un armateur ou son représentant et un marin est régi, en dehors des périodes d'embarquement du marin, par les dispositions du Code du travail de chaque Etat membre. Toutefois, ce contrat n'est valable que s'il est constaté par écrit.

**ARTICLE 392** : Sauf dispositions expresses et exclusion faite des dispositions concernant la rupture du contrat, les dispositions légales et conventionnelles ainsi que celles résultant des usages, s'appliquent aux marins liés par un contrat d'engagement à durée déterminée ou conclue pour un voyage.

### *Section II*

#### *Fin du contrat d'engagement maritime*

**ARTICLE 393** : Le contrat d'engagement prend fin par :

- a) le décès du marin ;
- b) le débarquement régulier du marin à l'expiration normale du contrat ;
- c) l'accord mutuel des parties ;
- d) la résiliation ou la rupture du contrat ;
- e) la mise à terre du marin nécessitée par une inaptitude physique dûment constatée par un médecin des gens de mer ou un médecin habilité à cet effet désigné par l'autorité maritime compétente ;
- f) la prise, le naufrage ou l'innavigabilité du navire ;
- g) la radiation du marin de la matricule des gens de mer.

**ARTICLE 394** : 1. En cas de prise, de naufrage ou de déclaration d'innavigabilité du navire, le marin a droit à une indemnité égale à deux mois de salaire.

2. La cessation de l'entreprise, sauf cas de force majeure, ne libère pas l'armateur de l'obligation de respecter le délai-congé et de verser, s'il y a lieu, l'indemnité prévue au paragraphe 1. La faillite et la liquidation judiciaire ne sont pas considérées comme des cas de force majeure.

3. S'il survient une modification dans la situation juridique de l'armateur, notamment par succession, vente, fusion, transformation du fonds, mise en société, tous les contrats d'engagement, ainsi que tous les contrats liant à l'armateur les marins titularisés ou stabilisés dans leur emploi en application d'une convention collective, en cours au jour de la modification, subsistent entre le nouvel armateur et les marins de l'entreprise

**ARTICLE 395** : 1. Dans tous les ports d'un Etat membre, le capitaine du navire battant pavillon d'un pays de la Communauté a le droit de congédier le marin, en tenant compte du délai de préavis.

2. Le marin congédié pour motif légitime n'a droit à aucune indemnité. Il peut être condamné à dommages et intérêts au cas où la rupture du contrat de son fait a causé un préjudice à l'armateur. Par contre, le marin congédié sans

motif légitime a droit à une indemnité de licenciement évaluée en fonction de la nature des services, de la durée du contrat et de l'étendue du préjudice causé.

3. Dans tous les cas, la cause du congédiement doit être portée au rôle d'équipage.

**ARTICLE 396** : Le marin peut demander la résiliation du contrat d'engagement ou des dommages et intérêts pour inexécution des obligations de l'armateur.

**ARTICLE 397** : L'autorité maritime compétente fixe les modalités de la procédure de conciliation et d'arbitrage à suivre en cas de conflit collectif du travail maritime.

### Section III

#### *Juridiction compétente en matière de contrat d'engagement maritime*

**ARTICLE 398** : 1. Les litiges nés du contrat d'engagement maritime entre l'armateur ou son représentant et les officiers, maîtres ou marins, à l'exclusion du capitaine, sont portés devant le tribunal du travail, après tentative de conciliation devant l'autorité maritime compétente.

2. En cas de conciliation, l'autorité maritime compétente dresse un procès-verbal des conclusions de l'accord qui constituent, sur les points auxquels il s'applique, un nouveau contrat régissant les rapports des parties.

3. En cas d'échec de la conciliation, l'autorité maritime compétente dresse un procès-verbal de non-conciliation dont il est remis au demandeur une copie contenant permis de citer devant le tribunal du travail du port d'immatriculation du navire, si ce port est situé dans un Etat membre, ou devant le tribunal du travail du lieu de conclusion du contrat d'engagement, le demandeur ayant le libre choix du tribunal compétent.

### Chapitre III

#### **Recrutement et placement des marins**

**ARTICLE 399** : 1. Tous les gens de mer doivent pouvoir avoir accès à un système efficient, adéquat et transparent pour trouver, sans frais, un emploi à bord d'un navire.

2. Les services publics et/ou privés de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire d'un Etat membre doivent se conformer aux normes énoncées au présent Chapitre.

3. En ce qui concerne les gens de mer qui travaillent à bord de navires battant pavillon d'un Etat membre, les armateurs qui utilisent les services de recrutement et de placement des gens de mer établis dans des pays ou territoires auxquels le présent Code ne s'applique pas doivent s'assurer que ces services se conforment aux prescriptions y énoncées.

**ARTICLE 400** : 1. Tout Etat membre qui a mis en place un service public de recrutement et de placement des gens de mer veille à ce que ce service soit géré dans les règles de façon à protéger et promouvoir les droits des gens de mer en matière d'emploi, tels qu'ils sont énoncés au présent titre.

2. Rien dans le présent chapitre n'a pour effet :

a) d'empêcher un Etat membre d'assurer un service public gratuit de recrutement et de placement des gens de mer dans le cadre d'une politique visant à répondre aux besoins des gens de mer et des armateurs, que ce service fasse partie du service public de l'emploi ouvert à l'ensemble des travailleurs et des employeurs ou qu'il agisse en coordination avec ce dernier ;

b) d'imposer à un Etat membre l'obligation d'établir sur son territoire un système de gestion des services privés de recrutement et de placement des gens de mer.

**ARTICLE 401** : Lorsque des services privés de recrutement et de placement des gens de mer dont l'objet principal est le recrutement et le placement des gens de mer ou qui recrutent et placent un nombre non négligeable de gens de mer opèrent sur le territoire d'un Etat membre, ils ne peuvent exercer leurs activités qu'en vertu d'un système normalisé de licence ou d'agrément ou d'une autre forme de réglementation. Un tel système ne peut être établi, modifié ou remplacé qu'après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

**ARTICLE 402** : Tout Etat membre adoptant le système mentionné au précédent article doit au minimum, par voie de législation ou par d'autres mesures :

a) interdire aux services de recrutement et de placement des gens de mer d'avoir recours à des moyens, mécanismes ou listes pour empêcher ou dissuader les gens de mer d'obtenir un emploi pour lequel ils possèdent les qualifications requises ;

b) interdire que des honoraires ou autres frais soient facturés aux gens de mer, directement ou indirectement, en tout ou en partie, pour le recrutement, le placement ou l'obtention d'un emploi, en dehors du coût que les gens de mer doivent assumer pour obtenir un certificat médical national obligatoire, le livret professionnel national et un passeport ou autre document personnel de voyage similaire, sauf le coût des visas qui doit être à la charge de l'armateur ;

c) s'assurer que les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur son territoire :

i) tiennent à disposition, aux fins d'inspection par l'autorité compétente, un registre à jour de tous les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire ;

ii) s'assurent que, préalablement à l'engagement ou au cours du processus d'engagement, les gens de mer sont informés des droits et obligations énoncés dans leur contrat d'engagement et que les dispositions nécessaires sont prises pour que les gens de mer puissent examiner leur contrat d'engagement avant et après leur signature et pour qu'un exemplaire du contrat leur soit remis ;

iii) vérifient que les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire possèdent les qualifications requises et détiennent les documents nécessaires pour l'emploi considéré, et que les contrats d'engagement maritime sont conformes à la législation et à toute convention collective incluse dans le contrat ;

iv) s'assurent, dans la mesure où cela est réalisable, que l'armateur a les moyens d'éviter que les gens de mer ne soient abandonnés dans un port étranger ;

v) examinent toute plainte concernant leurs activités et y répondent, et avisent l'autorité compétente des plaintes pour lesquelles aucune solution n'a été trouvée;

vi) mettent en place un système de protection, sous la forme d'une assurance ou d'une mesure équivalente appropriée, pour indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires du fait que le service de recrutement et de placement ou l'armateur, en vertu du contrat d'engagement maritime, n'a pas rempli ses obligations à leur égard.

**ARTICLE 403** : 1. L'autorité maritime compétente supervise et contrôle étroitement tous les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire de l'Etat membre concerné. Les licences ou agréments ou autres autorisations permettant de gérer un service privé sur le territoire sont accordés ou renouvelés seulement après vérification que le service de recrutement et de placement concerné remplit les conditions prévues par la législation nationale.

2. L'autorité maritime compétente s'assure que des mécanismes et procédures appropriés existent en vue d'enquêter, si nécessaire, au sujet des plaintes relatives aux activités des services de recrutement et de placement des gens de mer, avec le concours, lorsqu'il y a lieu, des représentants des armateurs et des gens de mer.

## **Chapitre IV** **Exercice de la profession de marin**

### **Section I** ***Inscription des marins***

**ARTICLE 404** : Pour être inscrit sur les matricules des gens de mer, tenues par l'autorité maritime compétente, et accéder à la profession de marin, les demandeurs doivent remplir les conditions suivantes :

- 1) être ressortissant de l'Etat dans lequel l'inscription est demandée ou d'un autre Etat membre; toutefois, les demandeurs ressortissants des Etats sans littoral membres de la C.E.M.A.C. peuvent demander leur inscription sur les matricules des gens de mer de tout Etat membre côtier ;
- 2) avoir l'âge minimum de 16 ans ;
- 3) avoir l'aptitude physique requise par les règlements de chaque Etat membre, cette aptitude devant être constatée par un médecin spécialement habilité à cet effet. L'autorité compétente, les médecins, les examinateurs, les armateurs, les représentants des gens de mer et toutes les autres personnes intéressées par la conduite des visites médicales destinées à déterminer l'aptitude physique des futurs gens de mer et des gens de mer en activité doivent suivre les Directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer BIT/OMS, y compris toute version ultérieure, et toutes autres directives internationales applicables publiées par l'Organisation Internationale du



Travail, l'Organisation Maritime Internationale ou l'Organisation Mondiale de la Santé.

4) ne pas avoir encouru l'une des condamnations mentionnées à l'article 405 ci-après.

**ARTICLE 405** : Toute condamnation à une peine criminelle ou à une peine correctionnelle ayant entraîné privation de liberté pour une durée supérieure à six mois ou toute peine de plus de deux mois de prison sans sursis ou de plus de six mois avec sursis du chef de proxénétisme ou de trafic de stupéfiants, fait obstacle à l'attribution de la qualité de marin.

**ARTILCE 406** : Tout marin embarquant sur un navire reçoit, selon le cas, soit une carte d'identité maritime, soit un livret professionnel de marin.

**ARTICLE 407** : Tout marin d'un Etat membre, coupable d'avoir vendu ou prêté sa carte d'identité maritime ou son livret professionnel est radié d'office des matricules sans préjudice des sanctions pénales qui seront prises contre lui et son complice pour usage de faux.

**ARTICLE 408** : Hors le cas prévu à l'article 407, peuvent être radiés des matricules :

- tout marin qui en fait la demande ;
- tout marin qui, sauf cas de force majeure justifiée, reste trois ans sans naviguer ;
- tout marin qui, en cours de carrière, aura fait l'objet de débarquements pour faute contre la discipline ou pour faute grave dans l'exercice de sa profession ; dans ce dernier cas, la radiation entraîne l'exclusion définitive de la profession.
- tout marin qui vient à perdre la nationalité sous laquelle il a procédé à son inscription.

## **Section II**

### ***Qualification professionnelle des marins***

**ARTICLE 409** : 1. Tout emploi à bord ne peut être occupé que par des marins ayant suivi avec succès une formation professionnelle appropriée.

2. Les fonctions d'officier à bord des navires de commerce ne peuvent être exercées que par des marins titulaires du brevet ou certificat exigible au titre de la Convention internationale de 1978, amendée en 1995, sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, dite STCW 95.

**ARTICLE 410** : Les brevets visés à l'article précédent sont les suivants pour ce qui concerne les emplois à bord des navires de commerce :

#### *1)- Pour les fonctions du Service Pont*

- Capitaine au long cours, pour les fonctions de Capitaine et de Second à bord des navires de jauge brute supérieure à trois mille ;
- Capitaine de la navigation maritime, pour les fonctions de Capitaine et de Second à bord des navires d'une jauge brute inférieure à trois mille, effectuant une navigation hauturière ;

- Capitaine côtier, pour les fonctions de Capitaine et de Second à bord des navires d'une jauge brute inférieure à cinq cent effectuant des voyages à proximité du littoral;
- Chef de quart, pour les fonctions de direction du quart à la passerelle, à bord des navires d'une jauge brute supérieure à cinq cent ;
- Certificat de capacité, pour les fonctions de quart à la passerelle à bord des navires d'une jauge brute supérieure à cinq cent, et pour les fonctions de patron à bord des navires de faible tonnage, embarcations ou engin ne sortant pas des eaux abritées ;
- Certificat de matelot qualifié « Pont », pour les matelots appelés à faire partie d'une équipe de quart à la passerelle.

*2)- Pour les fonctions du Service Machine*

- Officier mécanicien de 1ère classe, pour la fonction de chef mécanicien et second mécanicien à bord des navires d'une puissance propulsive supérieure à 3000 KW.
- Officier mécanicien de 2ème classe, pour les fonctions de chef mécanicien et second mécanicien d'un navire dont la puissance propulsive est comprise entre 750 et 3000 KW.
- Officier mécanicien de 3ème classe, pour les fonctions de chef de quart machine à bord de tout navire de puissance propulsive égale ou supérieure à 750 KW.
- Diéséliste, pour les fonctions de conduite des moteurs marins de puissance inférieure à 750 KW.
- Certificat de matelot qualifié « machine », pour les matelots mécaniciens faisant partie d'une équipe de quart à la machine.

*3)- Pour les fonctions d'opérateur radio*

- Brevet d'officier radioélectricien, pour tout officier chargé de diriger des tâches relatives au service radioélectrique à bord d'un navire.
- Certificat d'opérateur du Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (SMDSM), pour tout marin habilité à faire fonctionner une station radio téléphonique à bord d'un navire.

**ARTICLE 411** : Les gens de mer occupant à bord des emplois qui ne sont pas directement liés à la conduite ou à l'exploitation technique du navire, notamment les agents du service général, doivent avoir le titre de formation professionnelle correspondant normalement à leur spécialité.

**ARTICLE 412** : 1. Les programmes des examens et les conditions de délivrance des brevets et certificats mentionnés à l'article précédent sont fixés par décision de l'autorité maritime de chaque Etat membre, en conformité avec les règles des Annexes à la Convention STCW précitée.

2. L'autorité maritime compétente peut, d'autre part, reconnaître comme équivalents et endosser les titres de formation professionnelle maritime

délivrés dans d'autres Etats membres, ou dans des Etats tiers, sous réserve que ces derniers aient ratifié la Convention STCW précitée.

**ARTICLE 413** : 1. Les titres de qualification professionnelle requis pour occuper des fonctions à bord des navires de pêche sont définis, dans chaque Etat membre, par l'Autorité maritime, en concertation avec l'Autorité chargée des Pêches Maritimes en tenant compte des dispositions de la Convention internationale de 1995, sur les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille à bord des navires de pêche (STCW F).

2. Sont définies de la même façon les conditions de délivrance de ces brevets et certificats, ainsi que les programmes des examens permettant d'y accéder.

**ARTICLE 414** : 1. Les plates-formes et autres engins flottants doivent avoir un équipage de marins qualifiés déterminé par l'autorité maritime en fonction des aspects nautiques de leur activité.

2. Les plates-formes fixes elles-mêmes devront disposer d'un effectif minimum de gens de mer ayant une qualification professionnelle maritime dans les spécialités suivantes : exploitation des engins de sauvetage, lutte contre l'incendie, opérateur SMDSM. Cet effectif minimum sera fixé au cas par cas par l'autorité maritime

## **Chapitre V** **Obligations du marin envers l'armateur**

**ARTICLE 415** : Le marin doit accomplir son service dans les conditions déterminées par le contrat, les lois, règlements et usages en vigueur.

**ARTICLE 416** : Le marin est tenu de se rendre à bord du navire sur lequel il embarque au jour et l'heure qui lui sont indiqués par l'armateur ou son représentant.

**ARTICLE 417** : Sauf cas de force majeure et celui où le statut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge, le marin n'est tenu, sauf convention contraire, d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il est engagé.

**ARTICLE 418** : Des permissions à terre sont accordées aux gens de mer dans un souci de santé et de bien-être, pour autant qu'elles soient compatibles avec les exigences pratiques de leur fonction.

**ARTICLE 419** : 1. Le marin est tenu d'obéir aux ordres de ses supérieurs, concernant le service du navire, et d'avoir soin du navire et de la cargaison.

2. Il est tenu de travailler au sauvetage du navire, des débris des effets naufragés et de la cargaison.

**ARTICLE 420**: Le marin est tenu d'accomplir, en dehors des heures de service, le travail de mise en état de propreté de son poste d'équipage, des annexes de ce poste, de ses objets de couchage, des ustensiles de plat, sans que ce travail puisse donner lieu à allocation supplémentaire.

**ARTICLE 421** : 1. En l'absence d'une clause du contrat l'y autorisant, le marin ne peut, sous aucun prétexte, charger dans le navire aucune marchandise pour son propre compte, sans l'autorisation de l'armateur ou de son représentant.

2. En cas d'infraction aux dispositions du paragraphe précédent, le marin contrevenant est tenu de payer le fret au plus haut prix stipulé au lieu et à l'époque du chargement pour le même voyage et les marchandises de même espèce que celles qui ont été indûment chargées sur le navire, sans préjudice des dommages et intérêts. En outre, le capitaine a le droit de jeter à la mer les marchandises indûment chargées, si elles sont de nature à mettre en péril le navire ou la cargaison ou à faire encourir les amendes ou confiscations pour infractions soit aux lois douanières soit aux règlements sanitaires.

**ARTICLE 422** : 1. Le travail à bord est organisé sur la base de huit heures par jour pendant six jours ou quarante huit heures par semaine ou de manière équivalente sur une période autre que la semaine.

2. Des heures supplémentaires sont faites pour tenir compte des nécessités de l'exploitation des navires.

3. Sauf en ce qui concerne la navigation de pêche, et hors le cas de force majeure lorsque le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, la durée effective du travail ne peut en aucun cas dépasser douze heures par jour. Un arrêté pris par l'autorité maritime compétente fixe l'organisation du travail à bord, en fonction du genre de navigation effectuée, des différentes spécialités ainsi que des travaux exigibles du personnel.

## **TITRE IV**

### **OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR ENVERS LE MARIN**

#### **Chapitre I** **Salaire**

**ARTICLE 423** : 1. Tous les gens de mer doivent être rétribués pour leur travail, régulièrement et intégralement, conformément à leur contrat d'engagement.

2. Les sommes dues aux gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon de chaque Etat membre doivent être versées à des intervalles n'excédant pas un mois et conformément aux dispositions des conventions collectives applicables.

3. Les gens de mer reçoivent un relevé mensuel des montants qui leur sont dus et de ceux qui leur ont été versés, sur lequel devront figurer les salaires, les paiements supplémentaires et le taux de change appliqué si les versements ont été effectués dans une monnaie ou à un taux distincts de ceux qui avaient été convenus.

4. L'armateur doit prendre des mesures, telles que celles qui sont mentionnées au paragraphe 5, pour donner aux gens de mer la possibilité de

faire parvenir une partie ou l'intégralité de leurs rémunérations à leurs familles, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit.

5. Les mesures à prendre pour s'assurer que les gens de mer pourront faire parvenir leurs rémunérations à leurs familles sont notamment les suivantes:

a) un système permettant aux gens de mer de demander, au moment de prendre leurs fonctions ou en cours d'emploi, qu'une partie de leurs salaires soit régulièrement versée à leurs familles, par virement bancaire ou par des moyens analogues ;

b) l'obligation que ces virements soient effectués en temps voulu et directement à la personne ou aux personnes désignées par les gens de mer.

6. Tout frais retenu pour le service visé aux paragraphes 4 et 5 du présent article doit être d'un montant raisonnable et, sauf dispositions contraires, le taux de change appliqué devra, conformément à la législation nationale, correspondre au taux courant du marché ou au taux officiel publié et ne pas être défavorable au marin.

**ARTICLE 424** : 1. Le marin est rémunéré soit à salaire fixe, soit à profits éventuels, soit par une combinaison de ces deux modes de rémunération.

2. Tout contrat à la part ou au profit doit déterminer les dépenses et charges communes à déduire du profit pour former le produit net, ainsi que le nombre de parts revenant à chacun.

3. L'autorité maritime compétente fixe les lieux et périodes de liquidation et de paiement des salaires en fonction des différents types de contrat, de la navigation effectuée et des conditions de règlement en cas de prolongation ou rupture du voyage et absences irrégulières du marin.

**ARTICLE 425** : Le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il a été engagé et comportant un salaire plus élevé a droit au salaire afférent à la fonction qu'il a temporairement remplie pendant toute la période où il l'a exercée effectivement.

**ARTICLE 426** : 1. Le marin qui, étant de service, s'absente sans autorisation ou qui se trouve absent au moment où il aurait dû prendre son service perd le droit aux salaires pendant son temps d'absence.

2. En cas de rupture du contrat d'engagement par suite d'absences irrégulières du marin, le montant des salaires dus remis à l'autorité maritime compétente est déposé à un compte spécial « gens de mer ».

**ARTICLE 427** : 1. Si la rémunération de l'heure de travail normal n'est pas fixée par le contrat d'engagement maritime, celle-ci est laissée à la discrétion de l'autorité maritime compétente de chaque Etat membre.

2. Dans le cas où la rémunération du travail est fixée par le contrat d'engagement dans le cadre des conventions collectives en vigueur dans chaque Etat membre, la rémunération de l'heure supplémentaire de travail est majorée de :

- i) 25 % pour les heures faites au-delà de 8 heures par jour sans que la durée hebdomadaire du travail excède 48 heures, cette majoration étant incorporée dans le salaire mensuel de base ;
- ii) 50 % pour les heures supplémentaires effectuées au delà de la quarante huitième heure de la semaine ;
- iii) 100 % pour les heures supplémentaires effectuées les dimanches et jours fériés.

3. Un mode forfaitaire de rémunération de travail supplémentaire peut être prévu par le contrat sous réserve d'homologation par l'autorité maritime compétente.

**ARTICLE 428** : 1. Une avance de salaire peut être faite au marin. Celui-ci peut déléguer ses salaires et profits.

2. Les avances, quel qu'en soit le montant, ne sont imputables sur les salaires à échoir au marin qu'à concurrence d'un mois.

**ARTICLE 429** : 1. Les salaires, profits et autres rémunérations des marins sont saisissables ou cessibles dans les formes et conditions fixées par la législation du travail en vigueur dans chaque Etat membre.

2. Sont insaisissables pour quelque cause que ce soit :

- i) les vêtements sans exception des marins ;
- ii) les instruments et autres objets appartenant aux marins servant à l'exercice de leur profession et les sommes dues au marin pour frais médicaux et pharmaceutiques.

## **Chapitre II** **Repos et congés**

**ARTICLE 430** : 1. Un repos complet d'une journée par semaine doit être accordé au marin lorsque l'engagement maritime est d'une durée supérieure à six jours. Une journée de repos hebdomadaire s'entend de 24 heures de repos consécutives comptées à partir de l'heure normale où le marin devait prendre son travail journalier.

2. Toutes les fois que le repos hebdomadaire n'a pu être donné à sa date, il doit être remplacé par un repos de 24 heures soit au retour du navire au port d'attache, tête de ligne de retour habituel, soit par accord mutuel, au cours du voyage, dans un port d'escale.

3. Tout repos hebdomadaire non donné à la date convenue et qui n'a pu être compensé dans les conditions fixées ci-dessus, donne droit à un jour de congé payé s'ajoutant au congé annuel. Il pourra, selon accord préalable des parties, être compensé ou payé.

4. Tout travail d'une durée supérieure à 2 heures, effectué au cours d'un repos hebdomadaire, en suspend l'effet à moins que ce travail ne soit occasionné par un cas fortuit.

**ARTICLE 431** : Les limites des heures de travail ou de repos sont établies comme suit :

- a) le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser:
    - i) 14 heures par période de 24 heures;
    - ii) 72 heures par période de sept jours;
- ou :

- b) le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à:
  - i) 10 heures par période de 24 heures;
  - ii) 77 heures par période de sept jours.

**ARTICLE 432** : 1. Sous réserve des dispositions de toute convention collective ou législation prévoyant un mode de calcul approprié tenant compte des besoins particuliers des gens de mer à cet égard, les congés payés annuels sont calculés sur la base d'un minimum de 4 jours ouvrables par mois d'emploi. Le mode de calcul de la période de service est fixé par l'autorité compétente ou l'organisme approprié dans chaque pays. Les absences au travail justifiées ne sont pas comptées comme congé annuel.

2. Tout accord portant sur la renonciation au droit au congé payé annuel minimum défini au paragraphe précédent, sauf dans les cas prévus par l'autorité compétente, est interdit.

**ARTICLE 433** : 1. Dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque Etat membre, toute période de service effectuée en dehors du contrat d'engagement maritime devrait être comptée dans la période de service.

2. Dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou fixées dans une convention collective applicable, les absences au travail pour participer à un cours agréé de formation professionnelle maritime ou pour des motifs tels qu'une maladie ou un accident, ou pour cause de maternité, devraient être comptées dans la période de service.

3. Le niveau de rémunération pendant le congé annuel devrait être celui de la rémunération normale du marin telle qu'établie par la législation nationale ou le contrat d'engagement maritime applicable. Dans le cas des gens de mer employés pour des périodes de moins d'une année ou en cas de cessation de la relation de travail, la rémunération du congé devrait être calculée au prorata.

4. Ne devraient pas être comptés dans le congé payé annuel :

- a) les jours fériés officiels et coutumiers reconnus comme tels dans l'Etat du pavillon, qu'ils se situent ou non dans la période de congé payé annuel ;
- b) les périodes d'incapacité de travail résultant de maladies ou d'accidents, ou pour cause de maternité, dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays ;
- c) les permissions à terre temporaires accordées aux gens de mer pendant le contrat d'engagement ;
- d) les congés compensatoires de toute nature, dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays.

**ARTICLE 434** : 1. L'époque à laquelle le congé sera pris devrait être déterminée par l'armateur après consultation et, dans la mesure du possible, avec l'accord des gens de mer intéressés ou de leurs représentants, à moins qu'elle ne soit fixée par voie réglementaire, par convention collective, par sentence arbitrale ou de toute autre manière conforme à la pratique nationale.

2. Les gens de mer devraient en principe avoir le droit de prendre leur congé annuel à l'endroit où ils ont des attaches effectives, c'est-à-dire en général au lieu vers lequel ils ont le droit d'être rapatriés. Les gens de mer ne devraient pas être tenus, sans leur consentement, de prendre le congé annuel qui leur est dû à un endroit autre, sauf en application des dispositions du contrat d'engagement maritime ou de la législation nationale.

3. Les gens de mer qui sont obligés de prendre leur congé annuel alors qu'ils se trouvent à un endroit autre que le lieu autorisé au paragraphe précédent devraient avoir droit au transport gratuit jusqu'au lieu le plus proche de leur domicile, qu'il s'agisse du lieu d'engagement ou du lieu de recrutement ; leurs frais d'entretien et les autres frais en rapport direct avec ce voyage devraient être à la charge de l'armateur, et le temps de voyage ne devrait pas être déduit du congé payé annuel qui leur est dû.

4. Les gens de mer en congé annuel ne devraient être rappelés que dans les cas d'extrême urgence et avec leur accord.

### **Chapitre III** **Logement et loisirs**

**ARTICLE 435** : 1. Les navires battant pavillon de chaque Etat membre et s'exerçant au cabotage international ou au long cours doivent fournir et entretenir pour les gens de mer travaillant et vivant à bord un logement et des lieux de loisirs décentes afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.

2. Les prescriptions du Code mettant en œuvre le présent chapitre qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à la date ou après la date d'entrée en vigueur du présent Code révisé. Pour les navires construits avant cette date, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la Convention de l'OIT (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la Convention de l'OIT (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, continueront à s'appliquer, dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date en vertu de la législation ou de la pratique de l'Etat membre concerné. Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.

3. Sauf disposition contraire expresse, toute prescription résultant d'un amendement au Code concernant le logement des gens de mer et les lieux de loisirs ne s'appliquera qu'aux navires construits à la date ou après la date à laquelle l'amendement prendra effet.

**ARTICLE 436** : 1. Les navires battant pavillon de chaque Etat membre et s'exerçant au cabotage international ou au long cours doivent :

a) respecter les normes minimales nécessaires garantissant que les logements mis à la disposition des gens de mer travaillant ou vivant à bord



sont sûrs, décents et conformes aux dispositions pertinentes du présent article ;  
b) être soumis à des inspections visant à assurer le respect initial et permanent de ces normes.

2. Pour l'élaboration et l'application de la législation relative au présent article, l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, tient compte des dispositions du Code concernant la protection de la santé et de la sécurité, ainsi que la prévention des accidents à la lumière des besoins spécifiques des gens de mer qui vivent et travaillent à bord des navires ;

3. Les inspections prescrites au paragraphe 1 ont lieu :

a) lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation ;  
b) en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

4. L'autorité compétente veille avec un soin particulier à l'application des prescriptions du présent Code concernant :

a) la taille des cabines et autres espaces de logement ;  
b) le chauffage et la ventilation ;  
c) le bruit et les vibrations, ainsi que les autres facteurs ambiants ;  
d) les installations sanitaires ;  
e) l'éclairage ;  
f) l'infirmerie.

5. L'autorité compétente de tout Etat membre veille à ce que les navires battant le pavillon de cet Etat observent, en ce qui concerne les installations de logement et les lieux de loisirs à bord, les normes minimales qui sont prévues aux paragraphes 6 à 17 du présent article.

6. En ce qui concerne les prescriptions générales relatives aux logements :

a) dans tous les locaux destinés au logement des gens de mer, la hauteur de l'espace libre doit être suffisante ; elle ne doit pas être inférieure à 203 centimètres dans les locaux destinés au logement des gens de mer, afin d'assurer une entière aisance de mouvement ; l'autorité compétente peut autoriser une réduction, dans certaines limites, de la hauteur de l'espace libre dans tout ou partie de l'espace de ces locaux si elle juge que cette réduction :  
i) est raisonnable ;  
ii) ne nuit pas au confort des gens de mer ;  
b) les logements doivent être convenablement isolés ;  
c) sur les navires autres que les navires à passagers, tels que définis à la règle 2 e) et f) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (Convention SOLAS), les cabines doivent être situées au-dessus de la ligne de charge, au milieu ou à l'arrière du navire, sauf dans des cas exceptionnels où elles peuvent être situées à l'avant du navire, parce qu'un autre emplacement ne serait pas envisageable, compte tenu du type du navire, de ses dimensions ou du service auquel il est destiné, mais en aucun cas au-delà de la cloison d'abordage ;  
d) sur les navires à passagers, et sur les navires spéciaux construits conformément aux dispositions du *Recueil de règles de sécurité applicables*

*aux navires spéciaux* de l'OMI, 1983, et de ses versions ultérieures (dénommés ci-après «navires spéciaux»), l'autorité compétente peut, sous réserve que des dispositions satisfaisantes soient prises pour l'éclairage et la ventilation, permettre que les cabines soient installées au-dessous de la ligne de charge mais en aucun cas juste au-dessous des coursives de service ;

- e) les cabines ne doivent pas ouvrir directement sur les compartiments affectés à la cargaison, la salle des machines, les cuisines, les magasins, les séchoirs ou les installations sanitaires communes ; les parties des cloisons séparant ces locaux des cabines, ainsi que les cloisons extérieures, doivent être convenablement construites en acier ou en tout autre matériau approuvé et être imperméables à l'eau et aux gaz ;
- f) les matériaux utilisés pour construire les cloisons intérieures, les panneaux et les revêtements, les sols et les raccordements doivent être adaptés à leur usage et propres à garantir un environnement sans danger pour la santé ;
- g) les logements doivent être bien éclairés et des dispositifs suffisants doivent être prévus pour l'écoulement des eaux ;
- h) les installations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table doivent être conformes aux prescriptions du Code qui ont trait à la protection de la santé et de la sécurité, ainsi qu'à la prévention des accidents pour ce qui concerne la prévention du risque d'exposition à des niveaux nocifs de bruit et de vibrations et à d'autres facteurs ambiants ainsi qu'aux substances chimiques à bord des navires et pour garantir aux gens de mer un milieu de travail et un cadre de vie acceptables à bord.

7. En ce qui concerne la ventilation et le chauffage :

- a) les cabines et les réfectoires doivent être convenablement ventilés ;
- b) tous les navires, hormis ceux qui naviguent régulièrement dans des zones où le climat tempéré ne l'exige pas, doivent être équipés d'un système de climatisation des logements des gens de mer, du local radio et de tout poste central de commande des machines ;
- c) l'aération de toutes les installations sanitaires doit se faire par communication directe avec l'air libre, indépendamment de toute autre partie des logements ;
- d) une installation de chauffage satisfaisante doit fournir la chaleur voulue, sauf à bord des navires qui naviguent exclusivement sous des climats tropicaux.

8. En ce qui concerne les prescriptions pour l'éclairage, sous réserve des aménagements particuliers éventuellement autorisés à bord des navires à passagers, les cabines et les réfectoires doivent être éclairés par la lumière naturelle et pourvus d'un éclairage artificiel adéquat.

9. Lorsque des cabines sont nécessaires à bord des navires, elles doivent répondre aux prescriptions suivantes :

- a) sur les navires autres que les navires à passagers, chaque marin doit disposer d'une cabine individuelle ; dans le cas des navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 ou des navires spéciaux, l'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations à cette prescription ;
- b) des cabines séparées doivent être mises à la disposition des hommes et des femmes ;
- c) les cabines doivent être d'une taille convenable et aménagées de manière à assurer un confort raisonnable et à en faciliter la bonne tenue ;

- d) chaque marin doit disposer en toute circonstance de sa propre couchette ;
- e) les dimensions intérieures des couchettes ne doivent pas être inférieures à 198 centimètres sur 80 centimètres ;
- f) la superficie par occupant des cabines des gens de mer à une seule couchette ne doit pas être inférieure à :
- i) 4,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 ;
  - ii) 5,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000, mais inférieure à 10 000 ;
  - iii) 7 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 ;
- g) cependant, pour permettre l'aménagement de cabines à une seule couchette à bord des navires d'une jauge brute inférieure à 3 000, des navires à passagers et des navires spéciaux, l'autorité compétente peut autoriser une superficie plus réduite ;
- h) sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 autres que les navires à passagers et les navires spéciaux, les cabines peuvent être occupées par deux marins au maximum. La superficie de ces cabines ne doit pas être inférieure à 7 mètres carrés ;
- i) à bord des navires à passagers et des navires spéciaux, la superficie des cabines des gens de mer qui n'exercent pas les fonctions d'officier ne doit pas être inférieure à :
- i) 7,5 mètres carrés pour les cabines de deux personnes ;
  - ii) 11,5 mètres carrés pour les cabines de trois personnes ;
  - iii) 14,5 mètres carrés pour les cabines de quatre personnes ;
- j) sur les navires spéciaux, les cabines peuvent être occupées par plus de quatre personnes. La superficie par occupant de ces cabines ne doit pas être inférieure à 3,6 mètres carrés ;
- k) sur les navires autres que les navires à passagers et les navires spéciaux, la superficie par occupant des cabines destinées aux gens de mer qui exercent les fonctions d'officier, lorsque ceux-ci ne disposent pas d'un salon particulier ou d'un bureau, ne doit pas être inférieure à :
- i) 7,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 ;
  - ii) 8,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000 ;
  - iii) 10 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 ;
- l) sur les navires à passagers et les navires spéciaux, la superficie par occupant des cabines destinées aux gens de mer qui exercent les fonctions d'officier, lorsque ceux-ci ne disposent pas d'un salon particulier ou d'un bureau, ne doit pas être inférieure à 7,5 mètres carrés pour les officiers subalternes et à 8,5 mètres carrés pour les officiers supérieurs. On entend par officiers subalternes les officiers au niveau opérationnel et par officiers supérieurs les officiers chargés de la gestion ;
- m) le capitaine, le chef mécanicien et le second capitaine doivent disposer d'une pièce contiguë à leur cabine qui leur servira de salon particulier ou de bureau ou d'un espace équivalent. L'autorité compétente peut exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées ;
- n) pour chaque occupant, le mobilier doit comprendre une armoire à vêtements d'une contenance minimale de 475 litres et un tiroir ou un espace équivalent d'au moins 56 litres. Si le tiroir est incorporé dans l'armoire, le volume minimal combiné de celle-ci doit être de 500 litres. Elle doit être pourvue d'une étagère et son utilisateur doit pouvoir la fermer à clé afin de préserver sa vie privée ;

o) chaque cabine doit être pourvue d'une table ou d'un bureau, de modèle fixe, rabattable ou à coulisse, et de sièges confortables suivant les besoins.

10. En ce qui concerne les prescriptions pour les réfectoires :

a) les réfectoires doivent être séparés des cabines et situés aussi près que possible de la cuisine. L'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 ;

b) les réfectoires doivent être d'une taille et d'un confort suffisants et être convenablement meublés et aménagés, y compris en ce qui concerne la possibilité de se procurer des boissons en tout temps, compte tenu du nombre de gens de mer susceptibles de les utiliser à un moment donné. Des réfectoires séparés ou communs sont prévus s'il y a lieu.

11. En ce qui concerne les prescriptions pour les installations sanitaires:

a) tous les gens de mer doivent avoir commodément accès à des installations sanitaires à bord répondant à des normes minimales de santé et d'hygiène et à des normes raisonnables de confort, des installations séparées étant prévues pour les hommes et pour les femmes ;

b) il doit y avoir des installations sanitaires aisément accessibles de la passerelle de navigation et de la salle des machines ou situées près du poste de commande de cette salle ; l'autorité compétente peut exempter les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 de cette obligation après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées ;

c) à bord de tout navire, il y a lieu de prévoir en un endroit approprié au minimum des toilettes, un lavabo et une baignoire ou une douche, ou les deux, pour chaque groupe de six personnes ou moins qui ne disposent pas d'installations personnelles ;

d) sauf sur les navires à passagers, chaque cabine doit être équipée d'un lavabo alimenté en eau douce courante, chaude et froide, sauf lorsqu'il en existe un dans le cabinet de toilette attenant ;

e) à bord des navires à passagers effectuant normalement des voyages d'une durée ne dépassant pas quatre heures, l'autorité compétente peut envisager des dispositions spéciales ou une réduction du nombre d'installations sanitaires requises ;

f) tous les points d'eau affectés aux soins de propreté doivent être alimentés en eau douce courante, chaude et froide.

12. En ce qui concerne les prescriptions pour l'infirmerie, tout navire embarquant 15 marins ou plus et affecté à un voyage d'une durée de plus de trois jours dispose d'une infirmerie distincte réservée à des fins exclusivement médicales. L'autorité compétente peut accorder des dérogations à cette disposition en ce qui concerne les navires affectés à la navigation côtière. Lors de l'approbation de l'infirmerie, l'autorité compétente doit s'assurer qu'elle est facile d'accès par tous les temps et que ses occupants sont confortablement logés et peuvent recevoir rapidement les soins nécessaires.

13. Des installations de blanchisserie convenablement situées et aménagées doivent être prévues.

14. A bord de tous les navires, les gens de mer doivent pouvoir avoir accès en dehors de leurs heures de service à un ou plusieurs emplacements sur un

pont découvert ; cet espace doit avoir une superficie suffisante, compte tenu des dimensions du navire et du nombre de gens de mer à bord.

15. Tous les navires doivent disposer de bureaux séparés ou d'un bureau commun au navire pour le service du pont et pour celui des machines; l'autorité compétente peut exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

16) Les navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques doivent être équipés en conséquence selon les prescriptions de l'autorité compétente.

17. Des installations, commodités et services de loisirs appropriés, adaptés aux besoins particuliers des gens de mer qui doivent vivre et travailler à bord des navires, sont mis à la disposition de tous les gens de mer à bord, en tenant compte des dispositions du Code qui ont trait à la protection de la santé et de la sécurité et à la prévention des accidents.

18. L'autorité compétente doit exiger que des inspections fréquentes soient menées à bord des navires par le capitaine ou sous son autorité, de façon à ce que le logement des gens de mer soit maintenu en bon état d'entretien et de propreté et offre des conditions d'habitabilité décentes. Les résultats de chaque inspection sont consignés par écrit et sont disponibles pour consultation.

19. Dans le cas des navires où il y a lieu de tenir compte, sans qu'il en résulte de discrimination, des intérêts des gens de mer ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et distinctes, l'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations, appliquées équitablement, aux dispositions du présent article, à condition qu'il n'en résulte pas une situation qui, dans l'ensemble, serait moins favorable que celle qui aurait découlé de l'application dudit article.

20. Tout Etat membre peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, exempter des prescriptions des dispositions du présent article énumérées ci-dessous les navires d'une jauge brute inférieure à 200 lorsque cela est raisonnable, en tenant compte de la taille du navire et du nombre de personnes à bord :

a) paragraphes 7 b), 11 d) et 13 ;

b) paragraphe 9 f) et h) à l), uniquement en ce qui concerne la superficie.

21. Des dérogations aux prescriptions du présent article ne seront possibles que dans les cas expressément prévus dans cet article et seulement dans des circonstances particulières où des motifs solides peuvent être invoqués pour les justifier et sous réserve de protéger la santé et la sécurité des gens de mer.

#### **Chapitre IV** **Alimentation et service de table**

**ARTICLE 437** : 1. Les navires battant pavillon de chaque Etat membre doivent observer les normes minimales suivantes :

- a) un approvisionnement suffisant en vivres et en eau potable, d'une valeur nutritive, d'une qualité et d'une variété satisfaisantes, compte tenu du nombre de gens de mer à bord, de leur religion et de leurs habitudes culturelles en matière alimentaire, ainsi que de la durée et de la nature du voyage ;
- b) un aménagement et un équipement du service de cuisine et de table qui permettent de fournir aux gens de mer des repas convenables, variés et nutritifs, préparés et servis dans des conditions d'hygiène satisfaisantes;
- c) un personnel de cuisine et de table convenablement formé ou ayant reçu l'instruction nécessaire.

2. Les armateurs veillent à ce que les gens de mer engagés comme cuisinier de navire soient formés, qualifiés et reconnus compétents pour le poste, conformément aux dispositions de la législation de l'Etat membre concerné.

3. Les prescriptions visées au paragraphe précédent incluent la nécessité de suivre avec succès un cours de formation agréé ou reconnu par l'autorité compétente, portant sur l'aptitude pratique à faire la cuisine, l'hygiène personnelle et l'hygiène alimentaire, le stockage des vivres, la gestion des stocks, la protection de l'environnement et la santé, et la sécurité dans le service de cuisine et de table.

4. A bord des navires opérant avec un effectif prescrit de moins de dix personnes qui, en raison de la taille de l'équipage ou du mode d'exploitation, peuvent ne pas être tenus par l'autorité compétente d'avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié, quiconque prépare la nourriture dans la cuisine doit avoir reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle, ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

5. Dans des circonstances d'extrême nécessité, l'autorité compétente peut délivrer une dispense autorisant un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire donné et pour une période déterminée, jusqu'au port d'escale approprié suivant ou pour une période ne dépassant pas un mois, à condition que la personne à qui la dispense est accordée ait reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle, ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

6. Conformément aux procédures prévues au titre II du livre III en matière de conformité continue des dispositions, l'autorité compétente exige que des inspections documentées fréquentes soient menées à bord des navires, par le capitaine ou sous son autorité, dans les domaines suivants :

- a) l'approvisionnement en vivres et en eau potable ;
- b) tous locaux et équipements utilisés pour le stockage et la manipulation des vivres et de l'eau potable ;
- c) la cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas.

7. Aucun marin de moins de 18 ans ne doit être employé ou engagé ou travailler comme cuisinier de navire.

## **Chapitre V**

### **Soins médicaux à bord et à terre**

**ARTICLE 438** : 1. Les gens de mer qui travaillent sur des navires battant pavillon d'un Etat membre sont couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé et ont accès à des soins médicaux rapides et adéquats pendant la durée de leur service à bord.

2. La protection et les soins visés au paragraphe précédent sont en principe assurés gratuitement aux gens de mer.

3. Les gens de mer travaillant à bord de navires qui se trouvent sur le territoire d'un Etat membre ont accès à ses installations médicales à terre, s'ils requièrent des soins médicaux immédiats.

**ARTICLE 439** : 1. Pour protéger la santé des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon d'un Etat membre et leur assurer des soins médicaux qui comprennent les soins dentaires essentiels :

a) l'application aux gens de mer de toutes les dispositions générales relatives à la protection de la santé au travail et aux soins médicaux qui concernent leur service, ainsi que de toutes les dispositions spéciales spécifiques au travail à bord d'un navire doit être garantie ;

b) une protection de la santé et des soins médicaux pour les gens de mer aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre, y compris un accès rapide aux médicaments, au matériel médical et aux services de diagnostic et de traitement nécessaires, ainsi qu'à l'information et aux connaissances médicales doit être garantie ;

c) les gens de mer ont le droit de consulter sans délai un médecin ou un dentiste qualifié dans les ports d'escale, lorsque cela est réalisable ;

d) dans une mesure conforme à la législation et à la pratique de chaque Etat membre, les services de soins médicaux et de protection de la santé doivent être fournis sans frais pour eux-mêmes aux gens de mer à bord ou débarqués dans un port étranger ;

e) les mesures sus énumérées ne doivent pas se limiter au traitement des gens de mer malades ou blessés, mais doivent comprendre également des mesures de caractère préventif, notamment l'élaboration des programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire.

2. L'autorité compétente adopte un modèle type de rapport médical à l'usage des capitaines et du personnel médical compétent à terre et à bord. Ce rapport a un caractère confidentiel et sert exclusivement à faciliter le traitement des gens de mer.

3. Pour les soins médicaux et hospitaliers à bord des navires battant pavillon d'un Etat membre, les prescriptions minimales suivantes concernant les installations, les équipements et la formation doivent être respectées :

a) tout navire dispose d'une pharmacie de bord, de matériel médical et d'un guide médical, dont les spécifications sont prescrites par l'autorité compétente et qui sont inspectés régulièrement par elle. Les prescriptions nationales doivent tenir compte du type de navire, du nombre de personnes à bord, de la nature, de la destination et de la durée des voyages, ainsi que des normes médicales recommandées sur le plan national et international ;

b) tout navire ayant à son bord 100 personnes ou plus et effectuant normalement des voyages internationaux de plus de trois jours doit disposer d'un médecin qualifié chargé des soins médicaux. La législation nationale

détermine également, compte tenu notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions du voyage et le nombre des gens de mer, quels autres navires doivent disposer d'un médecin à bord ;

c) les navires n'ayant pas de médecin à bord doivent compter au moins un marin chargé des soins médicaux et de l'administration des médicaments dans le cadre de ses fonctions normales ou un marin apte à administrer les premiers secours. Les gens de mer chargés d'assurer les soins médicaux à bord et qui ne sont pas médecins doivent avoir suivi avec succès une formation aux soins médicaux qui soit conforme aux dispositions de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW). Les gens de mer chargés d'administrer les premiers secours doivent avoir suivi avec succès une formation aux premiers secours, conforme aux dispositions de la STCW. La législation nationale précise le niveau de formation exigé, compte tenu notamment de facteurs comme la durée, la nature et les conditions des voyages, ainsi que le nombre de gens de mer à bord ;

d) l'autorité compétente prend les mesures voulues pour que des consultations médicales par radio ou par satellite, y compris des conseils de spécialistes, soient possibles pour les navires en mer, à toute heure. Ces consultations médicales, y compris la transmission par radio ou par satellite de messages médicaux entre un navire et les personnes à terre donnant des conseils, sont assurées gratuitement à tous les navires, quel que soit leur pavillon.

## **Chapitre VI** **Rapatriement**

**ARTICLE 440** : 1. Les gens de mer embarqués sur des navires battant pavillon d'un Etat membre et les gens de mer ressortissants d'un Etat membre embarqués à bord des navires étrangers ont le droit d'être rapatriés dans les cas suivants :

a) à la fin de la période de préavis donné conformément aux dispositions du contrat d'engagement maritime alors que les intéressés se trouvent à l'étranger ;

b) lorsque le contrat d'engagement maritime est dénoncé par l'armateur ou par le marin pour les raisons suivantes :

i) en cas de maladie ou d'accident ou pour une autre raison d'ordre médical qui exige le rapatriement du marin quand il est reconnu médicalement en état de voyager ;

ii) en cas de naufrage ;

iii) quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis-à-vis du marin pour cause d'insolvabilité, de vente du navire, de changement d'immatriculation du navire, ou pour toute autre raison analogue ;

iv) quand un navire fait route vers une zone de guerre, telle que définie par la législation nationale ou le contrat d'engagement maritime, où le marin n'accepte pas de se rendre ;

v) en cas de cessation ou de suspension de l'emploi du marin conformément à une sentence arbitrale ou à une convention collective, ou en cas de cessation de l'emploi pour toute autre raison similaire.

c) lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières.



2. Les durées maximales des périodes d'embarquement au terme desquelles les gens de mer ont droit au rapatriement doivent être inférieures à douze mois. L'autorité compétente pourra réduire ces durées, dans toute la mesure possible, en fonction des changements et évolutions de la technologie et pourra, à cet effet, s'inspirer des recommandations de la Commission paritaire maritime du BIT en la matière.

3. Le droit au rapatriement peut expirer si le marin intéressé ne le revendique pas dans un délai de six (6) mois. Ce délai court à compter de la survenance de l'un des événements énumérés au paragraphe 1 ci-devant.

**ARTICLE 441** : 1. Les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur et doivent inclure au moins :

a) le voyage jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement. Le rapatriement sera organisé par des moyens appropriés et rapides. Le transport aérien devrait être le mode normal de transport. Les destinations vers lesquelles les gens de mer peuvent être rapatriés comprendront les pays avec lesquels ils seront réputés avoir des attaches effectives, y compris :

- i)* le lieu où le marin a accepté de s'engager ;
- ii)* le lieu stipulé par convention collective ;
- iii)* le pays de résidence du marin ;
- iv)* tout autre lieu convenu entre les parties au moment de l'engagement.

b) le logement et la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement ;

c) la rémunération et les indemnités depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination de rapatriement si cela est prévu par la législation nationale ou par les conventions collectives ;

d) le transport de 30 kilogrammes de bagages personnels du marin jusqu'à la destination de rapatriement ;

e) le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l'état de santé du marin lui permette de voyager jusqu'à sa destination de rapatriement.

2. Il est interdit à l'armateur d'exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement et, également, de recouvrer auprès du marin les frais de rapatriement sur son salaire ou ses autres droits, sauf si l'intéressé a été reconnu, conformément au présent Code, à d'autres dispositions ou aux conventions collectives applicables, coupable d'un manquement grave aux obligations de son emploi.

3. L'armateur a le droit de recouvrer le coût du rapatriement au titre d'arrangements contractuels avec des tiers.

4. Si un armateur omet de prendre des dispositions pour le rapatriement d'un marin qui y a droit ou d'en assumer les frais :

a) l'autorité compétente de l'Etat du pavillon organise le rapatriement du marin ; si elle omet de le faire, l'Etat à partir du territoire duquel le marin doit être

rapatrié ou l'Etat dont il est ressortissant peuvent organiser le rapatriement et en recouvrer les frais auprès de l'Etat du pavillon ;

b) l'Etat du pavillon pourra recouvrer auprès de l'armateur les frais encourus pour le rapatriement du marin ;

c) les frais de rapatriement ne doivent, en aucun cas, être à la charge du marin, sauf dans les conditions prévues au paragraphe 2 du présent article.

5. En tenant compte des instruments internationaux applicables, y compris la Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires, un Etat membre qui a payé le coût du rapatriement conformément aux dispositions du présent chapitre peut immobiliser un ou des navires de l'armateur concerné, ou demander leur immobilisation, jusqu'à ce que le remboursement soit effectué conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article.

6. Tout Etat membre facilite le rapatriement des gens de mer qui servent sur des navires faisant escale dans ses ports ou traversant ses eaux territoriales ou intérieures, ainsi que leur remplacement à bord.

7. En particulier, un Etat membre ne doit pas refuser à un marin le droit d'être rapatrié du fait de la situation financière d'un armateur ou au motif que celui-ci est dans l'impossibilité ou refuse de remplacer l'intéressé.

8. Une copie des dispositions ci-dessus applicables au rapatriement doit être détenue sur les navires battant pavillon de chaque Etat membre et mise à la disposition des gens de mer, dans la langue qui convient.

## **Chapitre VII** **Responsabilité des armateurs**

**ARTICLE 442 :** 1. Les armateurs des navires battant pavillon d'un Etat membre sont responsables de la protection de la santé et des soins médicaux de tous les gens de mer travaillant à bord de ces navires, conformément aux normes minimales suivantes :

a) les armateurs doivent prendre à leur charge le coût pour les gens de mer travaillant à bord de leurs navires de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle ils sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates ;

b) les armateurs doivent prendre à leur charge une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, telle que prévue par la législation nationale, le contrat d'engagement maritime ou une convention collective ;

c) les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, sont à la charge de l'armateur, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé hors de son domicile jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité ;

d) les frais d'inhumation, si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de l'engagement, sont à la charge de l'armateur.

2. La responsabilité de l'armateur, en matière de prise en charge des soins médicaux, de la nourriture ou du logement, ne peut être inférieure à une période de 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.

3. Lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, l'armateur verse :

a) la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié conformément au présent Code ;

b) la totalité ou une partie du salaire, selon ce que prévoient la législation nationale ou les conventions collectives, à partir du rapatriement ou du débarquement du marin jusqu'à sa guérison ou, si l'éventualité se présente plus tôt, jusqu'à ce qu'il ait droit à des prestations en espèces au titre de la législation de l'Etat membre concerné.

4. L'obligation de l'armateur de verser à un marin débarqué tout ou partie de son salaire ne peut être inférieure à une période de 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.

5. L'armateur peut être exempté de toute responsabilité pour :

a) un accident qui n'est pas survenu au service du navire ;

b) un accident ou une maladie imputable à une faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé ;

c) une maladie ou une infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement.

6. Dès lors que la responsabilité en est assumée par les autorités publiques, l'armateur peut être exempté de l'obligation d'acquitter les frais des soins médicaux, du logement et de la nourriture, ainsi que de l'inhumation.

7. L'armateur, ou ses représentants, doivent prendre des mesures afin de sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés et pour les faire parvenir à eux-mêmes ou à leurs parents les plus proches.

**ARTICLE 443** : 1. Le paiement de la totalité du salaire, prévu par le paragraphe 3 a) de l'article précédent, peut exclure les primes.

2. L'armateur cesse d'être tenu de prendre en charge les frais d'un marin malade ou blessé dès que celui-ci peut bénéficier de prestations médicales dans le cadre d'un régime d'assurance maladie ou d'assurance accident obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés.

3. Le remboursement par une institution d'assurance des frais d'inhumation supportés par l'armateur est possible lorsque le système d'assurance sociale ou de réparation comporte une prestation en ce qui concerne le marin décédé.

## **TITRE V**

### **OBLIGATIONS DE CHAQUE ETAT MEMBRE**

#### **Chapitre I**

#### **Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents**

**ARTICLE 444** : 1. Pour faire en sorte que le milieu de travail des gens de mer à bord des navires contribue à leur santé et à leur sécurité au travail, chaque Etat membre adopte une législation et d'autres mesures couvrant les sujets suivants :

- a) l'adoption et l'application effective, ainsi que la promotion de politiques et programmes de sécurité et de santé au travail à bord des navires qui battent le pavillon de l'Etat membre, y compris l'évaluation des risques et la formation et l'instruction des gens de mer ;
- b) les précautions raisonnables afin de prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles à bord des navires, y compris les mesures visant à réduire et à prévenir les risques d'exposition à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques, ainsi que les risques de lésion ou de maladie pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires ;
- c) des programmes à bord visant la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles, ainsi qu'une amélioration constante de la protection de la sécurité et de la santé au travail, avec la participation des représentants des gens de mer et de toutes autres personnes intéressées à leur mise en œuvre, en tenant compte des mesures de prévention, y compris le contrôle de la conception et les mesures d'ingénierie, le remplacement des processus et procédures applicables aux tâches collectives et individuelles et l'utilisation de l'équipement de protection individuelle ;
- d) les prescriptions relatives à l'inspection, à la notification et à la correction des situations dangereuses, ainsi qu'à l'enquête sur les accidents du travail survenus à bord et à leur notification.

2. Les dispositions prévues au paragraphe 1 du présent article doivent :

- a) tenir compte des instruments internationaux applicables relatifs à la protection de la sécurité et de la santé au travail en général, ainsi qu'aux risques particuliers, et traiter de tous les aspects de la prévention des accidents du travail et des lésions et maladies professionnelles qui sont susceptibles de s'appliquer au travail des gens de mer, et particulièrement de ceux qui sont propres à l'exercice du métier de marin ;
- b) indiquer clairement l'obligation qu'ont les armateurs, les gens de mer et les autres personnes intéressées de se conformer aux normes applicables, ainsi qu'aux politiques et programmes applicables au navire en matière de sécurité et santé au travail, une attention particulière étant accordée à la santé et à la sécurité des gens de mer de moins de 18 ans ;
- c) indiquer les fonctions du capitaine ou de la personne désignée par lui, ou des deux, pour assumer la responsabilité particulière de la mise en oeuvre et du respect de la politique et du programme du navire en matière de sécurité et de santé au travail ;
- d) indiquer l'autorité dont sont investis les gens de mer du navire qui ont été nommés ou élus en tant que délégués à la sécurité aux fins de participer aux réunions du comité de sécurité du navire. Un tel comité doit être établi sur les bateaux à bord desquels se trouvent cinq marins ou plus.

3. La législation et les autres mesures visées au présent article sont régulièrement examinées en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer et, si nécessaire, révisées compte tenu de l'évolution de la technologie et de la recherche, afin de faciliter une amélioration constante des politiques et programmes en matière de

sécurité et de santé au travail et d'assurer un milieu de travail sans danger aux gens de mer employés à bord des navires qui battent le pavillon de l'Etat membre.

4. Le respect des prescriptions des instruments internationaux applicables qui portent sur les niveaux acceptables d'exposition aux risques professionnels à bord des navires et sur l'élaboration et l'application des politiques et programmes des navires en matière de sécurité et de santé au travail est réputé équivaloir au respect des prescriptions du présent Code.

5. L'autorité compétente veille à ce que:

- a) les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles soient dûment déclarés, en tenant compte des orientations fournies par l'Organisation Internationale du Travail au sujet de la notification et de l'enregistrement des accidents du travail et des maladies professionnelles ;
- b) des statistiques complètes de ces accidents et maladies soient tenues, analysées et publiées et, s'il y a lieu, suivies par des recherches sur les tendances générales et les risques identifiés ;
- c) les accidents du travail fassent l'objet d'une enquête.

6. Les déclarations et enquêtes relatives aux questions de sécurité et de santé au travail sont de nature à garantir la protection des données personnelles des gens de mer et tiennent compte des orientations fournies par l'Organisation Internationale du Travail à ce sujet.

7. L'autorité compétente coopère avec les organisations d'armateurs et de gens de mer afin de prendre des mesures pour informer tous les gens de mer des risques particuliers rencontrés à bord des navires sur lesquels ils travaillent, par exemple par l'affichage d'avis officiels exposant les instructions à ce sujet.

8. L'autorité compétente exige des armateurs, lorsqu'ils évaluent les risques dans le cadre de la gestion de la sécurité et de la santé au travail, qu'ils se réfèrent aux informations statistiques appropriées émanant de leurs navires et aux statistiques générales fournies par l'autorité compétente.

## **Chapitre II**

### **Accès à des installations de bien-être à terre**

**ARTICLE 445** : 1. Tout Etat membre doit exiger que les installations de bien-être existant sur son territoire puissent être utilisées par tous les gens de mer, quels que soient leur nationalité, leur race, leur couleur, leur sexe, leur religion, leurs opinions politiques ou leur origine sociale et quel que soit l'Etat du pavillon du navire à bord duquel ils sont employés ou engagés, ou travaillent.

2. Tout Etat membre doit promouvoir la mise en place d'installations de bien-être dans les ports appropriés du pays et déterminer, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, quels sont les ports appropriés.

3. Tout Etat membre doit favoriser la création de conseils du bien-être chargés d'examiner régulièrement les installations et services de bien-être afin de veiller à ce qu'ils soient adaptés, eu égard aux changements des besoins des

gens de mer résultant de l'évolution de la technique, de l'exploitation ou de toute autre nouveauté dans le secteur des transports maritimes.

### **Chapitre III** **Sécurité sociale**

**ARTICLE 446** : 1. Tout Etat membre veille à ce que tous les gens de mer et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge bénéficient d'une protection de sécurité sociale conforme au Code, sans préjudice, toutefois, des conditions plus favorables prévues au paragraphe 8 de l'article 19 de la Constitution de l'OIT.

2. Tout Etat membre s'engage à prendre des mesures, en fonction de sa situation nationale, à titre individuel comme dans le cadre de la coopération internationale, pour atteindre progressivement une protection de sécurité sociale complète pour les gens de mer.

3. Tout Etat membre veille à ce que les gens de mer qui sont soumis à sa législation en matière de sécurité sociale et, dans la mesure prévue par sa législation nationale, les personnes à leur charge soient admis à bénéficier d'une protection de sécurité sociale qui ne soit pas moins favorable que celle dont jouissent les travailleurs employés à terre.

**ARTICLE 447** : 1. Les branches à prendre en considération pour atteindre progressivement la protection complète de sécurité sociale prévue à l'article 446 ci-dessus sont les soins médicaux, les indemnités de maladie, les prestations de chômage, les prestations de vieillesse, les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, les prestations familiales, les prestations de maternité, les prestations d'invalidité et les prestations de survivants, qui complètent la protection prévue par les articles 438 et 439, concernant les soins médicaux, et les articles 442 et 443, concernant la responsabilité des armateurs, ainsi que par d'autres dispositions du présent Code.

2. La protection assurée par tout Etat membre, conformément au paragraphe 1 du présent article, doit inclure au moins trois des neuf branches énumérées au paragraphe précédent.

3. Tout Etat membre prend des mesures, en fonction de sa situation nationale, pour assurer la protection de sécurité sociale complémentaire prévue au paragraphe 1 du présent article à tous les gens de mer résidant habituellement sur son territoire. Cette responsabilité peut être mise en œuvre, par exemple, au moyen d'accords bilatéraux ou multilatéraux en la matière ou de systèmes fondés sur des cotisations. La protection ainsi garantie ne doit pas être moins favorable que celle dont jouissent les personnes travaillant à terre qui résident sur le territoire de l'Etat membre en question.

4. Nonobstant l'attribution des responsabilités indiquée au paragraphe précédent, les Etats membres peuvent établir, par des accords bilatéraux ou multilatéraux, ou par des dispositions adoptées dans le cadre de la CEMAC, d'autres règles relatives à la législation de la sécurité sociale applicable aux gens de mer.

5. Les responsabilités de tout Etat membre concernant les gens de mer à bord des navires qui battent son pavillon comprennent celles qui sont prévues par

les dispositions relatives aux soins médicaux à bord des navires et à terre, par les prescriptions régissant la responsabilité des armateurs et par les dispositions correspondantes du Code, ainsi que celles qui sont inhérentes à ses obligations générales en vertu du droit international.

6. Tout Etat membre doit examiner les diverses modalités selon lesquelles, en l'absence d'une couverture suffisante dans les branches mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus, des prestations comparables seront offertes aux gens de mer, conformément à la législation et à la pratique nationales.

7. La protection visée au paragraphe 1 du présent article peut, selon le cas, être prévue par la législation, des régimes privés, des conventions collectives ou une combinaison de ces moyens.

8. Dans la mesure compatible avec leur législation et leur pratique nationales, les Etats membres coopèrent, par voie d'accord bilatéraux ou multilatéraux ou d'autres arrangements, pour garantir le maintien des droits relatifs à la sécurité sociale, qu'ils soient assurés par des systèmes contributifs ou non contributifs, acquis ou en cours d'acquisition par les gens de mer, indépendamment de leur lieu de résidence.

9. Tout Etat membre définit des procédures équitables et efficaces pour le règlement des différends.

## **TITRE VI**

### **EFFECTIF MINIMUM, COMPOSITION DE L'EQUIPAGE ET ORGANISATION DU SERVICE A BORD**

**ARTICLE 448** : La composition de l'équipage d'un navire d'un Etat membre ainsi que tout navire affrété coque-nue doit être fixée par décision de l'autorité maritime compétente de chaque Etat membre.

**ARTICLE 449** : L'effectif de l'équipage doit être tel que, du point de vue de la sécurité de la navigation et du point de vue de la durée du travail, il soit suffisant en qualité et en quantité. Une décision de l'autorité maritime compétente fixe les modalités d'application des dispositions ci-dessus, en conformité avec les dispositions de la Résolution n° A (890) 21 de l'OMI relative à la fixation des effectifs minima de sécurité.

**ARTICLE 450** : Outre l'effectif minimum, l'autorité maritime compétente fixe dans la décision visée à l'article précédent :

- a) les fonctions qui doivent être assurées à bord, selon le type du navire et la durée de ses voyages ;
- b) les principes d'organisation de la veille : nombre de quarts par période de 24 heures, composition minimum de l'équipe de quart et, subséquemment, nombre d'officiers nécessaires ;
- c) brevets dont doivent être titulaires les officiers affectés aux différentes fonctions, en application des dispositions des articles 410 à 412 ci-dessus.

**ARTICLE 451** : Le service de veille est normalement réparti entre trois équipes de quart ; toutefois, à bord des navires effectuant des voyages d'une durée inférieure à 24 heures, le service peut être réparti entre deux équipes de quart seulement, sans que la durée de chaque quart puisse excéder quatre heures consécutives.

**ARTICLE 452** : En cas de pénurie de personnel ayant la qualification requise, l'autorité maritime compétente peut accorder des dérogations en faveur de titulaires de brevet du niveau immédiatement inférieur à celui qui serait normalement exigible pour occuper la fonction considérée. La durée de telles dérogations ne peut excéder un an ; elles peuvent être renouvelées si nécessaire.

**ARTICLE 453** : La législation de chaque Etat membre peut réserver les fonctions de Capitaine des navires battant pavillon de cet Etat à ses nationaux. Les autres fonctions à bord peuvent être occupées par tout marin d'un Etat membre ayant la qualification requise ou, dans une proportion maximum fixée par chaque Etat-membre, par des marins ayant la qualification requise provenant d'Etats tiers sous réserve que ces derniers aient adhéré à la Convention STCW.

## **TITRE VII**

### **ETAT CIVIL EN MER ET SUCCESSIONS MARITIMES**

#### **Chapitre I**

##### **Etat civil en mer**

**ARTICLE 454** : L'autorité désignée sous le terme d'officier instrumentaire et qualifiée aux termes du droit civil, pour remplir à bord des navires, pendant un voyage maritime, les fonctions dévolues à terre aux officiers d'Etat Civil et aux notaires, est le capitaine, maître ou patron, ou tout autre marin qui en fait fonction.

**ARTICLE 455** : 1. L'officier instrumentaire est habilité à dresser ou à recueillir, lorsque le navire est en mer, les actes ci-après :

- des actes d'Etat civil : actes de naissance, actes de reconnaissance d'un enfant naturel, actes de décès, actes de déclaration d'un enfant sans vie, acte de disparition en mer ;
- d'autres actes, à caractère public ou privé : actes de procuration, actes de consentement à mariage, actes de consentement à engagement volontaire, déclarations d'autorisation maritale, testaments sous seing privé ou authentiques.

2. Cette deuxième catégorie d'actes n'est recueillie, ou établie, par le capitaine que dans les circonstances d'urgence ne permettant pas à l'intéressé d'attendre l'arrivée du navire dans un port pour y procéder.

**ARTICLE 456** : 1. L'officier instrumentaire doit se conformer, pour la rédaction des actes, aux dispositions du Code civil et aux dispositions des autres lois pertinentes de l'Etat du pavillon du navire.

2. L'ensemble des actes établis ou recueillis par l'officier instrumentaire est transcrit sur des feuillets annexés au Journal de bord du navire. Lorsqu'il s'agit d'actes de l'Etat civil, un original est remis à l'autorité maritime du premier port



de l'Etat du pavillon touché par le navire ou – si le premier port touché est un port étranger – au Consul de l'Etat du pavillon. L'autorité maritime compétente, ou le Consul, transmettent cet acte à l'officier d'Etat civil du lieu de résidence de l'intéressé.

**ARTICLE 457** : L'autorité maritime compétente détermine les limites de compétence des officiers instrumentaires à bord des navires et le mode de rédaction des différents actes publics et privés.

## **Chapitre II** **Successions maritimes**

**ARTICLE 458** : On appelle « successions maritimes » les biens qu'auraient à bord les personnes qui meurent ou disparaissent au cours d'un voyage maritime. Le capitaine est tenu, dès la constatation du décès ou de la disparition d'une personne, de faire l'inventaire détaillé des biens, vêtements, valeurs ou autres en présence de deux témoins, de les remettre sous scellé et de les faire placer dans les locaux fermant à clé. Le capitaine remet la succession à l'autorité maritime compétente pour la liquidation des successions vacantes.

**ARTICLE 459** : Des textes nationaux fixent les modalités d'application du présent chapitre.

## **LIVRE VI**

# **TRANSPORTS MARITIMES ET PROFESSIONS AUXILIAIRES**

## **TITRE I**

### **ORGANISATION DES TRANSPORTS MARITIMES**

**ARTICLE 460** : L'organisation générale des transports maritimes et, en particulier les mesures de coopération sous-régionale ou régionale qui peuvent être demandées aux structures maritimes nationales pour favoriser l'économie sous-régionale ou régionale, sont définies par les autorités maritimes des Etats membres dans le cadre de la politique générale adoptée par les organisations régionales et sous-régionales compétentes.

**ARTICLE 461** : Le trafic maritime en provenance ou à destination des Etats membres et traité au sein des conférences de lignes régulières, fait l'objet d'une répartition conforme aux dispositions de la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes signée à Genève le 6 avril 1974. Les taux de fret sont négociés dans les conditions prévues par ledit code.

**ARTICLE 462** : Les modalités d'application de l'article précédent sont arrêtées par les autorités compétentes des Etats membres, en conformité avec les résolutions et recommandations pertinentes de l'Organisation Maritime des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

**ARTICLE 463** : Aux fins de faciliter aux pays sans littoral l'application de ces mêmes dispositions, des accords bilatéraux seront conclus entre ces derniers et les pays côtiers dans les conditions conformes à la Convention des Nations Unies sur le commerce des pays sans littoral et à la Déclaration et au programme d'action d'Almaty de 2003.

## **TITRE II**

## **SUIVI ET ENCADREMENT DU TRAFIC MARITIME EN PROVENANCE ET A DESTINATION DES ETATS MEMBRES**

**ARTICLE 464 :** Tout armement de ligne régulière désireux de participer au trafic en provenance ou à destination d'un Etat membre doit solliciter une autorisation de l'autorité maritime compétente. Les conditions et procédure d'obtention de cette autorisation seront fixées par un Acte particulier de la CEMAC.

**ARTICLE 465 :** Aux fins d'accélérer les formalités de dédouanement des cargaisons en provenance et à destination des Etats membres, il est institué un document électronique de suivi des cargaisons pour toute opération d'importation ou d'exportation.

**ARTICLE 466 :** Le document de suivi de la cargaison couvre les besoins d'identification, de statistiques, de contrôle des taux de fret et frais connexes, de sûreté et de traçabilité de la cargaison en provenance ou à destination des Etats membres.

**ARTICLE 467 :** Chaque Etat membre crée une bourse nationale de fret. La bourse de fret vise à promouvoir le commerce, à maîtriser la gestion et le groupage du fret et à favoriser la rencontre entre l'offre et la demande de transport maritime de marchandises.

**ARTICLE 468 :** Chaque Etat membre crée au sein des conseils nationaux de chargeurs ou des organismes en tenant lieu, des observatoires de transport, outils d'information indispensables permettant la mise à disposition des opérateurs économiques, transporteurs, chargeurs et pouvoirs publics, d'informations fiables en temps réel.

### **TITRE III**

#### **EXPLOITATION COMMERCIALE DU NAVIRE**

##### **Chapitre I**

##### **Contrat d'affrètement**

###### **Section I**

###### ***Règles générales à tous les affrètements***

**ARTICLE 469 :** 1. Les opérations d'affrètement de navires sont soumises aux mêmes formalités d'autorisation ou de visa que les opérations d'achat ou de vente de navires telles que prévues aux articles 50 et 51 du présent Code.

2. Les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat et, à défaut, par les dispositions du présent titre et celles des textes d'application pris par chaque Etat membre.

**ARTICLE 470 :** L'affrètement est matérialisé par une charte-partie qui énonce les engagements du fréteur et de l'affréteur. Il est prouvé par écrit.

**ARTICLE 471** : Le fréteur a, pour le paiement de son fret, un privilège sur les marchandises chargées à bord du navire affrété, dans la mesure du fret encore dû au titre du contrat conclu pour leur transport.

**ARTICLE 472** : 1. Si le fréteur n'est point payé lors du déchargement des marchandises, il ne peut les retenir dans son navire, mais il peut les consigner en mains tierces et les faire vendre, sauf à l'affréteur à fournir caution.

2. La consignation est autorisée par ordonnance sur requête, la vente par ordonnance de référé.

3. La vente a lieu aux enchères publiques par un auxiliaire de justice habilité par la loi nationale de chaque Etat membre.

**ARTICLE 473** : En matière internationale, le contrat d'affrètement est régi par la loi du pavillon du navire, sauf convention contraire des parties.

**ARTICLE 474** : 1. La prescription des actions nées du contrat d'affrètement est de deux ans à compter :

- de la date du débarquement complet de la marchandise, ou de l'événement qui a mis fin au voyage, en cas d'affrètement au voyage ;
- de l'expiration de la durée du contrat ou de l'interruption définitive de son exécution en cas d'affrètement à temps ou « coque nue » ;
- pour le sous-affrètement, dans les conditions réglées ci-dessus selon que le sous affrètement est au voyage ou à temps ».

2. La prescription peut être interrompue ou suspendue conformément au droit commun de chaque Etat membre.

## *Section II*

### *Affrètement au voyage*

**ARTICLE 475** : Par l'affrètement au voyage, le fréteur met, en tout ou en partie, un navire armé en bon état de navigabilité à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages.

**ARTICLE 476** : 1. Le fréteur est responsable des marchandises reçues à bord par le capitaine dans les limites prévues à la charte-partie.

2. Il se libère de cette responsabilité en établissant soit qu'il a satisfait à ses obligations de fréteur prévues par l'article 478 ci-après, soit que les dommages ne tiennent pas à un manquement à ces obligations.

**ARTICLE 477** : La charte-partie au voyage énonce :

- a) les éléments d'individualisation du navire ;
- b) les noms du fréteur et de l'affréteur ;
- c) l'importance et la nature de la cargaison ;
- d) les lieux de chargement et de déchargement ;
- e) les temps prévus pour le chargement et le déchargement ;
- f) le taux du fret.

**ARTICLE 478** : Le fréteur s'oblige :

- a) à présenter à la date et au lieu convenus et à maintenir pendant le voyage le navire désigné en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues dans la charte-partie ;
- b) à faire toutes diligences qui dépendent de lui pour exécuter le ou les voyages prévus à la charte-partie.

**ARTICLE 479** : Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.

**ARTICLE 480** : L'affréteur doit mettre à bord la quantité de marchandises énoncées par la charte-partie. A défaut, il paie néanmoins le fret prévu pour cette quantité.

**ARTICLE 481** : 1. L'affréteur doit charger et décharger la marchandise. Il y procède dans les délais alloués par la charte-partie.

2. Si celle-ci établit distinctement un délai pour le chargement et un délai pour le déchargement, ces délais ne sont pas réversibles et doivent être décomptés séparément.

**ARTICLE 482** : Le point de départ et la computation des jours de planche sont réglés suivant l'usage du port où ont lieu les opérations et, à défaut, suivant les usages maritimes.

**ARTICLE 483** : En cas de dépassement des délais, l'affréteur doit des surestaries qui sont considérées comme un supplément du fret.

**ARTICLE 484** : Le contrat est résolu sans dommages-intérêts de part et d'autre si, avant le départ du navire, survient une interdiction de commercer avec le pays à destination duquel il voyage ou tout autre événement constituant un cas de force majeure qui rend impossible l'exécution du voyage.

**ARTICLE 485** : L'affréteur peut résilier le contrat avant le début des opérations de chargement. Il doit, en pareil cas, une indemnité correspondant au préjudice subi par le fréteur et au plus égale au montant du fret.

**ARTICLE 486** : 1. S'il existe un cas de force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts à raison du retard.

2. Elles subsistent également et il n'y a lieu à aucune augmentation de fret si la force majeure survient pendant le voyage.

3. Si l'affréteur décharge de son propre chef la marchandise, il en supporte les frais et reste néanmoins redevable du fret entier.

**ARTICLE 487** : En cas d'empêchement durable d'entrée dans le port, le capitaine doit se conformer aux instructions données d'un commun accord par le fréteur et l'affréteur ou, à défaut, se rendre dans un port voisin où il peut décharger.

**ARTICLE 488** : En cas d'arrêt définitif du navire pendant le voyage par l'effet d'un événement non imputable au fréteur, l'affréteur doit le fret de distance.

**ARTICLE 489** : 1. Pendant le voyage, l'affréteur peut faire décharger la marchandise mais doit néanmoins payer le fret entier stipulé pour le voyage, ainsi que les frais entraînés par l'opération.

2. Cette faculté n'existe que si le navire fait l'objet d'un seul affrètement.

### **Section III** ***Affrètement à temps***

**ARTICLE 490** : Par l'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre un navire armé et en bon état de navigabilité à la disposition de l'affréteur pour un temps défini.

**ARTICLE 491** : Le fréteur est responsable des dommages subis par la marchandise s'il est établi qu'ils sont dus à un manquement à ses obligations.

**ARTICLE 492** : L'affréteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale.

**ARTICLE 493** : La charte-partie énonce :

- a) les éléments d'individualisation du navire ;
- b) les noms du fréteur et de l'affréteur ;
- c) le taux du fret ;
- d) la durée du contrat.

**ARTICLE 494** : Le fréteur s'oblige à présenter, à la date et au lieu convenus et à maintenir pendant la durée du contrat, le navire désigné en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues à la charte-partie.

**ARTICLE 495** : Le fréteur conserve la gestion nautique du navire.

**ARTICLE 496** : 1. La gestion commerciale du navire appartient à l'affréteur.

2. Tous les frais inhérents à cette exploitation commerciale du navire sont à sa charge, notamment les soutes dont il doit pourvoir le navire, d'une qualité propre à assurer le bon fonctionnement des appareils.

**ARTICLE 497** : Le capitaine doit obéir, dans les limites tracées par la charte-partie, aux instructions que lui donne l'affréteur pour tout ce qui concerne la gestion commerciale du navire.

**ARTICLE 498** : 1. Le fret court du jour où le navire est mis à la disposition de l'affréteur dans les conditions du contrat.

2. Il est payable par mensualité et d'avance.

3. Il n'est pas acquis à tout événement.

**ARTICLE 499** : Le fret n'est pas dû pour les périodes durant lesquelles le navire est commercialement inutilisable, si du moins l'immobilisation du navire dépasse vingt-quatre heures.

### **Section IV** ***Affrètement coque-nue***

**ARTICLE 500** : Par affrètement « coque-nue », le fréteur s'engage, contre paiement d'un loyer, à mettre à la disposition d'un affréteur, pour un temps défini, un navire

déterminé, sans armement, ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets.

**ARTICLE 501** : L'affréteur garantit le fréteur contre tout recours des tiers consécutifs à l'exploitation du navire.

**ARTICLE 502** : Le fréteur s'oblige à présenter, à la date et au lieu convenus, le navire désigné en bon état de navigabilité et apte au service auquel il est destiné.

**ARTICLE 503** : 1. Le fréteur a la charge des réparations et des remplacements dus au vice propre du navire.

2. Si le navire est immobilisé par suite d'un vice propre, aucun loyer n'est dû pendant l'immobilisation, si celle-ci dépasse vingt-quatre heures.

**ARTICLE 504** : 1. L'affréteur peut utiliser le navire à toutes fins conformes à sa destination normale.

2. Il a l'usage du matériel et des équipements du bord, à charge d'en restituer en fin de contrat la même quantité de la même qualité.

**ARTICLE 505** : 1. Sont à la charge de l'affréteur l'entretien du navire, les réparations et remplacements autres que ceux visés à l'article 503.

2. L'affréteur recrute l'équipage, paie ses gages, sa nourriture et les dépenses annexes. Il supporte tous les frais d'exploitation. Il assure le navire.

**ARTICLE 506** : L'affréteur doit restituer le navire en fin de contrat dans l'état où il l'a reçu, sauf l'usure normale du navire et des appareils.

**ARTICLE 507** : En cas de retard dans la restitution du navire, sauf preuve par le fréteur d'un préjudice plus élevé, l'affréteur doit une indemnité calculée pendant les quinze premiers jours sur le prix du loyer et postérieurement sur le double de ce prix.

### *Section V* *Sous-affrètement*

**ARTICLE 508** : L'affréteur peut sous-fréter le navire ou l'utiliser à des transports sous connaissance.

**ARTICLE 509** : Le sous-affrètement laisse l'affréteur tenu envers le fréteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.

**ARTICLE 510** : 1. Le fréteur, dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affréteur, peut agir contre le sous-affréteur en paiement du fret encore dû par celui-ci.

2. Le sous-affrètement n'établit pas d'autres relations directes entre le fréteur et le sous-affréteur.

### *Section VI* *Location*

**ARTICLE 511** : 1. Le louage de chalands, allège, mahonnes, citernes, grues flottantes et autres engins de servitude des ports maritimes, est régi par les règles du droit civil applicables au louage des biens meubles et par la convention des parties.

2. Les mêmes règles sont applicables au louage de tous bâtiments flottants non destinés à la navigation maritime.

**ARTICLE 512** : Le louage des navires destinés au transport de passagers, à la navigation de plaisance, au remorquage, au sauvetage, à des usages scientifiques, à la pose des câbles et, plus généralement, à des fins autres que le transport de marchandises, sera soumis, à défaut de conventions spéciales des parties, aux dispositions du présent Code concernant l'affrètement à temps ou coque nue des navires de charge complétées par les règles du droit civil applicables au louage des biens meubles.

## **Chapitre II**

### **Contrat de transport de marchandises par mer**

#### **Section I**

#### ***Champ d'application***

**ARTICLE 513** : 1. Le présent chapitre s'applique aux contrats de transport dans lesquels l'un quelconque des lieux ci-après se trouve dans un Etat membre, lorsque ces contrats ne sont pas soumis à une convention internationale à laquelle cet Etat est partie :

- a) le lieu de réception ;
- b) le port de chargement ;
- c) le lieu de livraison ; ou
- d) le port de déchargement.

2. Le présent chapitre s'applique quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire ou de toute autre partie intéressée.

**ARTICLE 514** : 1. Le présent chapitre ne s'applique pas aux contrats ci-après dans le transport de ligne régulière :

- a) les contrats d'affrètement matérialisés par des chartes-parties ; et
- b) les autres contrats d'utilisation de tout ou partie d'un navire.

2. Le présent chapitre ne s'applique pas aux contrats de transport dans le transport autre que de ligne régulière. Elle s'applique néanmoins :

- a) en l'absence, entre les parties, de charte-partie ou autre contrat d'utilisation de tout ou partie d'un navire ; et
- b) en cas d'émission d'un document de transport ou d'un document électronique de transport.

**ARTICLE 515** : Nonobstant l'article 514 ci-dessus, le présent chapitre s'applique dans les relations entre le transporteur et le destinataire, la partie contrôlante ou le porteur qui n'est pas une partie initiale à la charte-partie ou à un autre contrat de transport exclu de son champ d'application. Elle ne s'applique pas, en revanche, dans les relations entre les parties initiales à un contrat de transport exclu conformément à l'article 514 précité.

## *Section II*

### *Documents de transport et documents électroniques de transport*

**ARTICLE 516** : Sous réserve des exigences énoncées dans le présent chapitre :

- a) tout ce qui doit figurer dans un document de transport en vertu du présent chapitre peut être consigné dans un document électronique de transport, pour autant que ce document électronique soit émis et utilisé par la suite avec le consentement du transporteur et du chargeur ; et
- b) l'émission, le contrôle exclusif ou le transfert d'un document électronique de transport a le même effet que l'émission, la possession ou le transfert d'un document de transport.

**ARTICLE 517** : 1. Si un document de transport négociable a été émis et que le transporteur et le porteur conviennent de lui substituer un document électronique de transport négociable :

- a) le porteur restitue le document de transport négociable, ou tous les documents s'il en a été émis plusieurs, au transporteur ;
- b) le transporteur émet en faveur du porteur un document électronique de transport négociable mentionnant qu'il se substitue au document de transport négociable ; et
- c) le document de transport négociable cesse ensuite d'être valable ou de produire effet.

2. Si un document électronique de transport négociable a été émis et que le transporteur et le porteur conviennent de lui substituer un document de transport négociable :

- a) le transporteur émet en faveur du porteur, au lieu et place du document électronique, un document de transport négociable mentionnant qu'il se substitue à ce dernier ; et
- b) le document électronique cesse ensuite d'être valable ou de produire effet.

**ARTICLE 518** : A moins que le chargeur et le transporteur soient convenus de ne pas utiliser de document de transport ou de document électronique de transport, ou que la coutume, l'usage ou la pratique du commerce soit de ne pas en utiliser, lors de la remise des marchandises au transporteur ou à la partie exécutante en vue de leur transport, le chargeur ou, si ce dernier y consent, le chargeur documentaire est en droit d'obtenir du transporteur, au choix du chargeur :



- a) un document de transport non négociable ou, sous réserve de l'article 516, alinéa a, un document électronique de transport non négociable ;  
ou
- b) un document de transport négociable approprié ou, sous réserve de l'article 516, alinéa a, un document électronique de transport négociable, à moins que le chargeur et le transporteur soient convenus de ne pas utiliser de document de transport négociable ou de document électronique de transport négociable, ou que la coutume, l'usage ou la pratique du commerce soit de ne pas en utiliser.

**ARTICLE 519** : 1. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport visé à l'article précédent comprennent les informations suivantes, fournies par le chargeur :

- a) une description des marchandises appropriée pour le transport ;
- b) les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises ;
- c) le nombre de colis ou de pièces, ou la quantité de marchandises ; et
- d) s'il est fourni par le chargeur, le poids des marchandises.

2. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport visé à l'article précédent comprennent également :

- a) une indication de l'état et du conditionnement apparents des marchandises au moment de leur réception par le transporteur ou une partie exécutante en vue de leur transport ;
- b) le nom et l'adresse du transporteur ;
- c) la date de réception des marchandises par le transporteur ou une partie exécutante, de leur chargement à bord du navire, ou de l'émission du document de transport ou du document électronique de transport ; et
- d) si le document de transport est négociable, le nombre d'originaux de ce document, lorsque plusieurs originaux sont émis.

3. Les données du contrat figurant dans le document de transport ou le document électronique de transport visé à l'article précédent comprennent en outre :

- a) le nom et l'adresse du destinataire, s'il a été désigné par le chargeur;
- b) le nom du navire, s'il est mentionné dans le contrat de transport ;
- c) le lieu de réception et, s'il est connu du transporteur, le lieu de livraison ; et
- d) le port de chargement et le port de déchargement, s'ils sont mentionnés dans le contrat de transport.

**ARTICLE 520** : 1. Le document de transport est signé par le transporteur ou par une personne agissant en son nom.

2. Le document électronique de transport comporte la signature électronique du transporteur ou d'une personne agissant en son nom. Cette signature électronique identifie le signataire dans le cadre du document électronique et indique que le transporteur autorise ce document.

**ARTICLE 521** : 1. Le transporteur fait des réserves pour indiquer qu'il ne répond pas de l'exactitude des informations fournies conformément à l'article 519, paragraphe 1, par le chargeur si :

a) il sait effectivement que l'une quelconque des mentions essentielles figurant dans le document de transport ou dans le document électronique de transport est fausse ou trompeuse ; ou

b) il a des motifs raisonnables de croire que l'une des mentions essentielles figurant dans le document de transport ou dans le document électronique de transport est fausse ou trompeuse.

2. Sans préjudice du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut faire des réserves, dans les cas et de la manière décrits dans les paragraphes 3 et 4 du présent article, pour indiquer qu'il ne répond pas de l'exactitude des informations fournies, conformément à l'article 519, paragraphe 1, par le chargeur.

3. Lorsque les marchandises ne sont pas remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur ou un véhicule fermé, ou lorsqu'elles sont remises dans un conteneur ou un véhicule fermé et font l'objet d'une inspection effective par le transporteur ou une partie exécutante, le transporteur peut faire des réserves relativement aux informations mentionnées à l'article 519, paragraphe 1, si :

a) il n'avait pas de moyen matériellement applicable ou commercialement raisonnable de vérifier les informations fournies par le chargeur, auquel cas il peut indiquer les informations qu'il n'a pas pu vérifier ; ou

b) il a des motifs raisonnables de croire que les informations fournies par le chargeur sont inexactes, auquel cas il peut inclure une clause indiquant ce qu'il considère raisonnablement comme des informations exactes.

4. Lorsque les marchandises sont remises au transporteur ou à une partie exécutante dans un conteneur ou un véhicule fermé, le transporteur peut faire des réserves relativement aux informations mentionnées :

a) à l'article 519, paragraphe 1, alinéas a), b), ou c), si :

i) les marchandises se trouvant à l'intérieur du conteneur ou du véhicule n'ont pas fait l'objet d'une inspection effective par le transporteur ou la partie exécutante ; et

ii) ni lui, ni la partie exécutante n'ont, d'une autre manière, effectivement connaissance de son contenu avant l'émission du document de transport ou du document électronique de transport ; et

b) à l'article 519, paragraphe 1, alinéa d), si :

- i) ni lui, ni la partie exécutante n'ont pesé le conteneur ou le véhicule et si le chargeur et le transporteur n'étaient pas convenus, avant l'expédition, de le peser et de mentionner le poids dans les données du contrat ; ou
- ii) il n'y avait pas de moyen matériellement applicable ou commercialement raisonnable de vérifier le poids du conteneur ou du véhicule.

**ARTICLE 522** : Sauf lorsque des réserves ont été faites relativement aux données du contrat dans les cas et de la manière décrits à l'article 521 ci-dessus :

- a) un document de transport ou un document électronique de transport fait foi, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises indiquées dans les données du contrat ;
- b) la preuve contraire par le transporteur, en ce qui concerne l'une quelconque des données du contrat, n'est pas admise lorsque ces données figurent dans :
  - i) un document de transport négociable ou un document électronique de transport négociable qui est transféré à un tiers agissant de bonne foi ;  
ou
  - ii) un document de transport non négociable dont les termes révèlent qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises et qui est transféré au destinataire agissant de bonne foi.
- c) la preuve contraire par le transporteur n'est pas admise à l'encontre d'un destinataire qui a agi de bonne foi en se fiant à l'une des données du contrat ci-après figurant dans un document de transport non négociable ou un document électronique de transport non négociable :
  - i) les données du contrat mentionnées à l'article 519, paragraphe 1, lorsqu'elles sont fournies par le transporteur ;
  - ii) le nombre, le type et les numéros d'identification des conteneurs, mais non les numéros d'identification des plombs apposés sur les conteneurs ;  
et
  - ii) les données du contrat mentionnées à l'article 519, paragraphe 2.

### **Section III** ***Exécution du contrat***

**ARTICLE 523** : Le transporteur, dans les conditions prévues par le présent chapitre et conformément aux clauses du contrat de transport, déplace les marchandises jusqu'au lieu de destination et les livre au destinataire.

**ARTICLE 524** : 1. Le transporteur, pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est définie à l'article 545 et sous réserve de l'article 551, procède de façon appropriée et soigneuse à la réception, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins, au déchargement et à la livraison des marchandises.

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, le transporteur et le chargeur peuvent convenir que le chargement, la manutention, l'arrimage ou le déchargement des marchandises sera exécuté par le chargeur, le chargeur

documentaire ou le destinataire. Cette convention, qui est mentionnée dans les données du contrat, n'est pas autorisée dans les transports de ligne régulière.

**ARTICLE 525** : Le transporteur est tenu avant, au début et pendant le voyage par mer d'exercer une diligence raisonnable pour :

- a) mettre et maintenir le navire en état de navigabilité ;
- b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire et le maintenir ainsi armé, équipé et approvisionné tout au long du voyage ; et
- c) approprier et mettre en bon état les cales et toutes les autres parties du navire où les marchandises sont transportées, ainsi que les conteneurs fournis par lui dans ou sur lesquels les marchandises sont transportées, et les maintenir appropriés et en bon état pour la réception, le transport et la conservation des marchandises.

**ARTICLE 526** : Nonobstant les articles 523 et 524, le transporteur ou une partie exécutante peut refuser de recevoir ou de charger les marchandises, et peut prendre toute autre mesure raisonnable, notamment les décharger, les détruire ou les neutraliser, si celles-ci présentent, ou risquent, selon toute vraisemblance raisonnable, de présenter, pendant la durée de la responsabilité du transporteur, un danger réel pour les personnes, les biens ou l'environnement.

**ARTICLE 527** : Nonobstant les articles 523, 524 et 525, le transporteur ou une partie exécutante peut sacrifier des marchandises en mer lorsque cette décision est prise de manière raisonnable pour le salut commun ou pour préserver d'un péril la vie humaine ou d'autres biens engagés dans l'aventure commune.

**ARTICLE 528** : 1. Les marchandises ne peuvent être transportées en pontée que si ce transport :

- a) est exigé par la loi ;
- b) s'effectue dans ou sur des conteneurs ou véhicules adaptés au transport en pontée et sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou véhicules ; ou
- c) est conforme au contrat de transport ou aux coutumes, usages ou pratiques du commerce en question.

2. Les dispositions du présent chapitre relatives à la responsabilité du transporteur s'appliquent à la perte, au dommage ou au retard de livraison subi par des marchandises transportées en pontée conformément au paragraphe 1 du présent article. Cependant, le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage, ou du retard de livraison subi par ces marchandises du fait des risques particuliers que comporte ce transport si les marchandises sont transportées conformément à l'alinéa a ou l'alinéa c du paragraphe 1 du présent article.

3. Si les marchandises ont été transportées en pontée dans des cas autres que ceux autorisés au paragraphe 1 du présent article, le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par ces

marchandises qui résulte exclusivement de leur transport en pontée et ne peut se prévaloir des moyens de défense prévus à l'article 546.

4. Le transporteur ne peut se prévaloir de l'alinéa c) du paragraphe 1 du présent article contre un tiers qui a obtenu un document de transport négociable ou un document électronique de transport négociable de bonne foi, sauf si les données du contrat indiquent que les marchandises peuvent être transportées en pontée.

5. S'il a expressément convenu avec le chargeur que les marchandises seraient transportées en cale, le transporteur ne peut se prévaloir de la limitation de responsabilité en cas de perte, de dommage ou de retard de livraison subi par les marchandises dans la mesure où cette perte, ce dommage ou ce retard résulte de leur transport en pontée.

**ARTICLE 529** : 1. A moins qu'il n'en soit convenu autrement dans le contrat de transport, le chargeur remet les marchandises prêtes pour le transport. Dans tous les cas, il les remet dans un état tel qu'elles résisteront au transport prévu, y compris aux opérations de chargement, de manutention, d'arrimage, de saisissage, de fixation et de déchargement dont elles feront l'objet, et ne causeront pas de dommage aux personnes ou aux biens.

2. Le chargeur s'acquitte, de façon appropriée et soigneuse, de toutes obligations qu'il assume conformément à une convention conclue dans les termes de l'article 524, paragraphe 2 ;

3. Lorsqu'il empote un conteneur ou charge un véhicule, le chargeur procède à l'arrimage, au saisissage et à la fixation du contenu dans ou sur le conteneur ou véhicule de façon appropriée et soigneuse et de telle manière qu'il ne causera pas de dommage aux personnes ou aux biens.

**ARTICLE 530** : 1. Le chargeur fournit au transporteur, en temps utile, les informations exactes nécessaires pour l'établissement des données du contrat et l'émission des documents de transport ou des documents électroniques de transport, y compris les données visées à l'article 519, paragraphe 1 ; le nom de la partie devant être identifiée comme le chargeur dans les données du contrat ; le nom du destinataire, le cas échéant ; et le nom de la personne à l'ordre de laquelle le document de transport ou le document électronique de transport doit, le cas échéant, être émis.

2. Le chargeur est réputé avoir garanti l'exactitude, au moment de leur réception par le transporteur, des informations fournies conformément au paragraphe 1 du présent article. Il indemnise le transporteur de la perte ou du dommage résultant de l'inexactitude de ces informations.

**ARTICLE 531** : Lorsque les marchandises, par leur nature ou leur caractère, présentent ou risquent selon toute vraisemblance raisonnable de présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement :

a) le chargeur informe en temps utile le transporteur de la nature ou du caractère dangereux des marchandises avant qu'elles ne soient remises à ce dernier ou à une partie exécutante. A défaut et si le transporteur ou la partie exécutante n'a pas autrement connaissance de leur nature ou caractère dangereux, le chargeur est responsable envers le transporteur de la perte ou du dommage résultant de ce manquement ; et

- b) le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette conformément à la loi, à la réglementation ou aux autres exigences des autorités publiques qui s'appliquent à n'importe quelle étape du transport prévu. A défaut, il est responsable envers le transporteur de la perte ou du dommage résultant de ce manquement.

**ARTICLE 532 :** Lorsque les marchandises sont parvenues à leur destination, le destinataire qui les réclame en vertu du contrat de transport en prend livraison au moment ou dans le délai et au lieu convenus dans le contrat de transport ou, à défaut d'une telle convention, au moment et au lieu auxquels, eu égard aux clauses du contrat, aux coutumes, usages ou pratiques du commerce et aux circonstances du transport, on pourrait raisonnablement s'attendre qu'elles soient livrées.

**ARTICLE 533 :** A la demande du transporteur ou de la partie exécutante qui livre les marchandises, le destinataire accuse réception des marchandises livrées par le transporteur ou la partie exécutante de la manière qui est habituelle au lieu de livraison. Le transporteur peut refuser de livrer les marchandises si le destinataire refuse d'en accuser réception.

**ARTICLE 534 :** 1. Aux fins du présent article, les marchandises sont réputées en souffrance uniquement si, après leur arrivée au lieu de destination :

- a) le destinataire n'en prend pas livraison conformément au présent chapitre au moment et au lieu mentionnés à l'article 532 ;
- b) la partie contrôlante, le porteur, le chargeur ou le chargeur documentaire ne peut être localisé ou ne donne pas au transporteur des instructions appropriées ;
- c) le transporteur est en droit ou est tenu de refuser de livrer les marchandises conformément à l'article 533 ci-dessus ou lorsque les circonstances le commandent raisonnablement ;
- d) le transporteur n'est pas autorisé à livrer les marchandises au destinataire par la loi ou la réglementation du lieu où est demandée la livraison ; ou
- e) les marchandises ne peuvent pas être livrées par le transporteur pour une autre raison.

2. Sans préjudice des autres droits dont il peut se prévaloir contre le chargeur, la partie contrôlante ou le destinataire, si les marchandises sont en souffrance, le transporteur peut, aux risques et aux frais de la personne ayant droit aux marchandises, prendre vis-à-vis de ces dernières les mesures que les circonstances peuvent raisonnablement exiger, y compris:

- a) les entreposer en tout lieu approprié ;
- b) les décharger si elles sont chargées dans des conteneurs ou véhicules, ou prendre d'autres mesures, notamment en les déplaçant ; et
- c) les faire vendre ou les détruire. La vente ne peut intervenir que huit jours après une sommation faite à au moins deux des personnes visées au paragraphe 3 du présent article, dans les conditions prescrites par l'article 120 de l'Acte uniforme du Traité OHADA portant

organisation des procédures simplifiées de recouvrement et des voies d'exécution.

3. Le transporteur ne peut exercer les droits prévus au paragraphe 2 du présent article qu'après avoir avisé, de manière appropriée, de la mesure qu'il a l'intention de prendre en vertu de ce paragraphe, la personne indiquée dans les données du contrat comme étant la personne à prévenir, le cas échéant, de l'arrivée des marchandises au lieu de destination, et l'une des personnes suivantes, dans l'ordre indiqué, si elles sont connues du transporteur : le destinataire, la partie contrôlante ou le chargeur.

4. Si les marchandises sont vendues conformément à l'alinéa c du paragraphe 2 du présent article, le transporteur conserve le produit de la vente au profit de la personne ayant droit aux marchandises, sous réserve de déduire toute dépense qu'il a effectuée et toute autre somme qui lui est due en rapport avec le transport de ces marchandises.

5. Le transporteur ne répond pas de la perte ou du dommage subi par les marchandises pendant la période de souffrance. Il en répond si l'ayant droit prouve que cette perte ou ce dommage résulte du fait que le transporteur n'a pas pris les mesures qui auraient été raisonnables en l'espèce pour conserver les marchandises tout en sachant ou en ayant dû savoir qu'il en résulterait une telle perte ou un tel dommage.

**ARTICLE 535** : Aucune disposition du présent chapitre ne porte atteinte au droit de rétention que le contrat de transport ou la loi applicable accorde au transporteur ou à une partie exécutante en garantie de sa créance.

**ARTICLE 536** : 1. Le droit de contrôle sur les marchandises ne peut être exercé que par la partie contrôlante et se limite au droit :

- a) de donner ou de modifier des instructions concernant les marchandises sans qu'elles constituent une modification du contrat de transport ;
- b) d'obtenir la livraison des marchandises dans un port d'escale prévu ou, pour un transport intérieur, dans tout lieu en cours de route ; et
- c) de remplacer le destinataire par toute autre personne, y compris la partie contrôlante.

2. Le droit de contrôle existe pendant toute la période de responsabilité du transporteur prévue à l'article 545 et s'éteint à l'expiration de cette période.

**ARTICLE 537** : 1. Sauf dans les cas mentionnés aux paragraphes 2,3 et 4 du présent article :

- a) le chargeur est la partie contrôlante à moins que, lors de la conclusion du contrat de transport, il ne désigne le destinataire, le chargeur documentaire ou une autre personne comme partie contrôlante ;
- b) la partie contrôlante peut transférer le droit de contrôle à une autre personne. Ce transfert prend effet à l'égard du transporteur dès que ce

dernier en est avisé par l'auteur du transfert, et le bénéficiaire du transfert devient la partie contrôlante ; et

c) la partie contrôlante s'identifie dûment lorsqu'elle exerce le droit de contrôle.

2. En cas d'émission d'un document de transport non négociable dont les termes révèlent qu'il doit être remis pour l'obtention de la livraison des marchandises :

a) le chargeur est la partie contrôlante et peut transférer le droit de contrôle au destinataire désigné dans le document en transférant le document à cette personne sans endossement. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont transférés pour que le droit de contrôle soit transféré ; et

b) pour exercer son droit de contrôle, la partie contrôlante produit le document et s'identifie dûment. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont présentés faute de quoi le droit de contrôle ne peut être exercé.

3. En cas d'émission d'un document de transport négociable :

a) le porteur ou, si plusieurs originaux du document sont émis, le porteur de tous les originaux est la partie contrôlante ;

b) le porteur peut transférer le droit de contrôle en transférant le document à une autre personne conformément à l'article 543. Si plusieurs originaux de ce document ont été émis, tous les originaux sont transférés à cette personne pour que le droit de contrôle soit transféré ; et

c) pour exercer le droit de contrôle, le porteur présente le document au transporteur et, s'il est l'une des personnes mentionnées à l'article 2, paragraphe 62, alinéa a, sous-alinéa i, s'identifie dûment. Si plusieurs originaux du document ont été émis, tous les originaux sont présentés, faute de quoi le droit de contrôle ne peut être exercé.

4. En cas d'émission d'un document électronique de transport négociable :

a) le porteur est la partie contrôlante ;

b) le porteur peut transférer le droit de contrôle à une autre personne en transférant le document conformément aux procédures d'utilisation des documents électroniques de transport négociable, procédures qui sont mentionnées dans les données du contrat et sont aisément vérifiables ; et

c) pour exercer le droit de contrôle, le porteur démontre, conformément aux procédures visées à l'alinéa b) du présent paragraphe, sa qualité de porteur.

**ARTICLE 538** : 1. Sous réserve des paragraphes 2 et 3 du présent article, le transporteur exécute les instructions mentionnées à l'article 536 si :



- a) la personne donnant ces instructions est fondée à exercer le droit de contrôle ;
- b) les instructions peuvent raisonnablement être exécutées selon leurs termes au moment où elles parviennent au transporteur ; et
- c) les instructions n'affecteront pas les opérations normales du transporteur, ni ses pratiques de livraison.

2. Dans tous les cas, la partie contrôlante rembourse au transporteur toute dépense additionnelle raisonnable qu'il pourrait effectuer et l'indemnise du préjudice qu'il pourrait subir en exécutant de manière diligente une instructions quelconque en vertu du présent article, y compris des réparations qu'il pourrait être tenu d'accorder pour la perte ou le dommage subi par d'autres marchandises transportées.

3. Le transporteur est en droit d'obtenir de la partie contrôlante une garantie couvrant le montant de la dépense additionnelle, de la perte ou du préjudice auquel il s'attend raisonnablement du fait de l'exécution d'une instruction en vertu du présent article. Il peut refuser d'exécuter les instructions si une telle garantie n'est pas fournie.

4. Lorsque le transporteur n'a pas exécuté les instructions de la partie contrôlante contrairement à l'obligation qui lui incombe en vertu du paragraphe 1 du présent article, sa responsabilité pour la perte, le dommage ou le retard de livraison subi en conséquence par les marchandises est soumise aux articles 546 à 550, 554 et 560 et la réparation qu'il doit est soumise aux articles 552, 553 et 555.

**ARTICLE 539** : Les marchandises livrées suivant une instruction donnée conformément à l'article 538, paragraphe 1, sont réputées livrées au lieu de destination.

**ARTICLE 540** : 1. La partie contrôlante est la seule personne pouvant convenir avec le transporteur de modifications du contrat de transport autres que celles visées à l'article 536, paragraphe 1, alinéas b et c.

2. Les modifications du contrat de transport, y compris celles visées à l'article 536, paragraphe 1, alinéas b et c, sont mentionnées sur un document de transport négociable ou sur un document de transport non négociable devant être remis, ou incorporées dans un document électronique de transport négociable ou, à la demande de la partie contrôlante, sont mentionnées sur un document de transport non négociable ou incorporées dans un document électronique de transport non négociable. Les modifications ainsi mentionnées ou incorporées sont signées conformément à l'article 520.

**ARTICLE 541** : 1. La partie contrôlante, à la demande du transporteur ou d'une partie exécutante, fournit en temps utile les informations, instructions ou documents concernant les marchandises dont le transporteur peut raisonnablement avoir besoin pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu du contrat de transport, à condition que le chargeur ne les ait pas déjà fournis et qu'ils ne soient pas raisonnablement accessibles au transporteur par d'autres moyens.

2. Si, après des diligences raisonnables, le transporteur n'est pas en mesure de localiser la partie contrôlante ou si la partie contrôlante n'est pas en mesure de lui fournir des informations, instructions ou documents appropriés,

le chargeur les fournit. Si, après des diligences raisonnables, le transporteur n'est pas en mesure de localiser le chargeur, le chargeur documentaire fournit ces informations, instructions ou documents.

**ARTICLE 542** : Les parties au contrat de transport peuvent déroger aux articles 536, paragraphe 1, alinéa b et c, 536, paragraphe 2, et 538. Elles peuvent aussi restreindre ou exclure la possibilité de transférer le droit de contrôle visée à l'article 537, paragraphe 1, alinéa b.

**ARTICLE 543** : 1. En cas d'émission d'un document de transport négociable, le porteur peut transférer les droits incorporés dans ce document en le transférant à une autre personne :

- a) dûment endossé au profit de cette autre personne ou en blanc, s'il s'agit d'un document à ordre ; ou
- b) sans endossement, s'il s'agit : i) d'un document au porteur ou d'un document endossé en blanc ; ou ii) d'un document établi au nom d'une personne déterminée qui est transféré entre le premier porteur et cette personne.

2. En cas d'émission d'un document électronique de transport négociable, son porteur peut transférer les droits incorporés dans ce document, que celui-ci soit établi à ordre ou au nom d'une personne déterminée, en le transférant de la manière indiquée à l'article 537 paragraphe 4.b).

**ARTICLE 544** : 1. Sans préjudice de l'article 541, un porteur qui n'a pas la qualité de chargeur et qui n'exerce aucun droit découlant du contrat de transport n'assume aucune responsabilité en vertu de ce contrat en cette seule qualité de porteur.

2. Un porteur qui n'a pas la qualité de chargeur et qui exerce un droit quelconque découlant du contrat de transport assume toutes les responsabilités qui lui incombent en vertu de ce contrat dans la mesure où elles sont énoncées dans le document de transport négociable ou peuvent en être inférées.

3. Aux fins des paragraphes 1 et 2 du présent article, un porteur qui n'a pas la qualité de chargeur n'exerce aucun droit découlant du contrat de transport au seul motif que :

- a) il convient avec le transporteur, en vertu de l'article 517, de substituer à un document de transport négociable un document électronique de transport négociable ou de substituer à un document électronique de transport négociable un document de transport négociable ; ou
- b) il transfère ses droits en vertu de l'article 543.

#### Section IV

#### *Responsabilité du transporteur, des parties exécutantes, du chargeur et du chargeur documentaire*

**ARTICLE 545** : 1. Le transporteur est responsable des marchandises, en vertu du présent chapitre, depuis leur réception, par une partie exécutante ou lui-même en vue de leur transport, jusqu'à leur livraison.

2. a) si la loi ou la réglementation du lieu de réception exige que les marchandises soient remises à une autorité ou à un autre tiers auprès duquel il pourra les retirer, le transporteur est responsable des marchandises depuis leur retrait auprès de cette autorité ou de ce tiers.

b) si la loi ou la réglementation du lieu de livraison exige qu'il remette les marchandises à une autorité ou à un autre tiers auprès duquel le destinataire pourra les retirer, le transporteur est responsable des marchandises jusqu'à leur remise à cette autorité ou à ce tiers.

3. Afin de déterminer la durée de la responsabilité du transporteur, les parties peuvent convenir du moment et du lieu de la réception et de la livraison. Cependant, toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle prévoit :

a) que la réception des marchandises est postérieure au moment où débute leur chargement initial conformément au contrat ; ou

b) que la livraison des marchandises est antérieure au moment où s'achève leur déchargement final conformément au contrat.

**ARTICLE 546** : 1. Le transporteur est responsable de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises, si l'ayant droit prouve que cette perte, ce dommage ou ce retard, ou l'événement ou la circonstance qui l'a causé ou y a contribué, s'est produit pendant la durée de sa responsabilité telle que celle-ci est définie à l'article précédent.

2. Le transporteur est déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article s'il prouve que la cause ou l'une des causes de la perte, du dommage ou du retard n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 547.

3. Le transporteur est aussi déchargé de tout ou partie de sa responsabilité prévue au paragraphe 1 du présent article si, au lieu de prouver l'absence de faute comme prévu au paragraphe 2 du présent article, il prouve qu'un ou plusieurs des événements ou circonstances ci-après ont causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont contribué :

a) "acte de Dieu" ;

b) périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;

c) guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils ;

d) restriction de quarantaine, intervention ou obstacles de la part d'Etats, d'autorités publiques, de dirigeants ou du peuple, y compris une immobilisation, un arrêt ou une saisie non imputable au transporteur ou à l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 547 ;

e) incendie à bord du navire ;

f) acte ou omission du chargeur, du chargeur documentaire, de la partie contrôlante ou de toute autre personne dont les actes engagent la responsabilité du chargeur ou du chargeur documentaire en vertu de l'article 557 ou 558 ;

g) chargement, manutention, arrimage ou déchargement des marchandises réalisé en vertu d'une convention conclue conformément à l'article 524, paragraphe 2 sauf si le transporteur ou une partie

- exécutante réalise cette opération au nom du chargeur, du chargeur documentaire ou du destinataire ;
- h) freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d'un vice caché, de la nature spéciale ou d'un vice propre des marchandises ;
  - i) insuffisance ou défectuosité de l'emballage ou du marquage non réalisé par le transporteur ou en son nom ;
  - j) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies en mer ;
  - k) mesures raisonnables visant à sauver ou tenter de sauver des biens en mer ;
  - l) mesures raisonnables visant à éviter ou tenter d'éviter un dommage à l'environnement ; ou
  - m) actes accomplis par le transporteur dans l'exercice des pouvoirs conférés par les articles 526 et 527.

4. Nonobstant le paragraphe 3 du présent article, le transporteur est responsable de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si :

- a) l'ayant droit prouve que la faute du transporteur ou d'une personne mentionnée à l'article 547 a causé l'événement ou la circonstance invoquée par le transporteur ou y a contribué ; ou
- b) l'ayant droit prouve qu'un événement ou une circonstance autre que ceux énumérés au paragraphe 3 du présent article a contribué à la perte, au dommage ou au retard et si le transporteur ne peut prouver que cet événement ou cette circonstance n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 547.

5. Le transporteur est également responsable, nonobstant le paragraphe 3 du présent article, de tout ou partie de la perte, du dommage ou du retard si:

- a) l'ayant droit prouve que les événements ou circonstances suivants ont effectivement ou probablement causé la perte, le dommage ou le retard ou y ont effectivement ou probablement contribué : i) le navire n'était pas en état de navigabilité ; ii) le navire n'était pas convenablement armé, équipé et approvisionné ; ou iii) les cales ou d'autres parties du navire où sont transportées les marchandises, ou les conteneurs fournis par le transporteur dans ou sur lesquels elles sont transportées, n'étaient pas appropriés ni en bon état pour leur réception, transport et conservation ; et
- b) le transporteur ne peut prouver : i) qu'aucun des événements ou circonstances mentionnés à l'alinéa a) du paragraphe 5 du présent article n'a causé la perte, le dommage ou le retard ; ou ii) qu'il s'est acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable conformément à l'article 525.

6. Lorsque le transporteur est partiellement responsable en vertu du présent article, il ne l'est que de la partie de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à l'événement ou à la circonstance dont il est responsable en vertu du présent article.

**ARTICLE 547** : Le transporteur répond du manquement aux obligations qui lui incombent en vertu du présent chapitre résultant des actes ou omissions :

- a) d'une partie exécutante ;
- b) du capitaine ou de l'équipage du navire ;
- c) de ses propres préposés ou de ceux d'une partie exécutante ; ou
- d) de toute autre personne qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande de ce dernier ou sous son contrôle.

**ARTICLE 548** : 1. Une partie exécutante maritime est soumise aux obligations et responsabilités imposées et bénéficie des moyens de défense et des limites de responsabilité reconnus au transporteur par le présent chapitre si :

- a) elle a reçu les marchandises à transporter dans un Etat membre, les a livrées dans un Etat membre, ou a exécuté ses opérations concernant les marchandises dans un port d'un Etat membre ; et
- b) l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu : i) pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement du navire et leur départ du port de déchargement du navire ; ii) lorsqu'elle avait la garde des marchandises ; ou iii) à tout autre moment dans la mesure où elle participait à l'exécution de l'une quelconque des opérations prévues par le contrat de transport.

2. Si le transporteur accepte d'assumer des obligations autres que celles qui lui sont imposées par le présent chapitre ou s'il accepte que les limites de sa responsabilité soient plus élevées que celles spécifiées dans le présent chapitre, une partie exécutante maritime n'est pas liée par cette acceptation, à moins qu'elle ne consente expressément à ces obligations ou à ces limites plus élevées.

3. Une partie exécutante maritime répond du manquement aux obligations que lui impose le présent chapitre résultant des actes ou omissions d'une personne à qui elle a confié l'exécution de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, sous les conditions énoncées au paragraphe 1 du présent article.

**ARTICLE 549** : 1. Si le transporteur et une ou plusieurs parties exécutantes maritimes sont responsables de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises, ils assument une responsabilité solidaire mais uniquement dans les limites prévues par le présent chapitre.

2. Sans préjudice de l'article 555 le cumul des réparations dues par toutes ces personnes ne dépasse pas les limites globales de responsabilité prévues dans au présent chapitre.

**ARTICLE 550** : Il y a retard de livraison lorsque les marchandises ne sont pas livrées au lieu de destination prévu dans le contrat de transport dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qui serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances de fait.

**ARTICLE 551** : Lorsque la perte ou le dommage subi par les marchandises, ou un événement ou une circonstance ayant causé un retard dans leur livraison, survient pendant la durée de la responsabilité du transporteur, mais uniquement avant leur chargement sur le navire ou uniquement après leur déchargement du navire, les dispositions du présent chapitre ne l'emportent pas sur celles d'un autre instrument international ou communautaire qui, au moment de la perte, du dommage ou encore de l'événement ou de la circonstance ayant causé le retard:

- a) se seraient appliquées, conformément à cet instrument, à l'ensemble ou à l'une quelconque des opérations réalisées par le transporteur, si le chargeur avait conclu un contrat distinct et direct avec ce dernier pour couvrir l'étape particulière du transport pendant laquelle la perte ou le dommage ou encore l'événement ou la circonstance s'est produit ;
- b) prévoient expressément la responsabilité du transporteur, la limitation de la responsabilité ou le délai pour agir ; et
- c) n'admettent, conformément à cet instrument, aucune dérogation contractuelle quelle qu'elle soit ou aucune dérogation contractuelle au détriment du chargeur.

**ARTICLE 552** : 1. Sous réserve des articles 553 et 555, paragraphe 1, la responsabilité du transporteur pour manquement aux obligations lui incombant en vertu du présent chapitre est limitée à 875 droits de tirage spéciaux par colis ou autre unité de chargement, ou à 3 droits de tirage spéciaux par kilogramme de poids brut des marchandises objet de la réclamation ou du litige, la limite la plus élevée étant applicable, sauf lorsque la valeur des marchandises a été déclarée par le chargeur et figure dans les données du contrat, ou lorsqu'un montant supérieur à la limite de responsabilité fixée dans le présent article a été convenu entre le transporteur et le chargeur.

2. Lorsque les marchandises sont transportées dans ou sur un conteneur, une palette ou un engin de transport similaire utilisé pour grouper des marchandises, ou dans ou sur un véhicule, les colis ou les unités de chargement énumérés dans les données du contrat comme ayant été placés dans ou sur cet engin de transport ou véhicule sont considérés comme des colis ou unités de chargement. En l'absence d'une telle énumération, les marchandises placées dans ou sur cet engin de transport ou véhicule sont considérées comme une unité de chargement.

3. Les montants mentionnés dans le présent article sont convertis en francs CFA suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou de la sentence ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, du francs CFA est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le FMI (Fonds Monétaire International) à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

**ARTICLE 553** : Sous réserve de l'article 555, paragraphe 2, le montant de la réparation en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises en raison d'un retard est calculé conformément à l'article 554 et la responsabilité pour le préjudice économique résultant d'un retard est limitée à un montant équivalent à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard. Le montant total payable en vertu du présent article et de l'article 552,

paragraphe 1, ne peut pas dépasser la limite qui serait fixée conformément à l'article 552, paragraphe 1, pour la perte totale des marchandises concernées.

**ARTICLE 554** : 1. Sous réserve de l'article 552, la réparation due par le transporteur pour la perte ou le dommage subi par les marchandises est calculée par référence à la valeur de ces marchandises au lieu et au moment de livraison établis conformément à l'article 532.

2. La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après leur valeur marchande ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité au lieu de livraison.

**ARTICLE 555** : 1. Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 547 ne peuvent se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 552, ou prévue dans le contrat de transport, si l'ayant droit prouve que le préjudice résultant du manquement aux obligations incombant au transporteur en vertu du présent chapitre était imputable à un acte ou à une omission personnels que celui qui revendique le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de causer ce préjudice, soit téméairement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement.

2. Ni le transporteur ni aucune des personnes mentionnées à l'article 547 ne peuvent se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 553, si l'ayant droit prouve que le retard de livraison résulte d'un acte ou d'une omission personnels que celui qui revendique le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de provoquer le préjudice dû au retard, soit téméairement et avec conscience que ce préjudice en résulterait probablement.

**ARTICLE 556** : 1. Le chargeur est responsable de la perte ou du dommage subi par le transporteur si ce dernier prouve que cette perte ou ce dommage résulte d'un manquement de la part du chargeur aux obligations qui lui incombent en vertu du présent chapitre.

2. Sauf en cas de perte ou de dommage causé par un manquement de sa part aux obligations lui incombant en vertu des articles 530 paragraphe 2, et 531, le chargeur est déchargé de tout ou partie de sa responsabilité si la cause ou l'une des causes de la perte ou du dommage n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 547.

3. Lorsque le chargeur est particulièrement responsable en vertu du présent article, il ne l'est que de la partie de la perte ou du dommage qui est imputable à sa faute ou à la faute de l'une quelconque des personnes mentionnées à l'article 547.

**ARTICLE 557** : Le chargeur répond du manquement aux obligations qui lui incombent en vertu du présent chapitre résultant des actes ou omissions d'une personne, y compris des préposés, mandataires et sous-traitants, à qui il a confié l'exécution de l'une quelconque de ses obligations. Il ne répond cependant pas des actes ou omissions du transporteur, ou d'une partie exécutante agissant pour le compte de ce dernier, à qui il a confié l'exécution des obligations qui lui incombent.

**ARTICLE 558** : 1. Un chargeur documentaire est soumis aux obligations et responsabilités imposés au chargeur par le présent chapitre et bénéficie des droits et moyens de défense reconnus au chargeur par le présent chapitre.

2. Le paragraphe 1 du présent article n'a pas d'incidence sur les obligations, responsabilités, droits ou moyens de défense du chargeur.

**ARTICLE 559** : 1. Toute disposition du présent chapitre écartant ou limitant la responsabilité du transporteur s'applique dans une action judiciaire ou arbitrale, qu'elle soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement, engagée contre les personnes suivantes pour une perte, un dommage ou un retard de livraison subi par les marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, ou pour manquement à toute autre obligation prévue dans le présent chapitre :

a) le transporteur ou une partie exécutante maritime ;

b) le capitaine, l'équipage ou toute autre personne fournissant des services à bord du navire ; ou

c) les préposés du transporteur ou d'une partie exécutante maritime.

2. Toute disposition du présent chapitre reconnaissant un moyen de défense au chargeur ou au chargeur documentaire s'applique dans une action judiciaire ou arbitrale, qu'elle soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement, engagée contre le chargeur, le chargeur documentaire, ou contre leurs sous-traitants, mandataires ou préposés.

#### Section V :

#### *Délais d'action et compétence*

**ARTICLE 560** : 1. Le transporteur est présumé, en l'absence de preuve contraire, avoir livré les marchandises telles que celles-ci sont décrites dans les données du contrat, à moins qu'un avis de perte ou de dommage subi par les marchandises indiquant la nature générale de la perte ou du dommage n'ait été donné au transporteur ou à la partie exécutante qui les a livrées, avant ou au moment de la livraison ou, si la perte ou le dommage n'est apparent, dans un délai de sept jours ouvrables au lieu de la livraison à compter de la livraison.

2. L'absence d'avis n'a pas d'incidence sur le droit de demander réparation en cas de perte ou de dommage subi par les marchandises en vertu du présent chapitre, ni sur le régime de la preuve prévu à l'article 546.

3. Aucun avis n'est nécessaire en cas de perte ou de dommage constaté lors d'une inspection contradictoire des marchandises effectuée par la personne à laquelle elles ont été livrées et le transporteur ou la partie exécutante maritime dont la responsabilité est invoquée.

4. Aucune réparation pour retard n'est due à moins qu'un avis de préjudice résultant d'un retard n'ait été donné au transporteur dans un délai de vingt et un jours consécutifs à compter de la livraison.

5. Un avis donné à la partie exécutante qui a livré les marchandises a le même effet que s'il avait été donné au transporteur, et un avis donné au



transporteur a le même effet que s'il avait été donné à une partie exécutante maritime.

6. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, les parties au litige se donnent réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection et au pointage des marchandises et donnent accès aux documents concernant le transport des marchandises.

**ARTICLE 561** : 1. Aucune action judiciaire ou arbitrale relative à des réclamations ou des litiges découlant d'un manquement à une obligation prévue dans le présent chapitre ne peut être engagée après l'expiration d'un délai de deux ans.

2. Le délai visé au paragraphe 1 du présent article court à partir du jour où les marchandises ont été livrées par le transporteur ou, lorsqu'elles n'ont pas été livrées ou ne l'ont été que partiellement, à partir du dernier jour où elles auraient dû être livrées. Le jour indiqué comme point de départ du délai n'est pas compris dans la computation.

3. Nonobstant l'expiration du délai visé au paragraphe 1 du présent article, une partie peut invoquer un droit et l'opposer à l'autre partie comme moyen de défense ou de compensation.

**ARTICLE 562** : Le délai prévu à l'article 561 ci-dessus ne peut être ni suspendu ni interrompu, mais la personne à qui une réclamation est adressée peut à tout moment, pendant le cours du délai, proroger celui-ci par une déclaration adressée à l'ayant droit. Le délai peut être de nouveau prorogé par une ou plusieurs autres déclarations.

**ARTICLE 563** : Une personne tenue responsable peut exercer une action récursoire après l'expiration du délai prévu à l'article 561 si elle le fait dans les quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle elle a soit réglé la réclamation, soit elle-même reçu signification de l'assignation, selon l'événement qui survient en premier.

**ARTICLE 564** : Une action contre l'affréteur coque nue ou toute personne identifiée comme étant le transporteur peut être intentée après l'expiration du délai prévu à l'article 561, si elle l'est dans les quatre vingt dix jours à compter de la date à laquelle le transporteur a été identifié, ou le propriétaire inscrit ou l'affréteur coque nue a réfuté la présomption selon laquelle il est le transporteur.

**ARTICLE 565** : Toutes les actions nées du contrat de transport maritime, en vertu du présent chapitre, sont portées devant les juridictions compétentes selon les règles du droit commun. Elles peuvent en outre être portées, au choix du demandeur, devant le tribunal dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ci-après, lorsque ce lieu est situé dans un Etat de la C.E.M.A.C. :

- a) le domicile du transporteur ;
- b) le lieu de réception convenu dans le contrat de transport ;
- c) le lieu de livraison convenu dans le contrat de transport ; ou
- d) le port où les marchandises sont initialement chargées sur un navire ou le port où elles sont finalement déchargées d'un navire ; ou

e) tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport.

**ARTICLE 566** : Le demandeur a le droit d'intenter une action judiciaire contre la partie exécutante maritime en vertu du présent chapitre devant un tribunal compétent dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ci-après :

a) le domicile de la partie exécutante maritime ; ou

b) le port où la partie exécutante maritime reçoit les marchandises, le port où elle livre les marchandises, ou le port où elle réalise ses opérations concernant les marchandises.

**ARTICLE 567** : Sous réserve de l'article 568 ci-après, aucune action judiciaire contre le transporteur ou contre une partie exécutante maritime, en vertu du présent chapitre, ne peut être engagée devant un tribunal qui n'est pas désigné conformément à l'article 565 ou 566.

**ARTICLE 568** : 1. Après la naissance d'un litige, les parties peuvent convenir de régler celui-ci devant tout tribunal compétent.

2. Un tribunal compétent devant lequel un défendeur comparaît sans contester sa compétence, conformément aux règles de ce tribunal, a compétence.

#### Section VI :

#### *Règles spéciales concernant les contrats de volume, les animaux vivants et certaines autres marchandises*

**ARTICLE 569** : 1. Nonobstant l'article 571, dans les relations entre le transporteur et le chargeur, un contrat de volume auquel s'applique le présent chapitre peut prévoir des droits, obligations et responsabilités plus ou moins étendus que ceux énoncés dans ce dernier.

2. Une dérogation conforme au paragraphe 1 du présent article n'a force obligatoire que si :

a) le contrat de volume énonce de manière apparente qu'il déroge au présent chapitre ;

b) le contrat de volume i) a fait l'objet d'une négociation individuelle, ou ii) indique de manière apparente lesquelles de ses clauses contiennent les dérogations ;

c) le chargeur est mis en mesure de conclure un contrat de transport conformément aux dispositions du présent article sans aucune dérogation telle qu'admise par le présent article et est informé de cette possibilité ; et

d) la dérogation n'est ni i) incorporée par référence ni ii) contenue dans un contrat d'adhésion, non soumis à négociation.

3. Un barème public de prix et de services d'un transporteur, un document de transport, un document électronique de transport ou un document similaire n'est pas un contrat de volume aux fins du paragraphe 1 du présent article. Un

contrat de volume peut néanmoins incorporer ces documents par référence en tant que clauses contractuelles.

4. Le paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas aux droits et obligations prévus aux articles 525, alinéas a et b, et 531 ou à la responsabilité en découlant. Il ne s'applique pas non plus à la responsabilité résultant d'un acte ou d'une omission visés à l'article 555.

5. Les clauses du contrat de volume qui dérogent au présent article, si ce contrat satisfait aux exigences du paragraphe 2 du présent article, s'appliquent dans les relations entre le transporteur et une personne autre que le chargeur à condition :

- a) que cette personne ait reçu des informations qui indiquent de manière apparente que le contrat déroge au présent chapitre et consente expressément à être liée par ces dérogations ; et
- b) que ce consentement ne soit pas exprimé uniquement dans un barème public de prix et de services d'un transporteur, un document de transport ou un document électronique de transport.

6. Il incombe à la partie qui se prévaut de la dérogation de prouver que celle-ci a été faite conformément aux conditions requises.

**ARTICLE 570** : Nonobstant l'article 571 et sans préjudice de l'article 569, le contrat de transport peut exclure ou limiter les obligations ou la responsabilité à la fois du transporteur et d'une partie exécutante maritime si :

- a) les marchandises sont des animaux vivants. Cependant, une telle exclusion ou limitation ne s'applique pas lorsque l'ayant droit prouve que la perte, le dommage ou le retard de livraison subi par les marchandises résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur ou une personne mentionnée à l'article 547 a commis soit dans l'intention de provoquer cette perte ou ce dommage ou le préjudice dû au retard, soit téméairement et avec conscience que cette perte ou ce dommage, ou que ce préjudice dû au retard, en résulterait probablement ; ou
- b) le caractère ou la condition des marchandises ou les circonstances, termes et conditions dans lesquels le transport doit se faire sont de nature à justifier raisonnablement une convention spéciale, pour autant que ce contrat de transport ne concerne pas des expéditions commerciales ordinaires faites au cours des opérations commerciales ordinaires et qu'aucun document de transport négociable ou document électronique ne soit émis pour le transport des marchandises.

#### Section VII :

#### *Caractère d'ordre public des dispositions du présent chapitre*

**ARTICLE 571** : 1. Sauf disposition contraire du présent chapitre, toute clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle :

- a) écarte ou limite directement ou indirectement la responsabilité du transporteur ou d'une partie exécutante maritime prévue dans le présent chapitre ;

- b) écarte ou limite directement ou indirectement la responsabilité du transporteur ou d'une partie exécutante maritime pour manquement à une obligation prévue dans le présent chapitre ; ou
  - c) cède au transporteur ou à une personne mentionnée à l'article 547, personnes dont le transporteur répond, le bénéfice de l'assurance des marchandises.
2. Sauf disposition contraire du présent chapitre, une clause d'un contrat de transport est réputée non écrite dans la mesure où elle :
- a) écarte, limite ou étend directement ou indirectement les obligations du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire prévues dans le présent chapitre ; ou
  - b) écarte, limite ou accroît directement ou indirectement la responsabilité du chargeur, du destinataire, de la partie contrôlante, du porteur ou du chargeur documentaire pour manquement à l'une quelconque de ses obligations prévues dans le présent article.
3. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elles figurent.
4. Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, les personnes visées au paragraphe 1 et 2 du présent article peuvent assumer une responsabilité et des obligations plus étendues que celles qui sont prévues par le présent chapitre.

### **Chapitre III** **Transport de passagers et de bagages**

#### **Section I** ***Champ d'application et dispositions communes***

**ARTICLE 572** : 1. Les dispositions du présent chapitre s'applique à tout transport lorsque:

- a) le navire bat pavillon d'un Etat membre ou est immatriculé dans un tel Etat ; ou
  - b) le contrat de transport a été conclu dans un Etat membre ; ou
  - c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un Etat membre.
2. Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent ni au transport bénévole, ni aux passagers clandestins. Elles ne s'appliquent pas davantage aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.
3. Cependant, elles s'appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transport maritime, ainsi qu'au transport effectué à titre commercial par un Etat ou d'autres personnes morales de droit public en vertu d'un contrat de transport conclu conformément aux dispositions du présent chapitre.
4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le présent chapitre ne s'applique pas lorsque le transport est soumis à un régime de

responsabilité civile prévu par les dispositions de toute autre Convention internationale sur le transport de passagers ou de bagages par un mode de transport différent, pour autant que ces dispositions doivent être appliquées au transport par mer.

**ARTICLE 573** : 1. Si tout ou partie du transport a été confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, aux termes des dispositions du présent chapitre, pour l'ensemble du transport. En outre, le transporteur substitué, ainsi que ses préposés ou mandataires, est assujetti aux dispositions du présent article et peut s'en prévaloir pour la partie du transport qu'il exécute lui-même.

2. Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, des actes et omissions du transporteur substitué, ainsi que de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

3. Tout accord spécial en vertu duquel le transporteur assume des obligations qui ne sont pas imposées par le présent chapitre ou renonce à des droits conférés par le présent chapitre a effet à l'égard du transporteur substitué si ce dernier en convient de façon expresse et par écrit.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables et dans la mesure où ils le sont, leur responsabilité est solidaire.

5. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit de recours du transporteur et du transporteur substitué.

**ARTICLE 574** : Si le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus à ses bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisi peut tenir compte de cette circonstance pour écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

**ARTICLE 575** : 1. Le transporteur et le passager peuvent convenir, de façon expresse et par écrit, de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues au présent chapitre.

2. Les intérêts et les frais de justice ne sont pas inclus dans les limites de responsabilité prévues au présent chapitre.

**ARTICLE 576** : Si une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué en raison de dommages visés par le présent chapitre, ce préposé ou mandataire peut, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peuvent invoquer le transporteur ou le transporteur substitué en vertu du présent chapitre.

**ARTICLE 577** : 1. Lorsque les limites de responsabilité prévues au présent chapitre prennent effet, elles s'appliquent au montant total de la réparation qui peut être obtenu dans le cadre de toutes les actions en responsabilité intentées en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager ou de perte ou de dommages survenus à ses bagages.

2. En ce qui concerne le transport exécuté par un transporteur substitué, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur et du transporteur substitué, ainsi que de leurs préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à la charge, soit du transporteur, soit du transporteur substitué, en vertu du présent chapitre, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées ne puisse être tenue pour responsable au-delà de limite qui lui est applicable.

3. Dans tous les cas où le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué peut, en vertu de l'article 576 ci-dessus, se prévaloir des limites de responsabilité visées au présent chapitre, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur ou, le cas échéant, du transporteur substitué et du préposé ou mandataire ne peut dépasser ces limites.

**ARTICLE 578** : 1. Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité fixées au présent chapitre, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit téméairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

2. Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit téméairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

**ARTICLE 579** : Aucune action en responsabilité, en cas de décès ou de lésions corporelles du passager ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, ne peut être intentée contre le transporteur ou le transporteur substitué ou leurs préposés et mandataires que sur la base du présent chapitre.

**ARTICLE 580** : 1. En cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, le passager doit adresser des notifications écrites au transporteur ou à son mandataire:

- a) dans le cas de dommages apparents :
  - i) pour les bagages de cabine, avant le débarquement du passager ou au moment de ce débarquement ;
  - ii) pour les autres bagages, avant leur livraison ou au moment de cette livraison ;
- b) dans le cas des dommages non apparents ou de la perte de bagages, dans les quinze jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison ou de la date à laquelle la livraison aurait dû avoir lieu.

2. Faute de se conformer aux dispositions du présent article, le passager est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état.

3. Les notifications écrites sont inutiles si l'état des bagages a fait l'objet d'un constat ou d'une inspection contradictoire au moment de leur réception.

**ARTICLE 581** : 1. Toute action en réparation du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager, ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, est soumise à la prescription de deux ans.

2. Le délai de prescription court :

- a) dans le cas de lésions corporelles, à partir de la date de débarquement du passager ;
- b) dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué et, dans le cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès. Le délai ne peut toutefois dépasser trois ans à compter de la date du débarquement ;
- c) dans le cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, à compter de la date la plus tardive.

3. Les causes de suspension ou d'interruption des délais de prescription sont celles du droit commun. Mais, en aucun cas, une instance régie par le présent chapitre ne peut être introduite après l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, la plus tardive de ces deux dates étant prise en considération.

4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, le délai de prescription peut être prorogé par déclaration du transporteur ou par accord entre les parties conclu après la survenance du dommage. Ces déclaration et accord doivent être consignés par écrit.

**ARTICLE 582** : 1. Une action intentée en vertu du présent chapitre doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions énumérées ci-après, à condition que celle-ci soit située dans un Etat membre :

- a) le tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur ;
- b) le tribunal du lieu de départ ou du lieu de destination stipulé dans le contrat de transport ;
- c) un tribunal de l'Etat du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet Etat et est soumis à la juridiction de celui-ci ;
- d) un tribunal de l'Etat du lieu de conclusion du contrat si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet Etat.

2. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel le litige sera soumis.

**ARTICLE 583** : Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure à celle fixée par le présent chapitre, sauf celle prévue au paragraphe 4 de l'article 607, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur, ou qui aurait pour effet de restreindre le choix

spécifié au paragraphe 1 de l'article 582 ci-dessus, est nulle et de nul effet. Toutefois, la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions du présent chapitre.

**ARTICLE 584** : 1. L'unité de compte visée au présent chapitre est le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International. Les montants mentionnés aux articles 601 et 607 ci-après sont convertis en franc CFA sur la base de la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties.

2. La valeur, en droit de tirage spécial, du franc CFA est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

**ARTICLE 585** : Les créances du transporteur nées à l'occasion du contrat de passage sont privilégiées sur le prix provenant de la vente des bagages et véhicules de tourisme enregistrés.

## Section II *Contrat de passage*

**ARTICLE 586** : 1. Par contrat de passage, le transporteur s'oblige à transporter par mer sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix de ce passage. Les obligations sont constatées dans le billet de passage.

2. Pour les transports internationaux, le transporteur peut refuser l'embarquement ou le débarquement du passager qui ne présente pas de document l'autorisant à débarquer au point d'arrivée et aux escales prévues.

3. A l'exception des articles 591 à 596 ci-dessous, les dispositions du présent chapitre sont d'ordre public.

**ARTICLE 587** : Sur les bâtiments qui effectuent des services portuaires ou des services réguliers à l'intérieur de zones délimitées par l'autorité maritime compétente, le billet est remplacé par un ticket qui indique le nom du transporteur et le service effectué.

**ARTICLE 588** : Le transporteur délivre au passager un billet de passage qui porte les indications propres à identifier les parties au contrat (transporteur et passager), le voyage qui en fait l'objet (nom du navire ; date et lieu d'embarquement ; port de débarquement ; au besoin, escales prévues), le prix du transport, la classe et le numéro de la cabine, sauf dans le cas de l'article 572, paragraphe 3, ci-dessus.

**ARTICLE 589** : Le passager ne peut, sauf accord du transporteur, céder à un tiers le bénéfice de son contrat.

**ARTICLE 590** : Les dispositions de l'article 588 ne s'appliquent pas aux bâtiments qui effectuent des services portuaires ou des services réguliers à l'intérieur de zones limitées par l'autorité maritime, ces bâtiments étant justiciables des prévisions de l'article 587 ci-dessus.

**ARTICLE 591** : 1. Le passager doit se présenter à l'embarquement dans les conditions fixées par le billet de passage.



2. En cas de retard ou de renonciation au voyage, il reste débiteur du prix du passage.

**ARTICLE 592** : 1. En cas d'empêchement, de force majeure ou de décès du passager, le contrat est résilié par l'avis qu'en donnent, avant l'embarquement, le passager ou ses ayants droit.

2. Le quart du prix du passage est alors dû au transporteur.

3. Les mêmes dispositions s'appliquent, sur leur demande, aux membres de la famille du passager empêché ou décédé qui devaient voyager avec lui.

**ARTICLE 593** : Le voyage une fois commencé, les événements qui surviennent dans la personne du passager n'ont pas d'influence sur sa dette.

**ARTICLE 594** : 1. Si le départ du navire n'a pas lieu pour une cause non imputable au transporteur, le contrat est résolu sans indemnité de part ni d'autre.

2. Le transporteur doit une indemnité égale à la moitié du prix du passage s'il ne peut établir que l'événement ne lui est pas imputable.

**ARTICLE 595** : A défaut par le transporteur d'avoir fait diligence, toute modification importante dans les horaires, l'itinéraire ou les escales prévues donne au passager le droit de demander la résolution du contrat et des dommages-intérêts s'il y a lieu.

**ARTICLE 596** : L'interruption prolongée du voyage pour une cause dont le transporteur n'établit pas qu'elle ne lui est pas imputable entraîne la résiliation du contrat, sans préjudice des dommages-intérêts, s'il y a lieu, à moins que le transporteur ne pourvoie au transport du passager à destination sur un navire de même qualité.

**ARTICLE 597** : Les passagers sont soumis à la discipline du bord.

### *Section III*

#### *Responsabilité du transporteur de passagers*

**ARTICLE 598** : Le transporteur est tenu de mettre et de conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire diligence pour assurer la sécurité des passagers.

**ARTICLE 599** : 1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager survenu en cours de voyage ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit aux ports de départ ou de destination, soit aux ports d'escale, s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par l'article 598 ci-dessus ou qu'une faute ou une négligence a été commise par lui-même ou par un de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de ses fonctions.

2. La preuve de ce que le fait générateur du préjudice est survenu au cours de la période susvisée, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur.

3. La faute ou la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions est présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles du passager résultent

directement ou indirectement d'un naufrage, d'un abordage, d'un échouement, d'une explosion ou d'un incendie, ou d'un défaut du navire, ou de tout sinistre majeur.

**ARTICLE 600** : Le transporteur est responsable des dommages dus au retard qui tient à l'inobservation des dispositions de l'article 598 ci-dessus ou la faute commerciale de ses préposés.

**ARTICLE 601** : La responsabilité du transporteur, en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager, est limitée, dans tous les cas, à 46 666 unités de compte par transport. Si, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

**ARTICLE 602** : Tout armateur de navire à passagers est tenu de souscrire une police d'assurance couvrant sa responsabilité pour les passagers embarqués.

#### **Section IV** ***Bagages***

**ARTICLE 603** : Le transporteur délivre un récépissé des bagages enregistrés. Il en est responsable comme en matière de transport des marchandises.

**ARTICLE 604** : 1. Le capitaine ne peut retenir les bagages de cabine dans son navire faute de paiement du prix du passage.

2. Il peut, dans le temps de la décharge, demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paiement du prix du passage.

**ARTICLE 605** : Le transporteur est responsable du préjudice résultant de la perte ou des dommages survenus aux bagages, dans les conditions prévues à l'article 599 ci-dessus.

**ARTICLE 606** : Le transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou de dommages survenus à des espèces, des titres négociables, de l'or, de l'argenterie, de la joaillerie, des bijoux, des objets d'art ou d'autres biens de valeur, sauf si ces biens de valeur ont été déposés auprès du transporteur qui a convenu de les garder en sûreté, le transporteur étant, dans ce cas, responsable à concurrence de la limite fixée au paragraphe 3 de l'article 607 ci-dessous à moins qu'une limite plus élevée n'ait été fixée d'un commun accord conformément au paragraphe 1 de l'article 575.

**ARTICLE 607** : 1. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tout les cas, à 833 unités de compte par passager et par transport.

2. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages transportés dans un véhicule ou sur celui-ci, est limitée, dans tous les cas, à 3333 unités de compte par véhicule et par transport.

3. La responsabilité du transporteur, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, est limitée dans tous les cas, à 1200 unités de compte par passager et par transport.

4. Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur ne sera engagée que sous déduction d'une franchise qui ne dépassera pas 117 unités de compte en cas de dommages causés à un véhicule et 13 unités de compte par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme sera déduite du montant de la perte ou du dommage.

**ARTICLE 608** : Les créances du transporteur nées à l'occasion du contrat de passage sont privilégiées sur le prix provenant de la vente des bagages et véhicules de tourisme enregistrés.

### Section V

#### *Dispositions particulières aux croisières maritimes*

**ARTICLE 609** : Les organisateurs de croisières maritimes doivent délivrer à chaque passager ou groupe de passagers, sous peine de nullité de contrat, un titre de croisière. Seul le passager peut faire valoir cette nullité.

**ARTICLE 610** : Le billet de croisière porte les mentions suivantes :

- a) le nom et le type de navire ;
- b) les nom et adresse de l'organisateur de croisières ;
- c) les nom et adresse du passager ou de son représentant ;
- d) la classe, le numéro de cabine et le prix du voyage ainsi que les frais qui y sont compris;
- e) les ports de départ et de destination ;
- f) les dates prévues de départ et d'arrivée ;
- g) les escales prévues ;
- h) les services accessoires promis au passager.

**ARTICLE 611** : 1. Chaque passager doit recevoir, outre le billet de croisière qui matérialise le contrat de passage, des coupons correspondant pour chaque escale aux services à fournir à terre réunis en un carnet de croisière.

2. Le billet de croisière et le carnet de croisière constituent le titre de croisière.

**ARTICLE 612** : Le manquement à l'une des obligations inscrites au titre de croisière engage la responsabilité de l'organisateur de croisière, sauf si celui-ci établit qu'il s'agit de l'exécution du contrat de transport proprement dit.

**ARTICLE 613** : L'organisateur de croisière est personnellement responsable des dommages survenus aux passagers ou leurs bagages. Si le dommage résulte de l'exécution du transport maritime, l'organisateur de croisière est responsable dans les conditions et les limites prévues aux articles 581, 583, 599 à 601 et 605 du présent Code.

### Section VI

#### *Caractère d'ordre public des dispositions*

**ARTICLE 614** : Aucune clause contractuelle ne peut écarter les dispositions du présent chapitre au préjudice des passagers.

## Chapitre IV

### **Passagers clandestins**

**ARTICLE 615** : 1. Si au cours d'un voyage d'un navire immatriculé dans un Etat membre de la CEMAC ou dans un Etat hors CEMAC, un passager clandestin est découvert dans un port ou en mer, le capitaine du navire peut, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 ci-après, livrer le passager clandestin à l'autorité maritime compétente du premier port d'un Etat membre ou d'un Etat non membre où le navire fait escale après la découverte du passager clandestin, et dans lequel il estime que ce passager sera traité conformément aux dispositions de la *Charte Africaine des Droits de l'Homme et des Peuples*.

2. Lors de la livraison du passager clandestin à l'autorité maritime compétente, le capitaine du navire devra remettre à cette autorité une déclaration signée contenant toutes informations en sa possession concernant ce passager clandestin et notamment sur sa ou ses nationalités, son port d'embarquement, la date, l'heure et la position géographique du navire lorsque le passager clandestin a été découvert, ainsi que la mention du port de départ du navire et des ports d'escale subséquents avec les dates d'arrivée et de départ.

3. Sauf si un passager clandestin est sous le coup d'une mesure antérieure individuelle d'expulsion ou de refoulement, l'autorité maritime compétente de tout port d'un Etat membre devra recevoir tout passager clandestin qui lui est livré, conformément aux précédentes dispositions de cet article et devra agir à son égard conformément aux dispositions du présent Code.

**ARTICLE 616** : 1. Lorsqu'un passager clandestin est remis à l'autorité maritime compétente au port de débarquement, cette autorité peut le renvoyer à tout Etat dont elle estime à la fois qu'il est un ressortissant et que cet Etat le reconnaît comme tel.

2. Lorsque l'Etat ou les Etats dont l'autorité maritime compétente estime que le passager clandestin est un ressortissant refuse d'accepter son renvoi ou, lorsque l'autorité maritime compétente considère que le passager clandestin ne possède aucune nationalité ou que, pour les raisons mentionnées à l'article 619 paragraphe 2 ci-dessous, il ne doit pas être renvoyé dans son propre pays, ladite autorité peut renvoyer le passager clandestin à l'Etat dans lequel se trouve le port qu'elle estime être son port d'embarquement.

3. En outre, lorsque le passager clandestin ne peut être renvoyé conformément aux paragraphes 1 ou 2 du présent article, l'autorité maritime compétente peut, sous réserve des dispositions de l'article 619 paragraphe 2 ci-dessous, le renvoyer dans l'Etat dans lequel se trouve le dernier port d'escale avant qu'il ait été découvert.

4. Enfin, lorsqu'un passager clandestin ne peut être renvoyé conformément aux paragraphes 1, 2 ou 3 du présent article, l'autorité maritime compétente peut le renvoyer dans l'Etat dont le navire battait pavillon quand le passager clandestin fut découvert.

5. L'Etat dans lequel le passager clandestin est ainsi renvoyé est tenu de l'accepter, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 de l'article 615 ci-dessus.

**ARTICLE 617** : Pour l'application des dispositions des articles 614 et 615 du présent Code, l'autorité maritime compétente, qui accueille un passager clandestin, le confie

aux services d'immigration jusqu'à l'aboutissement du rapatriement de ce passager clandestin.

**ARTICLE 618** : 1. Les frais d'entretien d'un passager clandestin au port de son débarquement, ainsi que ceux de son renvoi dans son pays, sont à la charge du propriétaire du navire, sans préjudice de son recours éventuel contre l'Etat dont le passager clandestin est un ressortissant.

2. Dans tous les autres cas, le propriétaire du navire assumera les frais de renvoi, mais ne sera tenu des frais d'entretien que pendant trois mois à dater de la remise du passager clandestin à l'autorité maritime compétente.

3. L'obligation éventuelle d'un dépôt ou d'une caution pour garantir le paiement des frais ci-dessus est régie par la loi nationale du port de débarquement.

**ARTICLE 619** : 1. Les pouvoirs conférés par le présent Code au capitaine d'un navire et aux autorités compétentes, en ce qui concerne le sort d'un passager clandestin, se compléteront et ne dérogeront pas à tous autres droits et obligations que lui ou elles peuvent avoir à cet égard.

2. Pour l'application des dispositions du présent Code, le capitaine et les autorités compétentes du port de débarquement tiendront compte des motifs que le passager clandestin invoquerait pour ne pas être débarqué ou renvoyé dans tels ports ou tels Etats.

3. Les dispositions du présent Code ne portent en aucune manière atteinte aux droits et obligations de tout Etat membre d'accorder l'asile politique.

#### **TITRE IV**

### **PROFESSIONS AUXILIAIRES DU TRANSPORT MARITIME**

#### **Chapitre I**

#### **Dispositions communes**

**ARTICLE 620** : Les conditions d'exercice des professions auxiliaires des transports maritimes mentionnées au présent Titre sont fixées par l'Acte n° 3/98 UDEAC du 5 février 1998 portant réglementation des conditions d'exercice des professions maritimes et des professions auxiliaires des transports en UDEAC/CEMAC.

#### **Chapitre II**

#### **Professions auxiliaires au service de la cargaison**

#### **Section I**

#### ***Consignataires***

**ARTICLE 621** : 1. En matière internationale, les contrats et actes des consignataires sont régis par la loi du port de chaque Etat où opèrent ces derniers.

2. A l'option du demandeur, le tribunal dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ci-après est compétent pour connaître des actions intentées contre le consignataire :

- a) le domicile du consignataire ; ou
- b) le port où le consignataire reçoit les marchandises, le port où il livre les marchandises, ou le port où il réalise ses opérations concernant les marchandises et/ou le navire.

3. Sous réserve de l'article 568, aucune action judiciaire contre le consignataire en vertu du présent chapitre ne peut être engagée devant un tribunal qui n'est pas désigné conformément au paragraphe 2 ci-dessus.

4. Toutes actions contre les consignataires sont prescrites par deux ans. Ce délai court à compter de la date de la constatation du fait générateur du litige.

**ARTICLE 622** : 1. Le consignataire du navire agit comme mandataire salarié de l'armateur. Il effectue, pour les besoins et compte du navire et de l'expédition, les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même.

2. Il pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition.

3. Aux lieux et places du capitaine, le consignataire du navire procède au départ à la réception, à l'arrivée à la livraison des marchandises.

**ARTICLE 623** : Les créances que font naître contre l'armateur les actes du consignataire, lorsqu'il pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition aux lieux et places du capitaine, sont assorties des privilèges prévus à l'article 75 du présent Code.

**ARTICLE 624** : 1. Pour les pertes et avaries subies par les marchandises au cours des missions qu'il accomplit au titre du paragraphe 3 de l'article 622 ci-dessus, le consignataire du navire est responsable dans les conditions et limites prévues par les articles 630 à 633 du présent Code.

2. Pour les autres opérations effectuées par lui dans le cadre de son mandat visé aux paragraphes 1 et 2 de l'article 622 ci-dessus, il est responsable dans les termes du droit commun.

3. Tous les actes judiciaires ou extrajudiciaires que le capitaine est habilité à recevoir peuvent être notifiés au consignataire du navire.

4. Toutes actions contre l'armateur consécutives aux opérations définies à l'article 622 peuvent être portées devant le tribunal du domicile du consignataire qui a accompli ces opérations.

5. Le consignataire du navire est garant des condamnations pécuniaires prononcées contre l'armateur étranger dont il est le mandataire, sauf son recours contre cet armateur.

**ARTICLE 625** : 1. Le consignataire de la cargaison intervient comme mandataire salarié des ayants droit à la marchandise. Il prend livraison pour leur compte et en paie le fret quand il est dû.

2. Le consignataire de la cargaison doit prendre, contre le transporteur ou son représentant, les réserves que commandent l'état et la quantité de la marchandise dans les conditions et délais prévus par l'article 560 paragraphe 1 du présent Code.

3. Faute de ces réserves, il est présumé avoir reçu les marchandises dans l'état et l'importance décrits au connaissance. Cette présomption souffre la preuve contraire dans les rapports du consignataire et du transporteur.

**ARTICLE 626** : En matière d'avaries et pour les pertes subies par la marchandise, le consignataire de la cargaison n'est responsable que dans les conditions et limites prévues par les articles 631 à 634 du présent Code.

## Section II *Entrepreneur de manutention*

**ARTICLE 627** : L'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations de chargement et de déchargement des marchandises, y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire.

**ARTICLE 628** : En dehors des opérations visées à l'article précédent, l'entrepreneur de manutention peut être appelé à accomplir pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire les opérations suivantes :

- a)-la réception, la prise en charge et la reconnaissance à terre des marchandises à embarquer, ainsi que leur garde jusqu'à leur mise à bord ;
- b)-la réception, la prise en charge et la reconnaissance à terre des marchandises débarquées, ainsi que leur garde et leur livraison.

**ARTICLE 629** : 1. L'entrepreneur de manutention peut et, sur la demande du client, il doit, à son propre choix et dans un délai raisonnable :

- a) soit accuser réception des marchandises en signant et en datant un document que lui présente le client et qui identifie les marchandises ;
- b) soit émettre un document signé dans lequel il identifie les marchandises, en accuse réception, indique la date de cette réception et constate l'état et la quantité des marchandises dans la mesure où ce peut être établi par des méthodes de vérification raisonnables.

2. Si l'entrepreneur de manutention n'agit pas conformément à l'un ou l'autre des alinéas a) et b) du paragraphe 1, il est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu les marchandises en bon état apparent. Cette présomption ne joue pas si les services exécutés par l'entrepreneur de manutention se limitent au transfert immédiat des marchandises d'un moyen de transport à un autre.

3. Les documents visés au paragraphe 1 peuvent être émis sous toute forme constatant les informations qui y figurent. Lorsque le client et l'entrepreneur de manutention sont convenus de communiquer électroniquement, ces documents peuvent être remplacés par un message d'échange de données informatiques équivalent.

4. La signature visée au paragraphe 1 peut être une signature manuscrite ou électronique. La signature électronique identifie le signataire dans le cadre du document électronique et indique que l'entrepreneur de manutention autorise ce document.

**ARTICLE 630** : L'entrepreneur de manutention est responsable des marchandises à partir du moment où il les prend en garde jusqu'au moment où il les remet à la personne habilitée à en prendre livraison ou les met à sa disposition.

**ARTICLE 631** : 1. Lorsqu'il accomplit les opérations visées à l'article 627 ci-dessus, l'entrepreneur de manutention est responsable des dommages causés par son fait, sa faute ou sa négligence.

2. Lorsqu'il accomplit les opérations visées à l'article 628 ci-dessus, l'entrepreneur de manutention est présumé avoir reçu la marchandise telle qu'elle a été déclarée par le déposant ; il répond, dans ce cas, des dommages et pertes subies par la marchandise pendant qu'elle est sous sa garde, sauf :

a) s'il prouve que la cause ou l'une des causes des pertes ou dommages n'est pas imputable à sa faute ou à la faute de l'un de ses préposés ou mandataires ou de l'une des personnes dont il utilise les services pour l'exécution des opérations relatives au transport ;

b) au lieu de prouver l'absence de faute comme prévu au paragraphe 2 du présent article, il prouve qu'un ou plusieurs des événements ou circonstances ci-après ont causé les pertes ou dommages :

- faits de guerre, hostilités, conflit armé, piraterie, terrorisme, émeutes et troubles civils ;

- restriction de quarantaine, intervention ou obstacles de la part d'Etats, d'autorités publiques, de dirigeants ou du peuple, y compris une immobilisation, un arrêt ou une saisie non imputable à l'entrepreneur de manutention ou à l'une des personnes mentionnées au paragraphe 2 a) du présent article ;

- faits constituant un événement non imputable à l'entrepreneur de manutention ou à l'une des personnes mentionnées au paragraphe 2 a) du présent article ;

- incendie ;

- grèves ou lock-out ou entraves apportées au travail, lorsque ces faits ne sont pas imputables à l'entrepreneur de manutention ou à l'une des personnes mentionnées au paragraphe 2 a) du présent article ;

- freinte en volume ou en poids ou toute autre perte ou dommage résultant d'un vice caché, de la nature spéciale ou d'un vice propre de la marchandise ;

- fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises, du destinataire, du transporteur ou de leurs préposés ou mandataires ;

- mesures raisonnables visant à éviter ou tenter d'éviter un dommage à l'environnement ;

3. Le demandeur pourra néanmoins, dans ce cas, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou partie, à une faute de l'entrepreneur ou de l'une des personnes mentionnées au paragraphe 2 a) du présent article.



**ARTICLE 632** : L'entrepreneur de manutention bénéficie des conditions et limites de responsabilité prévues aux articles 552 à 555 du présent Code.

**ARTICLE 633** : Quel que soit son fondement, toute action contre l'entrepreneur de manutention se prescrit par deux ans dans les conditions prévues aux articles 561 à 563 du présent Code.

**ARTICLE 634** : 1. En matière internationale, les opérations de manutention et d'acconage sont soumises à la loi du port où elles sont effectuées.

2. A l'option du demandeur, le tribunal dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ci-après est compétent pour connaître des actions intentées contre l'entrepreneur de manutention :

- a) le domicile de l'entrepreneur de manutention ; ou
- b) le port où l'entrepreneur de manutention reçoit les marchandises, le port où il livre les marchandises, ou le port où il réalise ses opérations concernant les marchandises.

3. Sous réserve de l'article 568, aucune action judiciaire contre l'entrepreneur de manutention en vertu du présent chapitre ne peut être engagée devant un tribunal qui n'est pas désigné conformément au paragraphe 2 ci-dessus.

**ARTICLE 635** : 1. Est nulle et de nul effet, toute clause figurant dans un contrat conclu par un entrepreneur de manutention, ou dans tout document signé ou émis par cet entrepreneur en application de l'article 629 du présent Code et ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :

- a) de soustraire l'entrepreneur de manutention à la responsabilité définie à l'article 631 ;
- b) ou de renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe en vertu du présent Code ;
- c) ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application de l'article 632 ;
- d) ou de céder à l'entrepreneur de manutention le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

2. La nullité d'une telle stipulation ne porte pas atteinte à la validité des autres dispositions du contrat ou document où elles figurent.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, l'entrepreneur de manutention peut accepter d'étendre les responsabilités et les obligations qui lui incombent en vertu du présent chapitre.

**ARTICLE 636** : Si des marchandises dangereuses sont remises à l'entrepreneur de manutention sans être marquées, étiquetées, emballées ou accompagnées des documents voulus, conformément à toute loi ou réglementation concernant les marchandises dangereuses applicable dans le pays où les marchandises lui sont remises et si, au moment où il les prend en garde, l'entrepreneur de manutention n'a pas connaissance d'une autre manière de leur caractère dangereux, il est habilité :

- a) à prendre toutes les précautions que les circonstances peuvent exiger, y compris, lorsque les marchandises présentent un danger imminent pour les personnes ou pour les biens, à détruire ces marchandises, à les rendre

inoffensives ou à en disposer de toute autre manière licite sans qu'il y ait matière à indemnisation pour leur détérioration ou leur destruction du fait de ces précautions ; et

b) à se faire rembourser toutes les dépenses qu'il a engagées pour prendre les mesures visées à l'alinéa a) par celui qui ne s'est pas acquitté, conformément à la loi ou la réglementation applicable, de toute obligation de l'informer que les marchandises étaient dangereuses.

**ARTICLE 637** : 1. L'entrepreneur de manutention a un droit de rétention sur les marchandises pour les frais et les créances exigibles liés aux services relatifs au transport qu'il a exécutés en ce qui concerne les marchandises pendant ou après la période durant laquelle il en est responsable.

2. L'entrepreneur de manutention ne peut retenir les marchandises lorsqu'une garantie suffisante pour la somme réclamée est fournie ou lorsqu'une somme équivalente est déposée entre les mains d'un tiers désigné d'un commun accord ou auprès d'une institution officielle dans l'Etat où l'entrepreneur de manutention a son établissement.

3. Muni d'un titre exécutoire, l'entrepreneur de manutention a la faculté de faire vendre tout ou partie des marchandises afin d'obtenir les sommes nécessaires à la satisfaction de sa créance. Cette vente ne peut intervenir que dans un délai de huit jours après une sommation faite au débiteur, conformément à l'article 56 de l'Acte uniforme du Traité OHADA portant organisation des sûretés et dans les conditions prescrites par l'article 120 de l'Acte uniforme de ce même traité portant organisation des procédures simplifiées de recouvrement et des voies d'exécution. Cette faculté ne s'applique pas aux conteneurs, palettes ou articles similaires de transport ou emballage qui appartiennent à une personne autre que le transporteur ou le chargeur et qui portent une marque claire de leur propriétaire, sauf pour les créances de l'entrepreneur de manutention nées du chef de réparations ou améliorations qu'il a effectuées sur les conteneurs, palettes ou articles similaires de transport ou d'emballage.

4. Avant d'exercer tout droit de faire vendre les marchandises, l'entrepreneur de manutention doit déployer des efforts raisonnables pour aviser de son intention le propriétaire des marchandises, la personne dont il les a reçues et la personne habilitée à en prendre livraison. L'entrepreneur de manutention rend compte de la manière appropriée du solde du produit de la vente après déduction des sommes qui lui sont dues et des dépenses raisonnables imputables à la vente.

### ***Section III*** ***Transitaire***

**ARTICLE 638** : 1. Le transitaire est un mandataire salarié qui intervient à la charnière entre deux modes de transport. Actif essentiellement aux points de rupture de charges, il reçoit les marchandises d'un précédent transporteur, les entrepose, les garde, les déplace sur de courtes distances entre deux modes de transport, les dédouane le cas échéant, et les remet à un autre transporteur, conformément aux instructions qu'il a reçues de son mandant.

2. Il peut conclure, pour le compte du chargeur, les contrats nécessaires au déplacement de la marchandise et doit prendre toutes les mesures nécessaires dans l'intérêt de celle-ci.

3. Même en l'absence de toute instruction particulière, il doit prendre toutes les mesures propres à sauvegarder les intérêts normaux de son mandant.

4. Il peut également intervenir à destination pour assurer la réception de la marchandise pour le compte de son client. Il agit alors en qualité de consignataire de la cargaison et est soumis au régime de responsabilité prévu par les articles 625 et 626 du présent Code.

5. S'il est agréé par l'Administration des douanes, le transitaire peut effectuer, pour le compte de ses clients, les opérations de douane en qualité de commissionnaire en douane.

**ARTICLE 639** : Le transitaire n'est responsable que de ses fautes personnelles prouvées. Dans ses relations avec les tiers, il n'est pas engagé par les contrats qu'il conclut pour le compte de son mandant, sauf s'il omet de préciser aux tiers qu'il agit exclusivement pour le compte dudit mandant ou en cas de faute de sa part.

**ARTICLE 640** : Le transitaire bénéficie des conditions et limites de responsabilité prévues aux articles 552 à 555 du présent Code.

**ARTICLE 641** : 1. Les actions en responsabilité contre le transitaire se prescrivent par deux ans dans les conditions prévues aux articles 561 à 563 du présent Code.

2. A l'option du demandeur, le tribunal dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ci-après est compétent pour connaître des actions intentées contre le transitaire :

- a) le domicile du transitaire ; ou
- b) le port où le transitaire reçoit les marchandises, le port où il livre les marchandises, ou le port où il réalise ses opérations concernant les marchandises.

3. Sous réserve de l'article 568, aucune action judiciaire contre le transitaire en vertu du présent chapitre ne peut être engagée devant un tribunal qui n'est pas désigné conformément au paragraphe 2 ci-dessus.

#### *Section IV*

#### *Entrepreneur de transport multimodal*

**ARTICLE 642** : 1. L'entrepreneur de transport multimodal est toute personne physique ou morale chargée d'organiser le déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre en ayant recours à au moins deux modes de transport différents sur la base d'un contrat unique.

2. Il agit en son nom et pour son compte, en tant qu'entité juridique autonome, et assume la responsabilité de l'exécution du contrat.

3. Il est soumis au régime juridique prévu par l'Acte n° 4/96 UDEAC-611.CE 31 du 5 juillet 1996 portant Convention inter-Etats de transport multimodal de marchandises en zone CEMAC.

## **Chapitre III**

### **Professions auxiliaires au service du navire**

#### Section I

##### *Courtier maritime*

**ARTICLE 643** : Le courtier maritime fait le courtage des navires et des affrètements. Il a en outre le droit de traduire, en cas de contestations portées devant les tribunaux, les déclarations, chartes-parties, connaissements, contrats, et tous actes de commerce dont la traduction serait nécessaire afin de constater le cours du fret.

#### Section II

##### *Pilotage*

**ARTICLE 644** : 1. Le pilotage est un service à caractère public fourni aux capitaines par un personnel qualifié et commissionné à cet effet pour la conduite des navires en haute mer à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports et rades, et dans les limites de chaque zone de pilotage.

2. Le pilote n'est que le conseiller technique du capitaine qui reste seul responsable de la conduite de son navire.

**ARTICLE 645** : Sauf dispositions contraires le pilotage est obligatoire pour tous navires se déplaçant à l'intérieur des limites des zones de pilotage fixées par l'autorité maritime compétente.

**ARTICLE 646** : Le capitaine d'un navire soumis à l'obligation du pilotage est tenu de payer le pilote même s'il n'utilise pas ses services, du moment que ce dernier s'est porté au devant du navire et a signalé sa présence.

**ARTICLE 647** : Hors le cas de force majeure, tout pilote doit, nonobstant toute autre obligation de service, prêter son assistance à un navire en danger, même s'il n'a pas été requis, dès qu'il a pu constater le péril dans lequel se trouve le navire. Dans ce cas, le pilote a droit à une rémunération fixée par l'autorité maritime compétente.

**ARTICLE 648** : Le pilote n'est pas responsable envers les tiers des dommages causés au cours des opérations de pilotage.

Cependant, dans ses rapports avec l'armateur, le pilote doit contribuer à la réparation du navire piloté au cas où l'armateur établit que le dommage est dû à une faute du pilote.

**ARTICLE 649** : 1. Au cours des opérations de pilotage ou au cours des manœuvres d'embarquement et de débarquement du pilote, les accidents survenus au pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du pilote ou de l'équipage du bateau-pilote.

2. Au cours des mêmes opérations, les dommages causés au bateau-pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du pilote ou de l'équipage du bateau-pilote.

3. Au cours des manœuvres d'embarquement et de débarquement du pilote, les accidents survenus à l'équipage du bateau-pilote sont à la charge de

l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du pilote ou de l'équipage du bateau-pilote.

**ARTICLE 650** : Dès que le capitaine entre dans la zone où le pilotage est obligatoire, il arbore le signal d'appel du pilote et le maintient jusqu'à l'arrivée de ce dernier.

**ARTICLE 651** : Le capitaine est tenu de prendre toutes dispositions pour faciliter les opérations d'accostage de l'embarcation de pilotage, d'embarquement et de débarquement du pilote, dans les meilleures conditions de sécurité.

**ARTICLE 652** : 1. En cas d'événement de mer ou autres actes constatés portant préjudice au milieu marin, le pilote est tenu d'établir un rapport spécial qui est transmis sans délai avec son avis à l'autorité maritime compétente, par le chef de la station de pilotage.

2. Ce dernier doit signaler également à l'autorité maritime compétente toutes les fautes d'ordre professionnel commises par le pilote.

3. Le pilote est soumis au régime disciplinaire et pénal de la marine marchande.

**ARTICLE 653** : Dans le cas de la concession du service de pilotage, le concessionnaire doit fournir un cautionnement bancaire dont le montant est fixé par l'autorité maritime compétente ou par l'autorité portuaire de chaque Etat membre

**ARTICLE 654** : Le concessionnaire du pilotage, par l'abandon de ce cautionnement, peut s'affranchir de la responsabilité civile résultant des articles précédents, sauf dans le cas où la faute par lui commise constituerait une infraction pénale.

**ARTICLE 655** : Le cautionnement est affecté par premier privilège à la garantie des condamnations qui pourraient être prononcées contre le pilote pour fautes commises dans l'exercice de ses fonctions, et à la réparation des dommages qui en résultent.

Le cautionnement est affecté par second privilège au remboursement des fonds qui auraient été prêtés pour la constitution totale ou partielle de ce cautionnement.

**ARTICLE 656** : Les fonds constitués en cautionnement ne peuvent, pendant la durée de la concession, être saisis pour d'autres créances que celles en faveur desquelles l'article précédent institue un privilège.

**ARTICLE 657** : Les modalités d'application des articles 653 à 656 ci-dessus seront fixées par décision de l'autorité maritime compétente de chaque Etat membre.

**ARTICLE 658** : Le consignataire est personnellement responsable du paiement des droits de pilotage : entrées et sorties, mouvements dans le port et sur rade. Il répond également des indemnités supplémentaires dues au pilote.

**ARTICLE 659** : Les actions nées à l'occasion du pilotage sont prescrites deux ans après l'achèvement des opérations de pilotage. Le tribunal du port où se sont achevées les dites opérations est seul compétent pour connaître de ces actions.

**ARTICLE 660** : L'organisation du pilotage relève de la compétence de l'autorité maritime compétente de chaque Etat membre.

### *Section III* *Remorquage*

#### *I- Dispositions générales*

**ARTICLE 661** : Il y a convention de remorquage lorsqu'un ou plusieurs remorqueurs fournissent à un navire la puissance lui permettant de se déplacer ou de manœuvrer sans que ce service ait un caractère d'assistance ou de sauvetage. Le remorquage peut être portuaire ou effectué en haute mer. La convention de remorquage se prouve par tous les moyens, notamment par l'acceptation de services du remorqueur par le capitaine du navire remorqué.

**ARTICLE 662** : 1. Toutes opérations de remorquage sont soumises aux dispositions sur la sécurité de la navigation et aux régimes disciplinaire et pénal de la marine marchande.

2. Tout événement de mer ou autres actes portant préjudice au milieu marin et tout obstacle à la navigation maritime, constatés pendant les opérations de remorquage, doivent faire l'objet d'un rapport spécial qui est transmis sans délai avec un avis à l'autorité maritime compétente.

**ARTICLE 663** : Les actions nées à l'occasion des opérations de remorquage sont prescrites deux ans après l'achèvement de ces opérations.

#### *II- Remorquage portuaire*

**ARTICLE 664** : 1. Les opérations de remorquage portuaire s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué.

2. Le remorquage des navires opérant sur les sites off shore est assimilé au remorquage portuaire.

3. Les dommages survenus au cours des opérations de remorquage sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

**ARTICLE 665** : Les parties peuvent, par convention écrite, confier au capitaine du remorqueur, la direction des opérations ; dans ce cas, les dommages sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

**ARTICLE 666**: En matière de remorquage portuaire, est seul compétent le tribunal du port où sont effectuées les opérations de remorquage.

#### *III- Remorquage hauturier*

**ARTICLE 667** : Les opérations de remorquage hauturier s'effectuent sous la direction du remorqueur. Les dommages survenus au cours de ces opérations sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

**ARTICLE 668** : Les parties peuvent, par convention écrite, confier au capitaine du navire remorqué la direction des opérations ; dans ce cas, les dommages sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

**ARTICLE 669** : En matière de remorquage hauturier, outre les juridictions compétentes selon les règles du droit commun, le tribunal du lieu où les opérations de remorquage se sont achevées est également compétent pour connaître des actions relatives au contrat de remorquage.

#### Section IV **Lamanage**

**ARTICLE 670** : Le lamanage est l'opération qui consiste à assister les navires dans leurs opérations d'amarrage et de désamarrage.

**ARTICLE 671** : L'organisation du lamanage est fixée par l'autorité maritime compétente de chaque Etat membre.

### TITRE V

#### **ASSURANCES MARITIMES**

##### Chapitre I

##### **Dispositions générales**

**ARTICLE 672** : Est régi par le présent titre tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir les risques relatifs à une opération maritime.

**ARTICLE 673** : 1. Tout intérêt légitime, y compris le profit espéré, peut faire l'objet d'une assurance.

2. Nul ne peut réclamer le bénéfice d'une assurance s'il n'a pas éprouvé un préjudice.

**ARTICLE 674** : 1. L'assurance peut être contractée, soit pour le compte du souscripteur de la police, soit pour le compte d'une autre personne déterminée, soit pour le compte de qui il appartiendra.

2. La déclaration que l'assurance est contractée pour le compte de qui il appartiendra vaut tant comme assurance au profit du souscripteur de la police que comme stipulation pour autrui au profit du bénéficiaire de ladite clause.

**ARTICLE 675** : L'autorité compétente de chaque Etat membre prend les dispositions nécessaires pour que les marchandises déchargées dans un port de cet Etat soient couvertes jusqu'à leur livraison par une police d'assurance sur facultés émise par une société d'assurances ayant son siège sur le territoire national ou, à défaut, sur le territoire d'un autre Etat membre.

**ARTICLE 676** : Le présent titre n'est pas applicable aux contrats d'assurance ayant pour objet de garantir les risques relatifs à la navigation de plaisance.

##### Chapitre II

##### **Règles communes aux diverses assurances**

Section I  
*Conclusion du contrat*

**ARTICLE 677** : L'assurance ne produit aucun effet lorsque les risques n'ont pas commencé dans les deux mois de l'engagement des parties ou de la date qui a été fixée pour prise en charge. Cette disposition n'est applicable aux polices fonctionnant **par déclaration d'aliment que pour le premier aliment**.

**ARTICLE 678** : 1. Toute omission ou toute déclaration inexacte de l'assuré, de nature à diminuer sensiblement l'opinion de l'assureur sur le risque, qu'elle ait ou non influé sur le dommage ou sur la perte de l'objet assuré, annule l'assurance à la demande de l'assureur.

2. Toutefois, si l'assuré rapporte la preuve de sa bonne foi, l'assureur est, sauf stipulation plus favorable à l'égard de l'assuré, garant du risque proportionnellement à la prime perçue par rapport à celle qu'il aurait dû percevoir, sauf les cas où il établit la preuve qu'il n'aurait pas couvert les risques s'il les avait connus.

3. La prime demeure acquise à l'assureur en cas de fraude de l'assuré.

**ARTICLE 679** : 1. Toute modification en cours de contrat, soit de ce qui a été convenu lors de sa formation, soit de l'objet assuré, d'où résulte une aggravation sensible du risque, entraîne la résiliation de l'assurance si elle n'a pas été déclarée à l'assureur dans les trois jours où l'assuré en a eu connaissance, jours fériés non compris, à moins que celui-ci n'apporte la preuve de sa bonne foi, auquel cas il est fait application des dispositions de l'alinéa 2 de l'article 678 ci-dessus.

2. Si cette aggravation n'est pas le fait de l'assuré, l'assurance continue moyennant augmentation de la prime correspondant à l'aggravation survenue.

3. Si l'aggravation est le fait de l'assuré, l'assureur peut soit résilier le contrat dans les trois jours à partir du moment où il en a eu connaissance, la prime lui étant acquise, soit exiger une augmentation de prime correspondant à l'aggravation survenue.

**ARTICLE 680** : Toute assurance faite après le sinistre ou l'arrivée des objets assurés ou du navire transporteur est nulle, si la nouvelle en était connue, avant la conclusion du contrat, au lieu où il a été signé ou au lieu où se trouvait l'assuré ou l'assureur.

**ARTICLE 681** : L'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles est nulle s'il est établi qu'avant la conclusion du contrat l'assuré avait personnellement connaissance du sinistre ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés.

**ARTICLE 682** : Si l'assureur établit qu'il y a eu fraude de la part de l'assuré ou de son mandataire, l'assurance contractée pour une somme supérieure à la valeur réelle de la chose assurée est nulle, et la prime lui reste acquise. Il en est de même si la valeur assurée est une valeur agréée.

**ARTICLE 683** : En l'absence de fraude, le contrat est valable à concurrence de la valeur réelle des choses assurées et, si elle a été agréée, pour toute la somme.

**ARTICLE 684** : Les assurances cumulatives pour une somme totale supérieure à la valeur de la chose assurée sont nulles si elles ont été contractées dans une intention de fraude.



**ARTICLE 685** : 1. Les assurances cumulatives contractées sans intention de fraude pour une somme totale excédant la valeur de la chose assurée ne sont valables que si l'assuré les porte à la connaissance de l'assureur à qui il demande son règlement.

2. Chacune d'elles produit ses effets en proportion de la somme à laquelle elle s'applique, jusqu'à concurrence de l'entière valeur de la chose assurée.

**ARTICLE 686** : Lorsque la somme assurée est inférieure à la valeur réelle des objets assurés et, sauf le cas de valeur agréée, l'assuré demeure son propre assureur pour la différence.

## Section II *Obligations de l'assureur*

**ARTICLE 687** : 1. L'assureur répond des dommages matériels causés aux objets assurés par toute fortune de mer ou par un événement de force majeure.

2. L'assureur répond également :

- a) de la contribution des objets assurés à l'avarie commune, sauf si celle-ci provient d'un risque exclu par l'assurance ;
- b) des frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver l'objet assuré d'un dommage matériel ou de limiter le dommage.

**ARTICLE 688** : La clause « franc d'avarie » affranchit l'assureur de toutes avaries, soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent l'ouverture au délaissement ; dans ces cas, l'assuré a l'option entre le délaissement et l'action d'avarie.

**ARTICLE 689** : 1. Les risques assurés demeurent couverts, même en cas de faute de l'assuré ou de ses préposés terrestres, à moins que l'assureur n'établisse que le dommage est dû à un manque de soins raisonnables de la part de l'assuré pour mettre les objets à l'abri des risques survenus.

2. L'assureur ne répond pas des fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré.

**ARTICLE 690** : 1. Les risques demeurent couverts dans les mêmes conditions en cas de faute du capitaine ou de l'équipage, sauf ce qui est dit à l'article 689 ci-dessus.

2. 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 en dehors de l'armateur et de l'assuré.

**ARTICLE 691** : L'assureur ne couvre pas les risques :

- a) de guerre civile ou étrangère, de mines et tous engins de guerre ;
- b) de piraterie ;
- c) de capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques ;
- d) d'émeutes, de mouvements populaires, de grèves et de lock-out, d'actes de sabotage ou de terrorisme ;

- e) des dommages causés par l'objet assuré à d'autres biens ou personnes, sauf ce qui est dit à l'article 715 du présent Code ;
- f) des sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutation de noyaux d'atomes ou de radioactivité ainsi que les sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules.

**ARTICLE 692** : Lorsqu'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d'un événement de mer.

**ARTICLE 693** : L'assureur n'est pas garant :

- a) des dommages et pertes matériels provenant du vice propre de l'objet assuré, sauf ce qui est dit à l'article 711 du présent Code sur le vice caché du navire ;
- b) des dommages et pertes matériels résultant des amendes, confiscations, mises sous séquestre, réquisition, mesures sanitaires ou de désinfection ou consécutifs à des violations de blocus, actes de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin ;
- c) des dommages-intérêts ou autres indemnités à raison de toutes saisies ou cautions données pour libérer les objets saisis ;
- d) des préjudices qui ne constituent pas des dommages et pertes matériels atteignant directement l'objet assuré, tels que chômage, retard, différence de cours, obstacle apporté au commerce de l'assuré.

### ***Section III*** ***Obligations de l'assuré***

**ARTICLE 694** : L'assuré doit :

- a) payer la prime et les frais, au lieu et aux époques convenus ;
- b) apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire ou à la marchandise ;
- c) déclarer exactement, lors de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur le risque qu'il prend à sa charge ;
- d) déclarer à l'assureur dans la mesure où il les connaît, les aggravations de risques survenues au cours du contrat.

**ARTICLE 695** : 1. Le défaut de paiement d'une prime permet à l'assureur soit de suspendre l'assurance, soit d'en demander la résiliation.

2. La suspension ou la résiliation ne prend effet que huit jours après l'envoi à l'assuré, à son dernier domicile connu de l'assureur, et par lettre recommandée, ou par tout autre moyen laissant trace écrite d'une mise en demeure d'avoir à payer.

**ARTICLE 696** : 1. La suspension et la résiliation de l'assurance pour défaut de paiement d'une prime sont sans effet à l'égard des tiers de bonne foi, bénéficiaires de l'assurance en vertu d'un transfert antérieur à la notification de la suspension ou de la résiliation.

**2. En cas de sinistre, l'assureur peut, par une clause expresse figurant dans l'avenant documentaire, opposer à ces bénéficiaires, à due concurrence, la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice.**

**ARTICLE 697 : 1. En cas de procédure collective d'apurement du passif de l'assuré, l'assureur peut, si la mise en demeure n'a pas été suivie de paiement, résilier la police en cours, mais la résiliation est sans effet à l'égard du tiers de bonne foi, bénéficiaire de l'assurance, en vertu d'un transfert antérieur à tout sinistre et à la notification de la résiliation.**

**2. En cas de retrait d'agrément ou de procédure collective d'apurement du passif de l'assureur, l'assuré a les mêmes droits.**

**ARTICLE 698 :** L'assuré doit contribuer au sauvetage des objets assurés et prendre toutes mesures conservatoires de ses droits contre les tiers responsables. Il est responsable envers l'assureur du dommage causé par l'inexécution de cette obligation résultant de sa faute ou de sa négligence.

**ARTICLE 699 :** Tout capitaine de navire évoluant dans les eaux sous juridiction d'un Etat membre et transportant plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac, est tenu de justifier de l'assurance ou de la garantie financière prévue à l'article 365 du présent Code.

#### ***Section IV*** ***Règlement de l'indemnité***

**ARTICLE 700 :** Les dommages et pertes sont réglés en avaries, sauf faculté pour l'assuré d'opter pour le délaissement dans les cas déterminés par une loi ou une convention.

**ARTICLE 701 :** L'assureur ne peut être contraint de réparer ou remplacer les objets assurés.

**ARTICLE 702 :** La contribution à l'avarie commune, qu'elle soit provisoire ou définitive, ainsi que les frais d'assistance et de sauvetage sont remboursés par l'assureur, proportionnellement à la valeur assurée par lui, diminuée, s'il y a lieu, des avaries particulières à sa charge.

**ARTICLE 703 :** 1. Le délaissement ne peut être partiel, ni conditionnel. Il transfère les droits de l'assuré sur les objets assurés à l'assureur, à charge par lui de payer la totalité de la somme assurée et les effets de ce transfert remontent entre les parties au moment où l'assuré notifie à l'assureur sa volonté de délaisser.

2. L'assureur peut, sans préjudice du paiement de la somme assurée, refuser le transfert de propriété.

**ARTICLE 704 :** L'assuré qui a fait de mauvaise foi une déclaration inexacte relative au sinistre est déchu du bénéfice de l'assurance.

**ARTICLE 705 :** L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance acquiert, à concurrence de son paiement, tous les droits de l'assuré nés des dommages qui ont donné lieu à garantie.

**ARTICLE 706 :** 1. Si un même risque a été couvert par plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de la somme par lui assurée, laquelle constitue la limite de son engagement.

2. En matière d'assurance sur corps, les navires battant pavillon d'un Etat membre doivent être co-assurés en perte totale par au moins deux polices

d'assurance, dont une au moins émise par une société ayant son siège sur le territoire de l'Etat du pavillon du navire ou, à défaut, sur le territoire d'un autre Etat membre. Dans ce cas, et pour le risque de perte totale seulement, les co-assurés seront tenus solidairement au paiement de l'indemnité.

**ARTICLE 707** : Les actions nées du contrat d'assurance se prescrivent par deux ans. La prescription court à compter de la date de la survenance du sinistre.

### **Chapitre III** **Règles particulières aux diverses assurances maritimes**

#### **Section I :** ***Assurance sur corps***

**ARTICLE 708** : L'assurance des navires est contractée, soit pour un voyage, soit pour plusieurs voyages consécutifs, soit pour une durée déterminée.

**ARTICLE 709** : 1. Dans l'assurance au voyage, la garantie court depuis le début du chargement jusqu'à la fin du déchargement et au plus tard quinze jours après l'arrivée du navire à destination.

2. En cas de voyage sur lest, la garantie court depuis le moment où le navire appareille jusqu'à l'amarrage du navire à son arrivée.

**ARTICLE 710** : 1. Dans l'assurance à temps, les risques du premier et du dernier jour sont couverts par l'assurance.

2. Les jours se comptent de zéro à 24 heures, d'après l'heure du pays où la police a été émise.

**ARTICLE 711** : L'assureur ne garantit pas les dommages et pertes résultant d'un vice propre du navire, sauf s'il s'agit d'un vice caché.

**ARTICLE 712** : Sauf stipulation contraire, l'assureur ne garantit pas les dommages et pertes causés par la faute intentionnelle du capitaine.

**ARTICLE 713** : 1. Lorsque la valeur assurée du navire est une valeur agréée, les parties s'interdisent réciproquement toute autre estimation, réserve faite des dispositions des articles 682 et 702 du présent Code.

2. Toutefois, les tribunaux ne sont pas liés par la valeur assurée, s'il s'avère que cette valeur ne correspond pas à la valeur réelle du navire.

**ARTICLE 714** : 1. L'assurance sur bonne arrivée ne peut être contractée, sous peine de nullité qu'avec l'accord des assureurs du navire.

2. Lorsqu'une somme est assurée à ce titre, la justification de l'intérêt assurable résulte de l'acceptation de la somme ainsi garantie.

3. L'assureur n'est tenu que dans les cas de perte totale ou de délaissement du navire à la suite d'un risque couvert par la police, il n'a aucun droit sur les biens délaissés, sauf s'il en est l'assureur.

**ARTICLE 715** : A l'exception des dommages aux personnes, l'assureur est garant du remboursement des dommages de toute nature dont l'assuré serait tenu sur le

recours des tiers au cas d'abordage par le navire assuré ou de heurt de ce navire contre un bâtiment, corps fixe, mobile ou flottant.

**ARTICLE 716** : Dans l'assurance au voyage ou pour plusieurs voyages consécutifs, la prime entière est acquise à l'assureur, dès que les risques ont commencé à courir.

**ARTICLE 717** : 1. Dans l'assurance à temps, la prime stipulée pour toute la durée de la garantie est acquise en cas de perte totale ou de délaissement à la charge de l'assureur.

2. Si la perte totale ou le cas de délaissement n'est pas à sa charge, la prime est acquise en fonction du temps couru jusqu'à la perte totale ou à la notification du délaissement.

**ARTICLE 718** : Dans le règlement d'avaries, l'assureur ne rembourse que le coût des remplacements et réparations reconnus nécessaires pour remettre le navire en bon état de navigabilité, à l'exclusion de toute autre indemnité pour dépréciation ou chômage ou quelque autre cause que ce soit.

**ARTICLE 719** : Quel que soit le nombre d'événements survenus pendant la durée de la police, l'assuré est garanti pour chaque événement jusqu'au montant du capital assuré, sauf le droit pour l'assureur de demander après chaque événement un complément de prime.

**ARTICLE 720** : Le délaissement du navire peut être effectué dans les cas suivants :

- a) perte totale ;
- b) réparation devant atteindre les trois quarts de la valeur agréée ;
- c) impossibilité de réparer ;
- d) défaut de nouvelles depuis plus de trois mois ; la perte est réputée dans ce cas s'être produite à la date des dernières nouvelles.

**ARTICLE 721** : Il y a perte totale de navire dans le cas où le coût des réparations excéderait la valeur du navire.

**ARTICLE 722** : Le propriétaire, qui a pu raisonnablement faire réparer son navire a droit au montant total des réparations encore qu'il excède la valeur du navire qu'il aurait pu demander tout de suite. Il n'aurait droit qu'à cette valeur si son calcul avait été déraisonnable.

**ARTICLE 723** : L'armateur qui n'arrive pas à remplacer aussitôt son navire perd les bénéfices qu'il aurait pu faire ; il a droit à un dédommagement pour l'indemnité d'immobilisation qui dérive du même principe.

**ARTICLE 724** : Lorsque l'armateur du navire perdu fait valoir la perte des frets que des contrats déjà conclus devaient lui apporter, il conviendra de ne retenir que des frets nets, car les frets bruts tiennent compte de dépenses que le fréteur n'aura pas exposées.

**ARTICLE 725** : 1. En cas d'aliénation ou d'affrètement coque nue du navire, l'assurance continue de plein droit au profit du nouveau propriétaire ou de l'affrèteur, à charge pour lui d'en informer l'assureur dans le délai de dix jours et d'exécuter toutes les obligations dont l'assuré était tenu envers l'assureur en vertu du contrat.

2. Il sera toutefois loisible à l'assureur de résilier le contrat dans le mois du jour où il aura reçu notification de l'aliénation ou de l'affrètement.

3. Cette résiliation ne prendra effet que quinze jours après sa notification.

4. Le vendeur ou le fréteur reste tenu au paiement des primes échues antérieurement à l'aliénation ou à l'affrètement.

**ARTICLE 726** : L'aliénation de la majorité des parts d'un navire en copropriété entraîne seule l'application de l'article 725 ci-dessus.

**ARTICLE 727** : 1. Les dispositions relatives à l'assurance sur corps sont également applicables aux contrats d'assurance concernant le navire qui n'est assuré que pour la durée de son séjour dans les ports, rades, ou autres lieux, qu'il soit à flot ou en cale sèche.

2. Elles sont applicables aux navires en construction.

## Section II *Assurance sur facultés*

**ARTICLE 728** : 1. Les marchandises sont assurées, soit par une police n'ayant d'effet que pour un voyage, soit par une **police fonctionnant par déclaration d'aliment**.

2. Les marchandises sont assurées sans interruption, en quelque endroit qu'elles se trouvent, dans les limites du voyage défini par la police.

**ARTICLE 729** : 1. Lorsqu'une partie du voyage est effectuée par voie terrestre, fluviale ou aérienne, les règles de l'assurance maritime sont applicables à l'ensemble du voyage.

2. Toutefois, les parties contractantes peuvent négocier des polices séparées.

**ARTICLE 730** : Le délaissement des facultés peut être effectué dans le cas où les marchandises sont :

- a) perdues totalement ;
- b) perdues ou détériorées, à concurrence des trois quarts de leur valeur ;
- c) vendues en cours de route pour cause d'avaries matérielles des objets assurés par suite d'un risque couvert.

**ARTICLE 731** : Le délaissement des facultés peut également avoir lieu dans les cas ci-après :

- a) d'innavigabilité du navire et si l'acheminement des marchandises, par quelque moyen que ce soit, n'a pu commencer dans le délai de trois mois ;
- b) de défaut de nouvelles du navire depuis plus de trois mois.

**ARTICLE 732** : 1. Au cas où l'assuré qui a contracté une **police fonctionnant par déclaration d'aliment** ne s'est pas conformé aux obligations prévues par un texte législatif ou réglementaire, le contrat peut être résilié sans délai à la demande de l'assureur qui a droit, en outre, aux primes correspondant aux expéditions non déclarées.

2. Si l'assuré est de mauvaise foi, l'assureur peut exercer le droit de répétition sur les versements qu'il a effectués pour les sinistres relatifs aux expéditions postérieures à la première omission intentionnelle de l'assuré.

### Section III

#### *Assurance de responsabilité*

**ARTICLE 733** : 1. Le tiers lésé dispose, sous réserve des dispositions de l'article 734, d'un droit d'action directe à l'encontre de l'assureur garantissant la responsabilité civile de la personne responsable.

2. L'assureur ne peut payer à un autre que le tiers lésé tout ou partie de la somme due par lui, tant que ce tiers n'a pas été désintéressé et dans cette mesure, sauf en cas d'affectation de l'indemnité d'assurance à la constitution du fonds de limitation, dans les termes de l'article 108 du présent Code.

**ARTICLE 734** : En cas de constitution d'un fonds de limitation, les créanciers dont le droit est sujet à limitation, dans les termes des articles 105 à 108 du présent Code, n'ont pas d'action contre l'assureur.

**ARTICLE 735** : 1. L'assurance de responsabilité qui a pour objet la réparation des dommages causés aux tiers par le navire et qui sont garantis dans les termes de l'article 715 ci-dessus, ne produit d'effet qu'en cas d'insuffisance de la somme assurée par la police du corps.

2. Quel que soit le nombre d'événements survenus pendant la durée de l'assurance de responsabilité, la somme souscrite par chaque assureur constitue par événement la limite de son engagement.

## LIVRE VII

### **RÉGIMES DISCIPLINAIRE ET PÉNAL DE LA MARINE**

#### **MARCHANDE**

##### TITRE I

##### **DISPOSITIONS COMMUNES**

##### Chapitre I

##### **Champ d'application**

**ARTICLE 736** : Sont soumis aux dispositions du présent Livre :

a) toutes les personnes de quelque nationalité qu'elles soient, inscrites sur le rôle d'équipage d'un navire d'un Etat membre et à partir du jour de leur embarquement jusqu'au jour de leur débarquement ;

b) toutes les personnes de quelque nationalité qu'elles soient, qui se trouvent à bord d'un navire visé au paragraphe 1 ci-dessus, soit comme pilote soit comme passagers, soit comme employés ou occupées en quelque qualité que

ce soit pour les besoins du navire, soit en tant que naufragés ou passagers clandestins pendant tout le temps de leur présence sur le bâtiment ;

c) toutes les personnes de quelque nationalité qu'elles soient, qui, bien que non présentes à bord, ont commis un des délits prévus par le présent Code.

d) les marins des Etats membres qui seraient embarqués sur des navires étrangers « affrétés coque nue » avec l'autorisation du gouvernement de leur Etat.

e) Les membres de l'équipage et les marins, passagers naufragés, absents irrégulièrement ou abandonnés, qui ont été embarqués pour être rapatriés continuent d'être soumis aux dispositions du présent Code, en cas de perte du navire jusqu'à ce qu'ils aient pu être remis soit à une autorité d'un Etat ayant passé des accords de réciprocité avec les Etats membres pris individuellement, soit une autorité étrangère locale. Il en est de même des autres personnes embarquées si elles ont demandé à suivre la fortune de l'équipage.

f) Par dérogation aux dispositions qui précèdent, les militaires et marins des armées des Etats membres embarqués à quelque titre que ce soit sur un des navires visés au paragraphe 1 ci-dessus, demeurent justiciables des tribunaux militaires de leur pays pour tout délit ou crime prévu par le présent Code.

## **Chapitre II**

### **Règles relatives à l'exercice des actions publique et disciplinaire**

#### **Section I**

##### ***Prescription***

**ARTICLE 737** : 1. En ce qui concerne les crimes, les délits et contraventions prévus par le présent titre, les délais de prescription de l'action publique, de l'exécution de la peine et de l'action civile sont fixés conformément au droit commun de chaque Etat membre.

2. En ce qui concerne les fautes contre la discipline, les délais dans lesquels la sanction doit être prononcée et exécutée, sont ceux prévus pour les contraventions de simple police.

3. Les délais prévus au paragraphe précédent ne commencent à courir qu'à partir du jour où après la faute commise, le navire a touché un port de son Etat ou un port considéré comme port d'attache pour les navires des pays sans littoral des Etats membres.

#### **Section II**

##### ***Autorité de la chose jugée et de la chose décidée***

**ARTICLE 738** : 1. Aucune poursuite ne peut être exercée, en application des dispositions du présent code, lorsque la personne inculpée a été jugée définitivement à l'étranger pour le même fait, sous réserve, en cas de condamnation, qu'elle ait subi sa peine ou obtenu sa grâce ou que l'action ait été prescrite.



2. De même, toute sanction disciplinaire prononcée pour une faute éteint l'action disciplinaire pour les mêmes faits.

## **TITRE II**

### **RÉGIME DISCIPLINAIRE DE LA MARINE MARCHANDE**

#### **Chapitre I**

##### **Pouvoirs du capitaine**

**ARTICLE 739** : 1. Le capitaine a, dans l'intérêt commun, sur toutes les personnes présentes à bord, pour quelque cause que ce soit, et ainsi que la nécessité l'exige, l'autorité que comportent le maintien de l'ordre, la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition entreprise.

2. Il peut employer, à ces fins, tout moyen de coercition utile et requérir les personnes embarquées de lui prêter main-forte. Les circonstances qui ont motivées les mesures prises par le capitaine doivent être mentionnées chaque jour au livre de discipline institué par l'article 742 ci-après.

**ARTICLE 740** : 1. Lorsque le capitaine a connaissance d'une faute contre la discipline, il procède immédiatement à une enquête.

2. Le capitaine interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés et entend les témoins à charge et à décharge. Les résultats de l'enquête sont consignés au livre de discipline, sous la signature du capitaine et de deux témoins.

3. Y sont mentionnés :

- a) la nature de la faute ;
- b) le nom et les déclarations des témoins ;
- c) les explications de l'intéressé, auquel il est donné lecture des indications qui précèdent.

#### **Chapitre II**

##### **Fautes contre la discipline**

**ARTICLE 741** : 1. Sont réputés fautes contre la discipline :

a) Fautes légères

- l'ivresse à bord, avec ou sans désordre, et en dehors du service ;
- la non observation des règles de coopération, d'entraide et de vie commune et particulièrement le manque de respect mutuel entre les membres de l'équipage, surtout envers les supérieurs, les insultes, de même que les querelles et disputes à bord ;
- l'absence irrégulière à bord, lorsque cette absence n'a pas pour résultat de faire manquer le départ du navire ;
- les larcins ou filouterie dont l'importance ne justifierait pas aux yeux de l'autorité maritime compétente le dépôt d'une plainte pour vol ;

b) Fautes graves

- la désobéissance ou le refus d'obéir à tout ordre concernant le navire ou la résistance à un tel ordre ;
- toute faute dans l'exercice de la profession susceptible de nuire à la sécurité du navire ;
- la négligence dans le service de quart ou de garde ;
- le fait d'avoir allumé du feu sans permission ou de fumer dans un endroit où il est interdit de fumer ;
- l'emploi non autorisé, sans perte et sans dégradation ou l'abandon d'une embarcation, radeau ou annexe, ou la dégradation volontaire de matériel du bord ;
- la non observation des prescriptions relatives à la sécurité et à l'hygiène, aux conditions de travail, de même qu'à l'incendie.

2. Tous autres manquements à la discipline du bord sont classés, selon le cas, faute légère ou faute grave suivant l'appréciation qu'en donne l'autorité maritime compétente.

3. En cas de récidive, la faute légère est sanctionnée comme une faute grave.

### **Chapitre III**

#### **Procédure de poursuite des fautes disciplinaires devant l'autorité maritime compétente**

**ARTICLE 742 :** 1. Un livre dit « *livre de discipline* », coté et paraphé par l'autorité maritime compétente, est ouvert à bord de tout navire d'un Etat membre.

2. Le capitaine ou l'autorité maritime compétente, selon le cas, mentionne au livre de discipline la nature et les circonstances des fautes commises à bord, les résultats des enquêtes effectuées, les sanctions infligées et les mesures spéciales ordonnées.

3. Le livre de discipline doit être présenté au visa de l'autorité maritime compétente toutes les fois qu'une faute contre la discipline a été commise dans l'intervalle compris entre le dernier départ et l'arrivée.

**ARTICLE 743 :** 1. L'autorité maritime compétente tient un « *livre de punitions* » sur lequel sont inscrites les sanctions disciplinaires infligées par ses soins.

2. Les sanctions infligées sont, avec l'indication des fautes qui les ont provoquées, inscrites à la diligence de l'autorité maritime compétente à l'article matriculaire de l'intéressé.

**ARTICLE 744 :** 1. Lorsque l'autorité maritime qualifiée pour en connaître est saisie par le capitaine d'une plainte concernant une faute contre la discipline, elle convoque immédiatement l'intéressé, le capitaine et les témoins à charge et à décharge.

2. L'autorité saisie interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés et entend le capitaine et les témoins. Si les explications ne sont pas de nature à le disculper, l'autorité saisie inflige à l'intéressé l'une des sanctions prévues à l'article 745, exceptés le licenciement et la radiation qui ne peuvent être prononcés que par le Conseil de discipline.

3. La punition est mentionnée au livre de discipline du navire et au livre de punitions détenu par l'autorité maritime compétente avec les motifs la justifiant.

4. L'intéressé peut se faire assister d'un conseil de son choix.

#### **Chapitre IV** **Sanctions et recours**

**ARTICLE 745** : 1. Toute faute contre la discipline entraîne l'une des sanctions suivantes :

- a) la réprimande ;
- b) l'avertissement verbal ou écrit ;
- c) l'amende ;
- d) le blâme ;
- e) la rétrogradation ;
- f) la suspension de service sans droit à aucune rémunération pour une période ne pouvant excéder six mois ;
- g) le licenciement ;
- h) la radiation du registre national des gens de mer.

2. Les sanctions prévues aux paragraphes a à c ci-dessus sont applicables aux fautes légères.

3. Les sanctions prévues aux paragraphes d à h ne sont prononcées qu'en cas de faute grave.

**ARTICLE 746** : En ce qui concerne les amendes, le taux à infliger aux officiers, maîtres, hommes d'équipage et passagers est déterminé par l'autorité maritime compétente de chaque Etat membre.

**ARTICLE 747** : 1. Le recours formulé par la personne punie contre une décision rendue en matière disciplinaire est adressé, dans un délai de trois jours francs, sous pli recommandé, à l'autorité maritime compétente, immédiatement supérieure à celle qui a pris la décision contestée.

2. L'autorité supérieure, saisie du recours hiérarchique, statuera sur décision motivée, après enquête complémentaire et dans le délai d'un mois.

3. La décision de l'autorité supérieure est susceptible de recours administratif suivant la législation en vigueur dans chaque Etat membre.

4. Le recours n'est pas suspensif.

#### **Chapitre V** **Retraits ou suspensions de brevets et certificats**

**ARTICLE 748** : Les retraits de prérogatives attachées aux brevets et diplômes peuvent être prononcés :

- a) par mesure disciplinaire ;
- b) pour cause d'incapacité physique.

**ARTICLE 749** : 1. L'autorité maritime compétente peut, pour faute contre l'honneur, pour faute grave dans l'exercice de la profession ou pour condamnation devenue

définitive, pour infraction prévue dans le présent livre ou pour infraction aux règles visant la sauvegarde de la vie humaine en mer, prononcer contre tout marin breveté, diplômé, certifié, le retrait temporaire, partiel ou total, pour deux (2) ans au plus des droits et prérogatives afférents aux brevets, diplômes, certificats, commissions ou brevet de pilote dont il est titulaire.

2. Toutefois, le retrait peut être prononcé à titre définitif dans le cas de condamnation à une peine afflictive ou infamante, de perte totale du navire ou si le marin a déjà été l'objet de l'une des sanctions prévues à l'alinéa précédent. Le retrait ne peut intervenir qu'après avis d'un conseil de discipline.

3. Lorsque le marin diplômé est titulaire de brevets délivrés par un gouvernement étranger, il perd le droit d'exercer le commandement ou les fonctions d'officier sur les navires des Etats membres.

4. L'autorité maritime compétente ne peut prendre une décision plus sévère que celle proposée par le conseil de discipline. Cette décision est prise dans le délai de trente jours après réception de l'avis de ce conseil, et notifiée sans délai à l'intéressé qui peut se pourvoir devant la juridiction administrative compétente de chaque Etat membre.

5. Ce recours n'est pas suspensif.

**ARTICLE 750 :** Les dispositions relatives à la composition, aux attributions, au fonctionnement et au mode d'exécution des décisions du conseil de discipline sont fixées par l'autorité maritime compétente de chaque Etat membre.

**ARTICLE 751 :** 1. Lorsqu'un marin se trouve dans l'incapacité physique, constatée par un médecin des gens de mer ou un médecin habilité à cet effet et désigné par l'autorité maritime compétente, d'exercer les droits et prérogatives attachés aux brevets, diplômes, certificats, commission ou brevet de pilote dont il est titulaire, l'autorité maritime compétente peut prononcer le retrait de ses droits et prérogatives.

2. Selon le cas, le retrait est temporaire ou définitif, partiel ou total.

**ARTICLE 752 :** 1. Tout marin breveté, diplômé, certifié ou commissionné, qui est envoyé devant le conseil de discipline perd de ce fait, et jusqu'à ce qu'il ait été statué à son égard, l'exercice des droits et prérogatives afférents à son brevet, diplôme certificat ou commission.

2. Toutefois, l'autorité maritime compétente peut, par décision spéciale en attendant l'avis du conseil de discipline, maintenir l'intéressé à titre provisoire dans la jouissance partielle ou totale des droits et prérogatives dont il est titulaire.

**ARTICLE 753 :** Lorsqu'une enquête après accident de mer effectuée en vertu des dispositions de l'article 756 du présent Code, a mis en évidence à la charge d'un capitaine ou d'un pilote, les faits de nature à justifier son inculpation, l'autorité maritime compétente peut suspendre provisoirement l'exercice du droit de commander ou de piloter. Au moment où l'autorité maritime compétente décide, s'il y a lieu ou non, de renvoyer l'intéressé devant le conseil de discipline prévu à l'article 698 ci-dessus, elle décide également si la suspension doit être ou non maintenue.

**ARTICLE 754** : 1. L'autorité maritime compétente peut, pour faute grave dans l'exercice de la profession, ou pour incapacité physique dûment constatée par un médecin des gens de mer ou un médecin habilité à cet effet et désigné par l'autorité maritime compétente, interdire à tout marin non breveté, soit définitivement soit temporairement, l'exercice de toute fonction à bord qui serait incompatible avec l'incapacité professionnelle ou physique de l'intéressé.

2. Cette interdiction est prononcée après une enquête contradictoire au cours de laquelle l'intéressé est entendu.

### **TITRE III**

## **RÉGIME PÉNAL DE LA MARINE MARCHANDE**

### **Chapitre I**

#### **Définition des infractions maritimes**

**ARTICLE 755** : 1. Les infractions maritimes sont les infractions aux dispositions d'ordre public édictées par le présent Code et notamment :

- les infractions aux règles relatives à la sécurité de la navigation et à la sauvegarde de la vie humaine en mer ;
- les infractions aux règles de travail maritime ;
- les infractions aux règles de prévention de la pollution marine ;
- les infractions aux règles d'habitabilité et d'hygiène à bord des navires ;
- le transport illicite d'enfants mineurs ;
- la piraterie et autres actes illicites en mer.

2. La liste et la définition des infractions prévues au présent article sont précisées au Livre VIII, Titre I, du présent Code.

### **Chapitre II**

#### **Enquêtes nautiques après accident de mer**

**ARTICLE 756** : 1. Lorsqu'une infraction maritime a eu pour conséquence des pertes de vies humaines en mer, une perte de navire ou un échouement, ou encore un abordage ou, d'une façon générale, un accident de mer dommageable, une enquête sur les circonstances et les causes de l'accident est ouverte à la diligence de l'autorité maritime compétente, qui désigne, à cet effet, une commission d'enquête nautique composée de l'inspecteur de la navigation et du travail maritime et d'experts qualifiés.

2. Les conclusions de la commission d'enquête nautique sont transmises à l'autorité compétente pour engager les poursuites.

### **Chapitre III**

#### **Compétence et procédure en matière d'infractions maritimes**

**ARTICLE 757** : Les règles de compétence judiciaire et de procédure relatives à la poursuite et à la répression des infractions maritimes sont prévues au Livre VIII du présent Code.

## **LIVRE VIII**

# **CONTENTIEUX EN MATIERE D'INFRACTIONS MARITIMES**

## **TITRE I INFRACTIONS MARITIMES**

### **Chapitre I Généralités**

**ARTICLE 758** : Les pénalités sanctionnant les infractions maritimes, telles que définies par le présent Code, sont fixées par la législation de chaque Etat membre.

### **Chapitre II Recherche et constatation des infractions maritimes**

**ARTICLE 759** : Les contraventions, les délits et les crimes commis à bord sont recherchés et constatés soit sur la plainte de toute personne intéressée, soit d'office :

- a) par les officiers de police judiciaire ;
- b) par les administrateurs des affaires maritimes, les officiers et officiers-marinières commandant les bâtiments ou embarcations de chaque Etat, les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes ou les agents faisant fonction, les gendarmes ou assimilés, les agents des douanes et les autres fonctionnaires spécialement habilités ;
- c) par les capitaines des navires à bord desquels les crimes, les délits et contraventions ont été commis.

**ARTICLE 760** : Les procès-verbaux dûment signés, établis par les officiers et agents visés à l'article 759 ci-dessus font foi jusqu'à preuve contraire et ne sont pas soumis à affirmation. Ils sont transmis directement par les auteurs à l'autorité maritime compétente du lieu où ils se trouvent.

### **Chapitre III Obligations et pouvoirs du capitaine**

**ARTICLE 761** : 1. Dès que le capitaine a connaissance d'une contravention, d'un délit ou d'un crime commis à bord, il procède à une enquête préliminaire.

2. Les circonstances du délit ou du crime et les énonciations du procès-verbal de l'enquête préliminaire sont mentionnées au livre de discipline.

3. En cas de nécessité, le capitaine peut faire arrêter préventivement le suspect.

4. La détention préventive est subordonnée à l'observation des règles prévues par l'article 759 du présent Code.

5. L'imputation de la détention préventive sur la durée de la peine est de droit.

6. Le capitaine adresse sa plainte et les pièces de l'enquête préliminaire à l'autorité maritime compétente du premier port où le navire fait escale.

## **Chapitre IV**

### **Instruction et procédure de poursuite**

**ARTICLE 762 :** 1. Dans l'ensemble des Etats membres, l'autorité maritime compétente, saisie par le capitaine ou par l'un des officiers ou agents énumérés à l'article 759 ci-dessus ou agissant d'office, complète s'il y a lieu l'enquête effectuée par le capitaine ou procède, dès qu'elle a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire. Elle saisit ensuite le procureur de la République, sauf si elle estime que les faits ne constituent qu'une faute disciplinaire ; et, dans ce cas, la sanctionne comme telle.

2. Si le délinquant est âgé de moins de 18 ans à l'époque de l'infraction, l'autorité maritime compétente saisit le procureur de la République près le tribunal de la résidence du mineur ou de sa famille qui prendra à l'égard de ce dernier toutes mesures appropriées prévues par la législation pénale applicable aux mineurs délinquants.

3. Si le navire doit prochainement aborder dans un port d'un Etat membre, le capitaine maintient le prévenu à bord, soit en liberté provisoire (avec ou sans continuation du service s'il s'agit d'un membre de l'équipage) soit en situation d'incarcération sur le navire, en attendant sa remise à l'autorité maritime compétente.

4. Si le navire ne doit pas prochainement aborder dans un port de l'Etat membre dont il bat pavillon, le consul au premier port touché débarque le prévenu s'il le juge nécessaire, procède sur place s'il y a lieu à son incarcération provisoire et prend aussitôt que possible les mesures nécessaires pour assurer son rapatriement dans le port de son pays.

5. Toutefois, s'il n'est pas possible de prendre à terre les mesures de coercition nécessaires, le consul prononce l'incarcération provisoire du prévenu sur le navire où il était embarqué, en ordonnant qu'il sera statué à nouveau dans un prochain port.

6. Dans le cas ci-dessus, le consul confie le dossier de la procédure, sous pli fermé et scellé, au capitaine du navire pour être remis, ainsi que le prévenu, dès l'arrivée du navire dans le port de son Etat, à la disposition de l'autorité maritime compétente qui saisit le Procureur de la République dans les conditions prévues à l'article 759 ci-dessous.

7. Si le prévenu est en fuite, le dossier de l'enquête sera confié dans les mêmes formes au capitaine pour être remis à l'autorité maritime compétente de l'Etat du pavillon du navire.

**ARTICLE 763 :** 1. Lorsque la contravention, le délit ou le crime a été commis par le capitaine ou avec sa complicité, l'autorité maritime compétente procède, dès qu'elle a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire.

2. Le cas échéant, le dossier de l'enquête est transmis, sous pli fermé et scellé, à l'autorité maritime compétente de son Etat qui l'adresse au Procureur de la République.

3. Si la gravité des faits incriminés ou la sécurité du navire ou de passagers lui semble l'exiger, l'autorité maritime compétente ou l'autorité consulaire peut

prononcer l'incarcération provisoire du capitaine et son renvoi dans le port de son Etat. L'autorité maritime compétente ou consulaire prend alors, autant que possible en accord avec l'armateur, les mesures nécessaires afin de pourvoir à son remplacement.

**ARTICLE 764** : 1. Il appartient au Procureur de la République de chaque Etat membre de poursuivre, s'il y a lieu, les contraventions, les délits et les crimes prévus par le présent Code.

2. En ce qui concerne les contraventions et les délits prévus par les articles 771 et 772 ci-dessous, le Ministère public ne peut engager les poursuites qu'au vu des conclusions de l'autorité maritime compétente ou à l'expiration d'un délai de dix jours, après qu'il aura réclamé ces conclusions par lettre recommandée ou tout autre moyen laissant trace écrite.

3. Le Ministère public peut engager les poursuites pour les autres contraventions ou délits intéressant l'ordre à bord, ceux purement nautiques, ainsi que ceux intéressant la police générale de la navigation, sur avis de l'autorité maritime compétente.

4. L'autorité maritime compétente doit, si elle le demande, être entendue par le tribunal.

5. Les crimes maritimes, ainsi que les crimes de droit commun commis à bord des navires, sont de la compétence de la juridiction de chaque Etat membre compétente en matière de crimes. L'autorité maritime compétente, après avoir complété le dossier d'enquête, saisit directement le Procureur de la République, sans avoir à exprimer d'avis ni de conclusion.

## **Chapitre V** **Action civile**

**ARTICLE 765** : 1. La partie lésée par tout délit ou crime, a le droit de se porter partie civile devant les juridictions de droit commun, conformément aux dispositions en vigueur dans chaque Etat membre. Toutefois elle ne peut délivrer citation directe au suspect en cas crime, mais doit saisir le juge d'instruction.

2. La juridiction compétente est celle :

- soit de la résidence du suspect ;
- soit du port où il a été débarqué ;
- soit du lieu où il a été appréhendé ;
- soit du port d'immatriculation du navire.

## **Chapitre VI** **Droit de rétention au port des navires étrangers**

**ARTICLE 766** : 1. En cas d'urgence, lorsqu'il s'agit des faits prévus par le présent Code ou ses textes d'application, et imputables à une ou plusieurs personnes appartenant à l'équipage d'un navire étranger, l'autorité maritime compétente



peut, sans préjudice des mesures de droit commun, arrêter le navire jusqu'au dépôt au Trésor d'un cautionnement destiné à garantir l'exécution des condamnations dont elle fixe le montant.

2. En cas de condamnation définitive et non exécutée, le cautionnement est acquis définitivement au Trésor Public, déduction faite des frais et des réparations civiles.

3. Pour assurer l'exécution de ces décisions, l'autorité maritime compétente peut requérir la capitainerie du port pour s'opposer à la libre sortie du navire ou ordonner elle-même les mesures matérielles empêchant le départ du navire.

4. Dans ce cas, l'autorité maritime compétente informe le Consul de l'Etat du pavillon et le consignataire du navire des mesures prises.

### **Chapitre VII**

#### **Circonstances atténuantes, sursis, récidive**

**ARTICLE 767** : Les dispositions de droit commun de chaque Etat membre concernant les circonstances atténuantes sont applicables aux crimes et délits prévus par le présent Code. Il en est de même des dispositions relatives au sursis et à la récidive, sauf règles spéciales prévues au présent Titre.

### **Chapitre VIII**

#### **Infractions relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer**

**ARTICLE 768** : Indépendamment des pouvoirs que les officiers et agents de police judiciaire exercent conformément aux dispositions du Code de procédure pénale de chaque Etat membre, les infractions aux conventions internationales, au présent Code, aux règlements sur la sauvegarde de vies humaines en mer et sur l'habitabilité à bord des navires, font l'objet d'un constat établi par les administrateurs des affaires maritimes et les inspecteurs de la navigation maritime. Ceux-ci peuvent également constater les infractions aux marques de franc-bord sur tous les navires.

**ARTICLE 769** : 1. Les procès verbaux dressés par les agents cités à l'article 768 ci-dessus font foi jusqu'à preuve contraire. En ce qui concerne les infractions commises sur les navires, les procès verbaux sont transmis immédiatement à l'autorité maritime compétente. L'autorité maritime compétente peut, selon le cas, saisir le procureur de la République, ou transmettre le procès-verbal à l'autorité maritime de l'Etat du pavillon.

2. Les infractions aux dispositions des conventions relatives à la sécurité de la navigation et à celles du présent Code sont jugées par le tribunal compétent du lieu de l'infraction ou par celui dans le ressort duquel le navire est immatriculé.

**ARTICLE 770** : Le montant des amendes, les peines d'emprisonnement infligées aux personnes (constructeurs, armateurs, capitaines) qui enfreindraient les dispositions des conventions visées à l'article 178 du présent Code sont laissées à la discrétion de chaque Etat membre.

### **Chapitre IX**

#### **Infractions concernant la police intérieure du navire**

**ARTICLE 771** : Relèvent du pouvoir discrétionnaire de l'autorité maritime de chaque Etat membre, la constatation et la répression des infractions touchant la police intérieure du navire, à savoir :

- absence irrégulière ayant retardé le départ du navire, et abandon de poste ;
- abandon du navire par le capitaine ;
- absence du capitaine à la passerelle du navire à l'entrée et à la sortie des ports ;
- abus d'autorité ;
- inexécution des obligations du capitaine ;
- inscription frauduleuse sur les documents de bord ;
- usurpation de commandement ;
- fraude ou contrebande ;
- détournement du navire ou de la cargaison ;
- fausse route intentionnelle ;
- emprunts illicites sur le navire, vente illicite ;
- suppression ou détournement de lettres ;
- altération des vivres ;
- détérioration d'objets utiles à la navigation ;
- vols commis à bord ;
- dissipation d'avance par un marin ;
- introduction d'alcool à bord ;
- introduction à bord de drogues et de stupéfiants
- ivresse pendant le quart, ivresse habituelle ;
- outrage envers un supérieur ;
- outrage ou voie de fait envers un subalterne ;
- voies de fait contre le capitaine
- refus formel d'obéissance après sommation ;
- violence à bord, rébellion ;
- complot contre le capitaine ;
- réitération des fautes graves contre la discipline.

### **Chapitre X**

#### **Infractions concernant la police de la navigation**

**ARTICLE 772** : Relèvent du pouvoir discrétionnaire de l'autorité maritime compétente la constatation et la répression des infractions ci-après concernant la police de la navigation, à savoir :

- fait de ne pas arborer le pavillon ;
- refus par le capitaine de transporter un prévenu ;
- refus de répondre à l'appel d'un bâtiment de guerre ;
- abandon d'un blessé ou d'un malade à terre ;
- infractions aux dispositions sur le travail, la nourriture et le couchage ;
- infractions aux règles sur le commandement ;
- navigation sans titre ;
- infractions à la réglementation sur le rôle d'équipage ;
- fausses pièces professionnelles maritimes ;
- accès des bords non autorisés ;
- embarquement clandestin ;
- défaut de dépôt obligatoire du rôle d'équipage ;
- infractions du capitaine sur rades étrangères ;
- transport et déchargement de déchets industriels toxiques ;

- vol ou recel d'épaves ;
- perte ou destruction volontaire du navire ;
- infractions aux règlements pour prévenir les abordages ;
- abordage, échouement par négligence du capitaine ou abandon du navire par le capitaine ;
- instigation d'infractions maritimes ;
- infractions aux règles relatives à la navigation réservée ;
- pilotage d'un navire sans commission régulière de pilote maritime ;
- refus de communiquer les documents et informations requis par l'autorité maritime compétente.

## **Chapitre XI**

### **Infractions concernant les transports maritimes**

**ARTICLE 773** : La constatation des infractions relatives à l'organisation générale des transports maritimes et leur répression sont laissées à la discrétion de chaque Etat membre.

**ARTICLE 774** : Constitue une infraction dont la constatation et la répression sont laissées à la discrétion de chaque Etat membre, le transport maritime de ligne régulière en provenance ou à destination d'un Etat membre sans l'autorisation requise à l'article 464 du présent Code.

**ARTICLE 775** : Constitue une infraction dont la constatation et la répression sont laissées à la discrétion de chaque Etat membre, l'importation ou l'exportation par voie maritime de marchandises non couvertes par le document électronique de suivi de cargaison requis à l'article 465 du présent Code.

## **Chapitre XII**

### **Infractions concernant la pollution marine**

**ARTICLE 776** : 1. Les manquements aux obligations et interdictions prévues par les dispositions du Livre IV du présent Code, constituent des infractions pénales.

2. La législation de chaque Etat membre fixera les pénalités applicables. Conformément à l'article 4 paragraphe 4 de la Convention internationale de 1973/1978 pour la prévention de la pollution des mers par les navires, les sanctions prévues doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les contrevenants éventuels, et d'une sévérité égale quel que soit l'endroit où l'infraction a été commise.

3. La législation nationale fixe également les procédures de constatation des infractions.

**ARTICLE 777** : Les sanctions prévues par le présent chapitre sont applicables au-delà des limites de la mer territoriale, dès lors que ses dispositions le prévoient expressément, ou que les conventions internationales auxquelles les Etats membres sont partie le prévoient.

## **Chapitre XIII**

### **Infractions concernant les règles du travail maritime**

#### **Section I**

### *Procédures de plainte à bord*

**ARTICLE 778** : 1. Une réglementation des procédures permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions relatives aux droits des gens de mer doit exister à bord des navires battant pavillon de chaque Etat membre.

2. La victimisation d'un marin ayant porté plainte est interdite et sanctionnée conformément aux prescriptions du présent Code et de la législation nationale de chaque Etat membre.

3. Les dispositions du présent article et les sections correspondantes du Code sont sans préjudice du droit du marin de chercher réparation par tout moyen légal lui paraissant approprié.

**ARTICLE 779** : 1. Sans préjudice d'une portée plus large que les législations ou les conventions collectives nationales pourront préciser, les gens de mer pourront avoir recours aux procédures à bord pour porter plainte sur toute question constituant selon eux une infraction aux prescriptions des droits des gens de mer.

2. L'autorité maritime compétente prévoit l'établissement de procédures de plainte à bord appropriées en vue de satisfaire aux prescriptions de l'article précédent. Ces procédures doivent viser à ce que le litige à l'origine de la plainte soit réglé au niveau le plus bas possible. Cependant, dans tous les cas, les gens de mer ont le droit de porter plainte directement auprès du capitaine et, s'ils le jugent nécessaire, auprès d'autorités extérieures appropriées.

3. Les gens de mer ont le droit d'être accompagnés ou représentés pendant la procédure de plainte à bord et des mesures seront prévues pour prévenir la victimisation de gens de mer ayant porté plainte.

4. Le terme «victimisation» désigne tout acte malveillant, quel qu'en soit l'auteur, à l'encontre d'un marin ayant présenté une plainte qui n'est pas manifestement abusive, ni calomnieuse.

5. Tous les gens de mer doivent recevoir, outre un exemplaire de leur contrat d'engagement maritime, un document décrivant les procédures de plainte en vigueur à bord du navire. Le document doit mentionner notamment les coordonnées de l'autorité compétente dans l'Etat du pavillon et, si ce n'est pas le même, dans le pays de résidence des gens de mer, ainsi que le nom d'une ou de plusieurs personnes se trouvant à bord qui seraient susceptibles, à titre confidentiel, de les conseiller de manière impartiale quant à leur plainte et de les aider de toute autre manière à mettre en œuvre la procédure de plainte qui leur est ouverte pendant qu'ils sont à bord.

### *Section II*

#### *Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer*

**ARTICLE 780** : 1. Une plainte d'un marin alléguant une infraction aux prescriptions relatives aux droits des gens de mer peut être déposée auprès de l'autorité maritime compétente du port où le navire fait escale. Dans ce cas, cette autorité doit diligenter une enquête préalable.

[2. Dans les cas appropriés, eu égard à la nature de la plainte, l'enquête préalable doit vérifier si les procédures de plaintes à bord prévues à l'article 778 ont été envisagées. L'autorité maritime compétente peut également mener une inspection plus détaillée conformément à l'article 779].

3. L'autorité maritime compétente doit, dans les cas appropriés, encourager le règlement de la plainte à bord du navire.

4. Si l'enquête ou l'inspection menée au titre du présent article révèle la non-conformité avec l'article 196 du présent Code, les dispositions de cet article s'appliquent.

5. Lorsque les dispositions du paragraphe 4 ci-dessus ne s'appliquent pas et que la plainte n'a pas été réglée à bord du navire, l'autorité maritime compétente doit sans délai en aviser l'Etat du pavillon, en cherchant à obtenir, dans un délai prescrit, des conseils et un plan de mesures correctives.

6. Lorsque la plainte n'a pas été réglée malgré les mesures prises conformément au paragraphe 5 ci-dessus, l'Etat du port doit communiquer une copie du rapport établi par l'inspecteur de la sécurité de la navigation et du travail maritimes au Directeur général du BIT. Le rapport doit être accompagné de toute réponse reçue dans les délais prescrits de la part de l'autorité compétente de l'Etat du pavillon. Les organisations d'armateurs et de gens de mer appropriées de l'Etat du port sont également informées. En outre, des statistiques et des informations concernant les plaintes réglées doivent être régulièrement communiquées par l'Etat du port au Directeur général du BIT. Ces deux communications sont faites afin que, sur la base d'une action appropriée et rapide, un registre de ces informations soit tenu et porté à la connaissance des parties, y compris les organisations d'armateurs et de gens de mer qui sont susceptibles d'utiliser les moyens de recours pertinents.

7. Des mesures appropriées doivent être prises pour garantir la confidentialité des plaintes déposées par les gens de mer.

## **Chapitre XIV** **Infractions diverses**

**ARTICLE 781** : Relève de la compétence de chaque Etat membre la répression des infractions diverses telles que :

- les infractions à la réglementation des épaves ;
- les infractions relatives au placement des marins ;
- les infractions relatives au pilotage ;
- le fait pour un membre de l'équipage d'avoir provoqué une visite à bord en formulant des allégations inexactes.

## **Chapitre XV** **Actes illicites en mer**

### **Section I** ***Transport illicite d'enfants mineurs***

**ARTICLE 782** : Est considéré comme transport illicite d'enfants mineurs l'un ou l'autre des actes ci-après :

- le fait pour les parents, ou pour l'un d'entre eux, ou pour le tuteur ou toute autre personne exerçant ou non l'autorité parentale, de faire embarquer à bord d'un navire un enfant ou un adolescent de moins de 18 ans, pour son propre compte ou pour être remis à un tiers, moyennant paiement ou non, en vue de l'exploitation de sa personne ou du travail dudit enfant ou adolescent ;
- l'embarquement, en toute connaissance de cause, par le transporteur ou le capitaine, d'enfants ou d'adolescents visés à l'alinéa ci-dessus ;
- toute participation volontaire au convoyage de tels enfants ou adolescents ;
- l'embarquement par le capitaine ou par tout membre d'équipage, même à l'insu du capitaine, d'enfants ou d'adolescents de moins de 18 ans aux fins de pédophilie ou de prostitution.

### **Section II** ***Actes de piraterie***

**ARTICLE 783** : 1. On entend par piraterie, l'un quelconque des actes suivants :

- a) tout acte illicite de violence commis par l'équipage ou des passagers d'un navire privé, agissant à des fins privées et dirigé :
  - i) contre un autre navire ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ;
  - ii) contre un navire, des personnes ou des biens en un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ;
- b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire pirate, en connaissance de cause ;
- c) tout acte d'incitation à commettre les actes définis aux alinéas a) et b), ci-dessus, ou commis dans l'intention de les faciliter.

2. Les dispositions du présent article s'appliquent à tout bâtiment de guerre ou à tout navire affecté à un service public dont l'équipage mutiné s'est rendu maître.

### **Section III** ***Actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime***

**ARTICLE 784** : 1. Commet une infraction pénale, toute personne qui, illicitement et intentionnellement :

- a) s'empare d'un navire ou en exerce le contrôle par violence, ou menace de violence ;
- b) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un navire, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ;

- c) détruit un navire ou cause à un navire ou à sa cargaison des dommages qui sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ;
- d) place ou fait placer sur un navire, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou une substance propre à détruire le navire ou à causer au navire, à sa cargaison de dommages qui compromettent ou sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation d'un navire ;
- e) détruit ou endommage gravement des installations ou services de navigation maritime ou en perturbe gravement le fonctionnement ;
- f) communique une information qu'elle sait fautive et, de ce fait, compromet la sécurité de la navigation d'un navire ;
- g) blesse ou tue toute personne, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec l'une des infractions prévues aux alinéas a) à f) ci-dessus, que celle-ci ait été commise ou tentée.

2. Commet également une infraction pénale toute personne qui :

- a) incite une autre à commettre l'une des infractions prévues au paragraphe 1 ci-dessus, si l'infraction est effectivement commise, ou de toute manière le complice de la personne qui commet une telle infraction ;
- b) menace de commettre l'une quelconque des infractions prévues aux alinéas b), c) et e) du paragraphe 1, si cette menace est de nature à compromettre la sécurité dudit navire, ladite menace étant ou non assortie d'une condition visant à contraindre une personne physique ou morale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque.

#### Section IV

#### *Actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes et mobiles situées sur le plateau continental*

**ARTICLE 785 :** 1. Commet une infraction pénale, toute personne qui, illicitement et intentionnellement :

- a) s'empare d'une plate-forme ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence ;
- b) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'une plate-forme, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la plate-forme ;
- c) détruit une plate-forme ou lui cause des dommages qui sont de nature à compromettre sa sécurité ;
- d) place ou fait placer sur une plate-forme, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou une substance de nature à détruire la plate-forme ou à compromettre sa sécurité ;
- e) blesse ou tue toute personne, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec des infractions prévues aux alinéas a) à d).

2. Commet également une infraction pénale toute personne qui :

- f) tente de commettre des infractions prévues au paragraphe 1 ci-dessus ;
- g) incite une autre personne à commettre l'une des infractions, si l'infraction est effectivement commise ou est de toute autre manière le complice de la personne qui commet une telle infraction ;
- h) menace de commettre l'une quelconque des infractions prévues aux alinéas b) et c) du paragraphe 1 ci-dessus, si cette menace est de

nature à compromettre la sécurité de la plate-forme ; ladite menace étant ou non assortie, selon la législation nationale, d'une condition visant à contraindre une personne physique ou morale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque.

#### Section V

#### *Diffusion d'émissions non autorisées depuis la haute mer*

**ARTICLE 786** : Constituent des infractions punissables selon la législation de chaque Etat membre, les émissions illégales de radio ou de télévision diffusées à l'intention du grand public depuis un navire ou une installation fixe ou mobile en haute mer, en violation des règlements internationaux relatifs aux répartitions des fréquences.

**ARTICLE 787** : En haute mer, chaque Etat membre peut arrêter toute personne, ou arraisonner tout navire qui diffuse, à destination de son territoire, des émissions non autorisées, et saisir le matériel d'émission.

**ARTICLE 788** : 1. Tous les Etats membres coopèrent à la répression des émissions non autorisées diffusées depuis la haute mer.

2. Entre Etats membres, la coopération comporte des échanges d'informations sur les navires et les émissions en cause, ainsi que la mise en commun de moyens nautiques susceptibles d'intervenir à l'encontre de ces émissions non autorisées.

#### Section VI

#### *Actes de terrorisme à bord des navires et des plates formes*

**ARTICLE 789** : 1. Commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement et intentionnellement :

- emploie à bord, contre ou à partir d'un navire, des armes, des explosifs ou des substances biologiques, chimiques ou nucléaires (BCN) dans un but d'intimidation ou de contrainte à l'égard de populations ou de gouvernements ;
- transporte à bord d'un navire les mêmes armes ou substances dans le même but d'intimidation ou de contrainte ;
- utilise un navire dans le but de faire des victimes ou de causer de graves dommages ;
- transporte, en connaissance de cause, des armes BCN à bord d'un navire ;
- transporte, en connaissance de cause, à bord d'un navire des substances destinées à être intégrées dans un processus de fabrication d'engins nucléaires, en dehors de tout accord ou contrôle de l'AIEA ;
- transporte, en connaissance de cause, à bord d'un navire des matériels destinés à être utilisés de façon significative dans la production d'armes BCN.



2. Ne sont pas répréhensibles les transports de substances ou matériels nucléaires effectués à partir de ou vers le territoire d'un Etat membre du Traité de non-prolifération nucléaire, sous le contrôle des autorités compétentes de cet Etat.

**ARTICLE 790 :** 1. Les navires étrangers suspectés de transporter des personnes commettant ou pouvant avoir commis des infractions mentionnés à l'article précédent peuvent être arraisonnés et visités à l'initiative de l'autorité maritime, du Commandant de la marine nationale et/ou des autorités judiciaires.

2. Toutefois, de telles actions ne peuvent être conduites au-delà de la limite des eaux territoriales qu'avec l'accord et en coopération avec les autorités compétentes de l'Etat du pavillon, selon la procédure et les formes prescrites à l'article 8 bis du protocole de 2005 à la Convention SUA.

## **TITRE II**

### **JURIDICTIONS COMPÉTENTES**

#### **Chapitre I** **Généralités**

**ARTICLE 791 :** Relèvent de la juridiction de chaque Etat membre :

- les infractions commises à bord des navires battant son pavillon, en quelque lieu qu'ils se trouvent ;
- les infractions commises à bord des navires étrangers se trouvant dans ses eaux territoriales, à l'exception de celles qui intéressent exclusivement la police intérieure du navire ;
- les infractions commises à bord des navires étrangers se trouvant dans sa zone économique exclusive, lorsqu'elles portent atteinte à la préservation du milieu marin.

**ARTICLE 792 :** 1. La connaissance des contraventions, des délits et crimes, commis par les personnes visées à l'article 736 du présent Code est du ressort des juridictions de droit commun de chaque Etat membre.

2. Toute condamnation pour contravention, délit ou crime prévu par le présent Code donne lieu à l'établissement d'un extrait du jugement ou de l'arrêt, qui est adressé immédiatement à l'autorité maritime compétente pour transcription au registre d'identification des gens de mer de chaque Etat membre ou des pays avec lesquels ont été passés des accords de réciprocité avec les Etats membres pris individuellement.

#### **Chapitre II** **Crimes de piraterie**

**ARTICLE 793** : La répression du crime de piraterie relève de la compétence de l'autorité judiciaire de chaque Etat membre, conformément aux conventions internationales en vigueur.

### **Chapitre III** **Emissions non autorisées**

**ARTICLE 794** : Les infractions en matière d'émissions depuis la haute mer relèvent de la compétence des tribunaux de droit commun de tout Etat membre, lorsque, conformément aux dispositions de l'article 109, alinéa 3 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982, cet Etat est, soit :

- l'Etat du pavillon du navire émetteur ;
- l'Etat d'immatriculation de l'installation ;
- l'Etat dont la personne qui commet l'infraction est ressortissante ;
- l'Etat où les émissions peuvent être captées ;
- l'Etat dont les radiocommunications autorisées risquent d'être brouillées par ces émissions.

### **Chapitre IV** **Autres actes illicites en mer et actes de terrorisme**

**ARTICLE 795** : Les autres actes illicites en mer, tels qu'ils sont définis aux articles 784 et 785 et les actes de terrorisme tels que définis à l'article 789 du présent Code, sont de la compétence des tribunaux des Etats définis à l'article 6 de la Convention de Rome, dite « SUA », de 1988.

## **LIVRE IX**

# **JURIDICTIONS MARITIMES ET ARBITRAGE**

## **TITRE I**

### **JURIDICTIONS MARITIMES**

**ARTICLE 796** : 1. Dans chaque Etat membre, il est institué un tribunal commercial maritime ou une chambre maritime au sein des tribunaux de commerce ou des tribunaux d'instance, pour connaître du contentieux maritime.

2. Dans chaque Etat membre, il est également institué une chambre maritime au sein de la Cour d'appel compétente pour connaître des décisions rendues en premier ressort par les juridictions visées au paragraphe précédent.

3. Les modalités de fonctionnement et la composition de ces juridictions spécialisées sont fixées par la législation de chaque Etat membre dans le cadre de son organisation judiciaire.

4. Les arrêts rendus par la chambre maritime de la Cour d'appel sont susceptibles de recours devant la Cour de justice communautaire.

5. Les délais de recours devant la Cour de justice communautaire sont ceux fixés par le règlement de ladite Cour.

## **TITRE II**

### **ARBITRAGE**

**ARTICLE 797 :** Les parties peuvent, au lieu de se pourvoir devant les juridictions mentionnées à l'article 796 ci-dessus, convenir de porter le litige qui les oppose :

- devant un tribunal arbitral à caractère international ou régional, s'il s'agit d'un contentieux mettant en présence des parties ou des intérêts situés eux-mêmes dans des Etats différents ;
- devant un ou plusieurs arbitres résidant dans l'Etat où le litige a pris naissance, si ce dernier présente un caractère purement national.

## **LIVRE X**

### **DISPOSITIONS FINALES**

#### **TITRE I**

##### **ENTREE EN VIGUEUR**

**ARTICLE 798 :** 1. Le présent Code abroge et remplace toutes dispositions antérieures contraires.

2. Sauf dispositions contraires, le présent Code est impératif dans toutes ses prévisions et est directement applicable dans tous les Etats membres.

3. Il entre en vigueur dès son adoption par le Conseil des Ministres de l'Union Economique de l'Afrique Centrale (UEAC) et est publié au Bulletin Officiel de la Communauté.

#### **TITRE II**

##### **REGLEMENT DE LITIGES NES DE L'INTERPRETATION ET/OU DE L'APPLICATION DU PRESENT CODE**

**ARTICLE 799 :** Tout différend entre deux ou plusieurs Etats membres relevant de l'interprétation ou de l'application du présent Code, que ces Etats n'auraient pu régler par voie de négociation ou par tout autre mode de règlement extrajudiciaire, pourra être porté, à la requête de l'un d'eux, devant la Cour de justice communautaire.

#### **TITRE III**

## **REVISION**

**ARTICLE 800** : Trois ans après l'entrée en vigueur du présent Code, tout Etat membre ou la Commission de la C.E.M.A.C. peut en demander la révision. La Commission de la C.E.M.A.C. notifie la demande de révision à tous les Etats membres et convoque une commission de révision dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui à chacun des Etats membres.

**LISTE DES TEXTES NATIONAUX AUXQUELS LE CODE COMMUNAUTAIRE  
FAIT RENVOI POUR SON APPLICATION<sup>1</sup>**

<b>Article du Code</b>	<b>Objet du texte national d'application</b>	<b>Observations</b>
14	Gestion et protection du DPM	Texte législatif
17	Définition de lignes de bases droites	S'il y a lieu
18	Définition des frontières maritimes inter-Etats	Selon procédure UNCLOS
20	Institution d'une zone contigüe	S'il y a lieu
28	Conditions d'immatriculation des navires	
182 à 185	Composition et fonctionnement des commissions de visite de sécurité	
187	Taux des taxes de visites de sécurité	
191 et 192	Règles de sécurité des navires de plaisance et embarcations traditionnelles	A fixer pour toutes les catégories de navires non couvertes par la Convention SOLAS
202	Normes SMDSM applicables sur le plan national	
210	Application du Code ISPS	En particulier, désignation des Ministres compétents
212	Agrément des Sociétés de classification et conventions correspondantes	
252	Plan de coordination SAR et organisation d'un MRCC	Règlement interministériel
348	Organisation des inspections (sécurité et prévention de la pollution) à bord des plateformes	Règlement interministériel
357	Plan National d'Intervention d'Urgence	Règlement interministériel
397	Procédures de conciliation et d'arbitrage dans les conflits collectifs du travail maritime	Règlement interministériel
401	Organisation et contrôle du système de placement des marins	Règlement interministériel, conforme à la Convention OIT de 2006 sur le Travail Maritime
404	Conditions d'aptitude physique des marins	En conformité avec les normes OIT/OMS
412	Conditions de délivrance des brevets et certificats ; Approbation des programmes de formation	En conformité avec STCW 95  S'il y a des établissements de formation
413	Définition et conditions de délivrance des brevets et certificats « pêche »  Approbation des programmes de formation	Règlement interministériel, conforme à STCW-F  S'il y a des établissements de formation
424	Conditions de paiement des salaires des	

<sup>1</sup> Ne sont pris en compte dans ce tableau que les textes législatifs ou réglementaires de portée générale ; ne sont pas mentionnées les décisions à prendre au cas par cas par l'Autorité maritime compétente (par exemple, les décisions d'effectif minimum, les périmètres de protection des plates-formes...)

	marins	Règlement interministériel
437	Conditions de délivrance des brevets et certificats de cuisinier de navire	Règlement interministériel
457	Etat-civil à bord	Règlement interministériel
459	Règlement des successions En cas de décès à bord	Règlement interministériel
660	Organisation et fonctionnement des stations de pilotage	
750	Organisation et fonctionnement des conseils de discipline	
758	Fixation des pénalités pour les différentes catégories d'infractions maritimes	Du ressort de la Loi Pénale
796	Organisation d'une chambre maritime au sein des tribunaux judiciaires	Proposition au Ministère de la Justice

## INDEX ALPHABETIQUE

(Les chiffres renvoient aux numéros des articles)

### A

#### Abordage

- notion, 219
- réparation des dommages consécutifs à un abordage, 220 (1)
- navire, bateaux et engins nautiques, 220 (2)
  - abordage fortuit, abordage douteux, 221
  - faute du navire, 222, 223 (3)
  - faute commune, réparation proportionnelle, réparation équitable, 223 (1)
  - faute du pilote, 224
- dommages au navire, aux marchandises, aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou autres personnes se trouvant à bord, 223 (2)
- dommages causés à un autre navire, aux choses ou aux personnes se trouvant à bord, 225
- prescription, 226
- navire de guerre, navire d'Etat exclusivement affecté à un service public, 227
- obligation des capitaines en cas d'abordage, 228
- limitation de responsabilité, 229

#### Acconier

- missions, 628
- document à émettre et sanction du défaut d'émission de ce document, forme du document, 629
- marchandises dangereuses, 636
- responsabilité
  - étendue, 630
  - principe, 631 (2)
  - conditions et limites, 632
  - prescription, 633
  - caractère d'ordre public du régime de responsabilité, 635
- loi applicable aux opérations de manutention et d'acconage en matière internationale, 634 (1)
- tribunal compétent, 634 (2) et (3)
- garantie de recouvrement et voie d'exécution, 637

#### Accord de réciprocité, 2 (1)

#### Actes illicites en mer, 782 à 790

- transport illicite d'enfants mineurs, 782
- actes de piraterie, 783
- actes illicites contre la sécurité de la navigation, 784
- actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes et mobiles, 785
- diffusion d'émissions non autorisées, 786 à 788
- acte de terrorisme, 789 et 790

#### Affrètement

- règles générales, 469 et 470

- liberté contractuelle, 469 (2)
- charte-partie, 470
- privilège du fréteur, 471 et 472
- loi applicable en matière internationale, 473
- prescription du contrat, 474

#### Affrètement coque-nue

- notion, 500
- affréteur, 501, 504 à 507
  - responsabilité envers le fréteur, 501
  - droit d'exploitation du navire et de ses accessoires ("usus"), 504
  - obligations de l'affréteur, 505 à 507
- obligations du fréteur, 502 et 503

#### Affrètement à temps

- notion, 490
- charte-partie, 493
- affréteur
  - responsabilité, 492
  - obligations, 496
    - fret, 498 et 499
  - obligation du capitaine envers l'affréteur, 497
- fréteur
  - responsabilité, 491
  - obligations, 494 et 495

#### Affrètement au voyage, 475 à 489

- notion, 475
- mentions de la charte-partie, 477
- fréteur, 476 à 479
  - responsabilité du fréteur, 476
  - obligations du fréteur, 478 et 479
- affréteur, 480 à 489
  - obligations financières, 486 (3), 488 et 489
  - obligations contractuelles, 480, 481(1),
  - jour de planche, 482
  - surestaries, 483
  - force majeure, 484, 486
  - faculté de résiliation unilatérale, 485
  - empêchement durable d'entrée dans le port, 487
  - arrêt définitif du navire pendant le voyage, 488
  - déchargement pendant le voyage, 489

#### Sous-affrètement, 508 à 510

#### Arbitrage maritime, 797

#### Autorisation de participation au transport de ligne régulière, 464

#### Armateur

- obligation de l'armateur envers le marin, 423 et ss
  - permission à terre aux gens de mer, 418
  - salaire, 423 à 429
  - repos, 430 et 431
  - congés, 432 à 434
  - logement et loisirs, 435 et 436
  - alimentation et service de table, 437

- soins médicaux, 438 et 439
- rapatriement, 440 et 441
- responsabilité en matière de protection de la santé et des soins médicaux des gens de mers, 442 et 443

#### **Assistance maritime**

- notion, 243
- rémunération de l'assistance, 244 à 251
- rémunération conventionnelle, 248
- annulation ou modification judiciaire de la convention d'assistance, 249
- rémunération judiciaire, 250
- envois postaux, 251
- responsabilité de l'assistant, 257
- obligation d'assistance, 255, 647,

#### **Assurances maritimes**

- dispositions générales, 672 à 676
- conclusion du contrat, 677 à 686
- obligations de l'assureur, 687
- clause "franc d'avarie", 688
- faute de l'assuré ou de ses préposés terrestres, 689
- faute du capitaine ou de l'équipage, 690 (1)
- changement de route, 690 (2)
- risques non couverts, 691 et 693
- sinistre d'origine inconnue, 692
- obligations de l'assuré, 694
- sanction du défaut de paiement de prime, 695 et 696
- procédure collective d'apurement du passif, 697
- sauvetage des objets assurés, 698
- assurance ou garantie financière des dommages par pollution, 699
- règlement de l'indemnité, 700 à 707
  - option, 700
  - contribution à l'avarie commune, 702
  - délaissement, 703
  - déclaration inexacte, 704
  - subrogation, 705
  - assureurs multiples, 706 (1)
  - coassurance, 706 (2)
  - prescription, 707
- assurance sur corps, 708 à 727
  - différents types, 708
    - assurance au voyage, 709
    - assurance à temps, 710
    - vice caché, vice propre, 711
    - faute intentionnelle du capitaine, 712
    - valeur agréée, valeur assurée 713
    - assurance sur bonne arrivée, 714
    - garantie de l'assureur en cas d'abordage, 715
    - règlement d'avarie, 718
    - capital assuré, 719
    - délaissement du navire, 720
    - perte totale du navire, 721
    - réparation du navire, 722
    - remplacement du navire, 723
    - perte de fret, 724
    - aliénation ou affrètement coque-nue, 725

- aliénation de la majorité des parts d'un navire en copropriété, 726
- navire en construction, 727 (2)
- assurance sur facultés, 728 à 732
  - différents types, 728 (1)
  - durée, 728 (2)
  - transport multimodal transmaritime, 729
  - délaissement des facultés, 730 et 731
  - police flottante, 732
- assurance responsabilité, 733 à 735
  - remboursement de l'assuré, 733
  - constitution d'un fonds de limitation, 734
  - dommages causés aux tiers, 735 (1)
  - limite de l'engagement de l'assureur, 735 (2)

#### **Avaries**

- notion, 258, 264
- avaries particulières, 259
- avaries communes, 260 et ss.
  - notion, 260 et 261
  - classement, 262
  - avarie commune et faute, 263
  - contribution aux avaries communes, 265 à 274
    - règlement, 275 à 278
    - prescription, 276
    - pouvoirs du capitaine en matière de contribution aux avaries communes, 277
    - privilège de l'armateur, 278

#### **Auxiliaires de transport maritime**, 620 à 660

- statut administratif, 620
- auxiliaires au service de la cargaison, 621 à 642
- auxiliaires au service du navire, 643 à 671

#### **B**

#### **Bourse nationale de fret**, 467

**Boîte noire**, voir "*Enregistreur de données de navigation*"

#### **C**

#### **Capitaine**

- définition et responsabilité, 374
- attributions, 375 et 376
- engagements nécessitant un pouvoir spécial, 377
- restrictions aux attributions du capitaine, 378
- congédiement, 379
- contrat d'engagement, 380 et 381
- juridiction compétente en matière de contrat d'engagement, 382
- obligations en matière de pilotage, 646, 650, 651
- obligations et pouvoirs du capitaine en matière d'infractions maritimes, 761
- attributions publiques, le capitaine représentant de l'Etat, 454 à 457
- pouvoirs du capitaine, 739, 740 et 761

#### **Code communautaire de la marine marchande**

- champ d'application, 1
- entrée en vigueur, 798
  - effet, 798 (1)
  - caractère impératif, 798 (2)



- publication au bulletin officiel de la Communauté, 798 (3)
- règlement de litiges nés de l'interprétation et/ou de l'application, 799
- révision, 800

**Code de conduite des conférences maritimes**, 661

**Commissionnaire de transport**, voir *Entrepreneur de transport multimodal*

**Consignataires**

- dispositions communes, 621
- loi applicable en matière internationale, 621 (1)
- tribunal compétent, 621 (2)
- caractère limitatif de la liste des tribunaux potentiellement compétents, 621 (3)
- prescription, 621 (4)
- consignataire du navire, 622 à 624
- mission, 622
- privilège, 623
- responsabilité, 624 (1) et (2)
- pouvoir de représentation judiciaire de l'armateur, 624 (3)
- tribunal compétent en cas d'action dirigée contre l'armateur, 624 (4)
- garantie des condamnations pécuniaires prononcées contre l'armateur étranger, 624 (5)
- responsabilité en matière de paiement des droits de pilotage, 658
- consignataire de la cargaison, 625 et 626
  - notion, 625 (1)
  - obligation d'émettre des réserves, 625 (2)
  - sanction du défaut de réserve, 625 (3)
  - régime de responsabilité, 626

**Courtier maritimes**, 643

**Croisières maritimes**

- titre de croisière, 609 à 611
  - obligation de délivrance, 609
  - notion, 611
  - billet de croisière, mentions, 610
- responsabilité de l'organisateur de croisières, 612 et 613
- caractères d'ordre public des dispositions, 614

**D**

**Définitions**, 2

**Document électronique de suivi des cargaisons**, 465, 466

**Domaine public maritime**

- composition et délimitation, 12 et 13
- gestion et protection, 14 et 15

**E**

**Eaux territoriales**, 16 à 18

**Echouement**

- définition, 230
- délaissement, 231
- transport de passagers, fortune de mer, risque couvert par la police corps, 232
- créance de loyer des marins, 233

**Entrepreneur de manutention**

- missions, 627 et 628
- obligations en matière documentaire, 629 (1) et (2)
- possibilité de substituer un document électronique au document papier, 629 (3)
- signature du document, 629 (4)
- responsabilité, 630 à 632
  - étendue, 630
  - régime, 631
    - neutralisation du cas excepté, 631 (3)
    - limitation, 632
- prescription, 633
- loi applicable aux opérations de manutention en matière internationale, 634 (1)
- tribunal compétent, 634 (2)
- caractère limitatif de la liste des tribunaux potentiellement compétents, 634 (3)
- caractère d'ordre public du statut juridique de l'entrepreneur, 635 (1) et (2)
- possibilité d'assumer des obligations et une responsabilité plus lourdes, 635 (3)
- marchandises dangereuses, 636
- privilège, 637 (1) et (2)
- vente judiciaire de marchandises, 637 (3) et (4)

**Entrepreneur de transport multimodal**, 642

**Enregistreur de données de navigation**, 203 et 204

**Epave maritime**, 279 et ss.

- notion, 279
- obligations du découvreur d'épave, 280
- protection et sauvegarde, 281
- revendication du propriétaire, 282
- information du propriétaire, 284
- limitation de responsabilité du propriétaire, 283 (3)
- délai de revendication, 285
- délais d'exécution des travaux de renflouement ou de dépeçage de l'épave, 286
- déchéance des droits du propriétaire, 287
- épave formant écueil ou obstacle à la navigation, 283 (1) et (2)
- rémunération des inventeurs et des sauveteurs, 294 à 299
  - privilège de recouvrement de cette rémunération, 298
  - prescription du droit de l'inventeur ou du sauveteur, 299
- vente, 300 à 303, 305
- concession, 304 et 305
- droits et taxes douaniers sur l'épave, 306
- épave dangereuse, 288 à 293
- épave présentant un intérêt archéologique, historique ou artistique, 307 à 313
- dispositions diverses, 314 et 315

**Equipage**

- composition, 448
- effectif, 449 et 450
- organisation du travail, 451
- pénurie, 452
- capitaine des navires battant pavillon d'un Etat membre, 453

**Etat membre**

- obligations envers les marins, 444 à 447

#### **Evènements de mers**, 217 et 218

### **G**

#### **Gens de mer**

- responsabilité de l'armateur du fait de ses préposés maritimes, 372 (1)
- droits fondamentaux, 373
- sécurité sociale, 446 et 447

### **H**

#### **Hypothèques maritimes**

- forme, nature, 91
- publicité, 89, 97 et 98
- pouvoir d'hypothéquer, 92
- conclusion, 91 à 94
- péremption, 90
- assiette, 94
- perte du navire : subrogation réelle, 95
- inscription, conservation, purge, 96 (1)
- registre des hypothèques, mentions, 96 (2) et (3)
- perte de la nationalité d'un navire grevé d'hypothèque, 99
- vente volontaire d'un navire grevé d'hypothèque, 100 (1)
- hypothèque consenti à l'étranger sur un navire battant pavillon d'un Etat membre, 100 (2)
- report d'hypothèque, 100 (3)
- radiation, 96 (1), 101

### **I**

#### **Incendie**

- notion, 234
- dommage aux passagers, présomption de responsabilité du transporteur, 235
- cause d'exonération du transporteur de marchandises, 236
- marchandises du chargeur, 237

#### **Information nautique**, 197 et 198

#### **Informations à fournir par les navires**, 199 à 201

#### **Infractions maritimes**

- généralités, 758
- recherches et constatations, 759 et 760
- instruction et procédure de poursuite, 762 à 764
- action civile, 765
- droit de rétention au port des navires étrangers, 766
- circonstances atténuantes, sursis, récidive, 767
- infractions relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer, 768 à 770
- infractions concernant la police intérieure du navire, 771
- infractions concernant la police de la navigation, 772
- infractions concernant les transports maritimes, 773 à 775
- infractions concernant la pollution marine, 776 et 777

- infractions concernant les règles du travail maritime, 778 à 780

- procédures de plainte à bord, 778 et 779

- procédures de traitement à terre des plaintes de gens de mers, 780

- infractions diverses, 781

- juridictions compétentes

- généralités, 791 et 792

- crimes de pirateries, 793

- émissions non autorisées, 794

- autres actes illicites et actes de terrorisme, 795

### **J**

#### **Jaugeage d'un navire**, 32 et 33

#### **Juridictions maritimes**, 796

### **L**

#### **Lamanage**, 670 et 671

#### **Limitation de responsabilité de l'armateur**

- bénéficiaires de la limitation, 102

- principe, 103 (1) et (2)

- déchéance du droit à limitation, 103 (3)

- créances exclues de la limitation, 104 et 105

- montants de la limitation, 106

- créances soumises à limitation, 107

- fonds de limitation, 108 à 111

- constitution du fonds et mainlevée de saisie conservatoire de navire, 112

- unicité de limitation, 113

- dispositions spéciales édictant une limitation de responsabilité, 114

- procédure de constitution du fonds de limitation, 115 à 127

- répartition du fonds de limitation, 128 à 133,

- voies de recours contre l'ordonnance arrêtant l'état des créances, 134 à 141

- distribution du fonds, 142 et 143

#### **Location, louage** 511 et 512

### **M**

#### **Marin**

- notion, 372 (2)

- généralités, 383 et 384

- contrat de louage et de service, 391

- contrat d'engagement du marin,

- formation et contenu, 385 à 388

- préavis de rupture, 389

- rôle d'équipage, 390 (1)

- visa de l'autorité maritime, 390 (2)

- dissolution, 393 à 397

- indemnité de rupture, 394

- congédiement, 395

- inexécution des obligations de l'armateur, 396

- conflit collectif du travail maritime, 397

- juridiction compétente, 398

- recrutement et placement, 399 à 403

- inscription, conditions, 404 à 406

- carte d'identité maritime/livret professionnel de marin, 406

- radiation, 407 et 408
- qualification, 409 à 414
- obligations envers l'armateur, 415 à 421
- obligations des Etats membres, 444 à 447
- durée du travail, 422

## N

### Navigation maritime

- généralités, 175 et 176
- classification, 3
- zones, 4
- navigation réservée, 5
- balisage, 6
- police de la navigation, 7
- formalités d'arrivée et de départ des navires dans les ports, 8 à 10
- échange électronique de données, 11
- titres de navigation, 34 à 42
- sécurité de la navigation, 177 et ss.
  - règles, 177
  - différents titres, 178 et 179
  - conditions de délivrance et de renouvellement des titres, 180 et 181
  - Commission Centrale de Sécurité, 182
  - commissions de visite de sécurité dans les ports, 183
  - rétribution des membres des commissions de sécurité, 184
  - types de visites de sécurité, 185
  - visite de partance, 186
  - exécution des prescriptions des visites de sécurité, interdiction d'appareiller, ajournement, 188
  - personnes habilitées à procéder aux visites des navires, 189 et 190
  - règles de sécurité particulières à certaines catégories de navires de plaisance et aux embarcations de construction traditionnelle, 191 et 192
  - recours contre les décisions des personnes habilitées à procéder aux visites des navires, 193 et 194
  - contrôle des navires étrangers par l'Etat du port, 195 et 196

### Navire

- construction, 43 à 49
- immatriculation, 27 à 29
- individualisation, 21
- nationalité, 22 à 26
- pavillon, 20
- jaugeage, 32 et 33
- perte, 238 à 242
- propriété
  - forme des actes, 50 et 51
  - publicité des actes, 52 et 53
  - exploitation en copropriété, 54 à 74
- privilèges sur les navires, 75 à 88
- signalement, 31
- sûreté, 207 à 209

**Navire arrivé**, 8 à 10

**Navire étranger**, 195 et 196

## O

**Observatoire de transport**, 468

**Organisation des transports maritimes**, 460 à 463

**Organisation Maritime des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAO)**, 462

## P

**Passager clandestin**, 615 à 619

- découverte, 615
  - pouvoir du capitaine, 615 (1)
  - devoir du capitaine en cas de livraison du passager clandestin à l'autorité maritime, 615 (2)
  - obligation de l'autorité maritime, 615 (3)
- remise à l'autorité maritime compétente au port de débarquement, 616 et 617
  - pouvoirs de l'autorité maritime compétente, 616 (1) à (4)
  - devoir de l'autorité maritime compétente, 617
  - devoir de l'Etat dans lequel le passager clandestin est renvoyé, 616 (5)
- frais d'entretien et de renvoi du passager clandestin, 618
- dispositions diverses, 619
  - caractère non exhaustif des pouvoirs du capitaine et des autorités compétentes, 619 (1)
  - obligation du capitaine et des autorités compétentes du port de débarquement de tenir compte des motifs invoqués par le passager clandestin, 619 (2)
  - préservation des droits et obligations des Etats membres en matière d'asile politique, 619 (3)

**Pavillon**, voir *Navire*

**Perte de navire**, voir *navire*

**Pilotage**, 644 à 660

- notion, 644 (1)
- caractère obligatoire, 645
- devoirs du capitaine d'un navire soumis à l'obligation de pilotage, 646, 650 et 651
- responsabilité de l'armateur du navire piloté, 649
- concession du service, 653 à 655
- droits de pilotage et indemnités supplémentaires, 658
- prescription et tribunal compétent, 659
- organisation, 660

### Pilote

- notion, 644 (2)
- obligations, 647 et 652
  - obligation d'assistance envers tout navire en danger, 647
  - obligation en cas d'évènement de mer portant préjudice au milieu marin, 652
- responsabilité, 648
  - envers les tiers, 648 (1)
  - envers l'armateur, 648 (2)
- soumission au régime disciplinaire et pénal de la marine marchande, 652 (3)

**Piraterie**, 783, 793

**Pollution marine**

- généralités, domaine d'application, 316 à 318
- dispositions communes, 319 à 324
- prévention, 325 à 343
- dispositions particulières, 344 à 353
- contrôles, 354
- mise en demeure, 355 et 356
- opérations de lutte (plan national d'urgence), 357 et 358
- responsabilité civile et obligation d'assurance du propriétaire du navire, 359 à 371
  - définitions, 360
  - domaine, 361
  - règles gouvernant la réparation, 362
  - droit de recours du propriétaire responsable, 363
  - obligation d'assurance, 364
  - compétence juridictionnelle, 366 (1)
  - fonds de limitation de responsabilité, 366 (2)
  - prescription des actions en réparation, 366 (3)
  - FIPOL (Fonds international d'indemnisation des dommages de pollution par les hydrocarbures), 367

**Pontée**, 528

**Ports**

- port ou lieu de refuge, 205 et 206

**R**

**Remorquage**

- dispositions communes, 661 et 662
  - convention de remorquage, 661 (1)
- soumission des opérations aux dispositions sur la sécurité de la navigation et au régime disciplinaire et pénal de la marine marchande, 662 (1)
- rapport spécial en cas d'évènement de mer portant préjudice au milieu marin, 662 (2)
- prescription, 663
- remorquage portuaire, 664 à 666
- remorquage hauturier, 667 à 669

**Régime disciplinaire et pénal de la marine marchande**

- dispositions communes, 736 à 738
  - champ d'application, 736
  - prescription, 737
  - autorité de la chose jugée et de la chose décidée, 738
- régime disciplinaire, 739 à 754
  - pouvoirs du capitaine, 739 et 740
  - fautes contre la discipline, 741
  - procédure de poursuite des fautes, 742 à 744
  - sanctions, 745 et 746
  - recours, 747
  - retrait ou suspension de brevets et certificats, 748 à 754
    - conseil de discipline, 749 (2) et (4) et 750
- régime pénal
  - définition des infractions, 755

- enquêtes nautiques, 756
- compétence et procédure, 757

**S**

**Saisie conservatoire**

- navire saisissable, 144
- interdiction d'appareiller, 145
- autorisation d'exploiter provisoirement, 146
  - juge compétent et conditions, 146 (1)
  - montant et forme de la garantie, 146 (2)
  - sens et portée de la demande d'autorisation d'exploiter, 146 (3)
  - possibilité de réduire, modifier ou annuler la garantie, 146 (4)
- délai de retour du navire au port de la saisie et sanction d'inobservation de ce délai, 147
- caractère consultatif de l'avis de l'autorité maritime, 148
- créances autorisant la saisie, 149
- conditions de la saisie, 150
- effet de la saisie, 151
- procédure, 152
- demande de rétractation de l'ordonnance de saisie, 153
- gardien du navire saisi, 154
- recherche d'un titre exécutoire, caducité de la saisie, 155
- saisie abusive ou injustifiée, 156

**Saisie-vente**

- condition, 157 (1)
- titre exécutoire, 157 (2)
- procédure, 158 à 174
- commandement de payer,
- garde du navire, 159 (2)
- citation à comparaître, 160 (1)
- délai de distance, 160 (3) et (4)
- registre des hypothèques maritimes, 161
- état des inscriptions hypothécaires, 162 (1)
- dénonciation de la saisie aux créanciers hypothécaires, 162 (2) et (3), 163
- vente judiciaire, 164
- publicité de la vente, 164 (1) et (4), 165
- demande en distraction, 166 (1) et (2)
- opposition à la distribution du produit de vente, 166 (2) et (3)
- folle enchère, 168
- distribution du prix et délais de procédure, 168 (3), 169 à 173
- effets de la vente judiciaire, 174

**Sauvetage**,

- Convention de Hambourg du 27 avril 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes, 252
- rémunération, 253
- prescription, 254
- obligations du capitaine, 255 (1)
- irresponsabilité du propriétaire du navire, 255 (2)
- navires, bateaux de navigation intérieure d'Etat affectés au service public, 256
- limitation de responsabilité, 257

**Sociétés de classification**, 212 à 216

**Successions maritimes**, 458 et 459

**Sûreté des navires**, voir *navire*

**Sûreté des installations portuaires**, 210 et 211

- Comité de Sûreté portuaire, 211

**Système de détresse et de sécurité maritime**, 202

## T

**Terrorisme à bord des navires et des plates-formes**, 789 et 790

**Transitaire**

- notion et missions, 638
- responsabilité, 639 à 641
  - régime, 639
  - limitation, 640
  - prescription, 641 (1)
  - tribunal compétent, 641 (2)
- caractère limitatif de la liste des tribunaux potentiellement compétents, 641 (3)

**Transport maritime**

- organisation, 460 à 463
- conseils nationaux de chargeurs, 468
- suivi et encadrement, 464 à 468

**Transport de marchandises**

- champ d'application, 513 à 515
- caractère d'ordre public des dispositions, 571
- documents de transport, 516 à 522
  - principe de l'équivalence entre le document électronique et le document papier, 516 (b)
  - données du contrat, 519
  - signature, 520
  - réserves du transporteur, 521
  - force probante, 522
- exécution, 523 à 544
  - obligations du transporteur, 523 à 525
    - faculté de dérogation conventionnelle, 524 (2)
  - marchandises pouvant présenter un danger, 526
  - sacrifice des marchandises en mer, 527
  - transport en pontée, voir *Pontée*
  - obligations du chargeur, 529 à 531
  - obligations du destinataire, 532 et 533
  - marchandises en souffrance, 534
  - droit de rétention, 535
  - droit de contrôle, 536
  - partie contrôlante, 537
  - exécution par le transporteur des instructions données par la partie contrôlante, 538
  - obligations de la partie contrôlante, 541
  - liberté contractuelle en matière de droit de contrôle, 542
  - transfert de droit, 543
  - droit du porteur du document de transport, 544
- responsabilité, 545 à 559
  - responsabilité du transporteur, 545 à 547, 549 à 555
    - durée, 545
    - principe, 546 (1)
    - exonération, 546(2) et (3)

- neutralisation du cas excepté par l'ayant droit, 546 (4) et (5)
- responsabilité partielle, 546 (6)
- responsabilité pour fait d'autrui, 547
- obligations et responsabilité de la partie exécutante, 548
- responsabilités solidaires, 549 (1)
- cumul de réparation 549 (2)
- retard de livraison, 550
- transport multimodal transmaritime (pré et post-acheminement), 551
- plafonds de réparation, 552 à 554
- déchéance du droit à limitation, 555
- responsabilité du chargeur, 556 à 558
  - principe, 556 (1)
  - exonération, 556 (2)
  - responsabilité partielle, 556 (3)
  - responsabilité pour fait d'autrui, 557
  - droits, obligations et responsabilité du chargeur documentaire, 558
- caractère impératif des exonérations et limitations de responsabilité, 559
- avis de perte ou de dommage (réserves), 560
  - conditions et effets, 560 (1)
  - absence d'avis, 560 (2)
  - inutilité de l'avis, 560 (3)
  - avis de retard et sanction, 560 (4)
  - avis donné à la partie exécutante et avis donné au transporteur, 560 (5)
  - devoir de coopération mutuel des parties litigantes, 560 (6)
- prescription, 561 à 564
  - délai, 561 (1)
  - point de départ du délai, 561 (2)
  - effet limité, 561 (3)
  - prorogation unilatérale du délai, 562
  - action récursoire, 563
  - action contre l'affrèteur coque-nue, 564
- compétence juridictionnelle, 565 à 568
  - action contre le transporteur, 565
  - action contre la partie exécutante maritime, 566
  - caractère limitatif de la liste des tribunaux potentiellement compétents, 567
  - liberté de choix des parties après la naissance du litige, 568 (1)
  - compétence en cas de non contestation du défendeur, 568 (2)

**Transports soumis à régime dérogatoire**, 569 et 570

- contrat de volume, 569
- transport d'animaux vivants, 570 (a)
- transport sous convention spéciale, 570 (b)

**Transport de passagers**

- dispositions communes au transport de passagers et de bagages, 572 à 585
  - domaine d'application, 572
  - transporteur substitué, 573
  - faute ou négligence du passager, 574
  - limite conventionnelle de responsabilité, 575

- extension du bénéfice des exonérations et limitations de responsabilité aux préposés et mandataires du transporteur et du transporteur substitué, 576
- plafonds de réparation en cas de pluralité d'actions, 577
- déchéance du droit de limiter la responsabilité, 578
- caractère d'ordre public des dispositions, 579, 583
- réserves du passager en cas de perte ou de dommage survenu aux bagages, 580
- prescription, 581
- tribunal compétent, 582
- unité de compte et mode de calcul des limites de réparation, 584
- privilège du transporteur, 585
- contrat de passage, 586 à 597
  - notion et généralités, 586
  - billet de passage, 587 et 590
  - obligations du passager, 591 à 593, 597
  - résolution du contrat, 594 et 595
  - résiliation du contrat, 596
- responsabilité du transporteur, 598 à 602
  - obligations fondamentales du transporteur, 598
  - principe de responsabilité, 599 (1)
  - charge de la preuve, 599 (2)
  - présomption de faute ou de négligence, 599 (3)
  - dommages dus au retard, 600

- limitation de responsabilité en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager, 601
- obligation d'assurance à la charge de tout armateur de navire à passagers, 602

#### **Transport des bagages**

- dispositions générales, 603 et 604
- responsabilité, 605 à 607
  - principe, 605 et 606
  - plafond de réparation, 607
- privilège du transporteur, 608

#### **Transport illicite d'enfants mineurs, 782**

### **V**

#### **Vente du navire, 164, 165**

#### **Visite du navire**

- commissions et différentes visites
  - commission centrale, 182
  - commissions de visite de sécurité dans les ports, 183
  - différentes visites, 185 à 187
- exécution des prescriptions des visites, 188
  - personnels habilités, 189 et 190
  - recours, 193 et 194

### **Z**

#### **Zone économique exclusive, 19**

#### **Zone contigüe, 20**

# **TABLE DES MATIERES**

<b>PREAMBULE</b> .....	2
<b>LIVRE I : DISPOSITIONS GÉNÉRALES</b> .....	5
<b>TITRE I : CHAMP D'APPLICATION</b> .....	5
<b>TITRE II : DÉFINITIONS</b> .....	5
<b>TITRE III : NAVIGATION MARITIME</b> .....	12
Chapitre I : Classification des genres de navigation.....	12
Chapitre II : Zones de navigation .....	12
Chapitre III : Navigation réservée .....	13
Chapitre IV : Balisage .....	13
Chapitre V : Police de la navigation.....	13
Chapitre VI : Formalités d'arrivée et de départ des navires dans les ports..	13
<b>TITRE IV : ESPACES MARITIMES SOUS JURIDICTION NATIONALE</b> .....	15
Chapitre I : Domaine public maritime et eaux territoriales .....	15
<i>Section I : Composition et délimitation du Domaine Public Maritime</i> .....	15
<i>Section II : Gestion et protection du Domaine Public Maritime</i> .....	16
<i>Section III : Eaux territoriales</i> .....	16
Chapitre II : Eaux sous juridiction nationale au-delà de la mer Territoriale .....	17
<i>Section I : Zone économique exclusive</i> .....	17
<i>Section II : La zone contiguë</i> .....	17
<b>LIVRE II : LE NAVIRE</b> .....	17
<b>TITRE I : STATUT ADMINISTRATIF DU NAVIRE</b> .....	17
Chapitre I : Individualisation .....	17
Chapitre II : Nationalité .....	18
Chapitre III : Immatriculation .....	19
Chapitre IV : Pavillon.....	20
Chapitre V : Signalement.....	20
Chapitre VI : Jaugeage .....	20
<b>TITRE II : TITRES DE NAVIGATION</b> .....	21
<b>TITRE III : STATUT JURIDIQUE DES NAVIRES</b> .....	22

Chapitre I : Construction des navires.....	22
Chapitre II : Forme des actes relatifs à la propriété du navire.....	23
Chapitre III : Publicité des actes .....	23
Chapitre IV : Exploitation des navires en copropriété .....	24
<b>TITRE IV : PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES MARITIMES .....</b>	<b>25</b>
Chapitre I : Privilèges sur les navires .....	25
Chapitre II : Hypothèques maritimes.....	28
<b>TITRE V : LIMITATION DE RESPONSABILITÉ EN MATIERE DE</b>	
<b>CREANCES MARITIMES .....</b>	<b>30</b>
Chapitre I : Principes et conditions de la limitation .....	30
Chapitre II : Fonds de limitation .....	31
<i>Section I : Dispositions générales .....</i>	<i>32</i>
<i>Section II : Procédure de constitution du fonds .....</i>	<i>33</i>
<i>Section III : Répartition du fonds et voies de recours .....</i>	<i>35</i>
<b>TITRE VI : SAISIE DES NAVIRES .....</b>	<b>37</b>
Chapitre I : Saisie conservatoire.....	37
Chapitre II : Saisie-vente .....	41
<b><u>LIVRE III : NAVIGATION MARITIME .....</u></b>	<b>45</b>
<b>TITRE I : GÉNÉRALITES .....</b>	<b>45</b>
<b>TITRE II : SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION.....</b>	<b>45</b>
Chapitre I : Règles de sécurité .....	45
Chapitre II : Titres de sécurité .....	45
<i>Section I : Différents titres de sécurité .....</i>	<i>46</i>
<i>Section II : Conditions de délivrance et de renouvellement des titres</i>	
<i>de sécurité .....</i>	<i>46</i>
Chapitre III : Commissions et différentes visites de sécurité .....	47
<i>Section I : Commission Centrale de Sécurité .....</i>	<i>47</i>
<i>Section II : Commissions de visite de sécurité dans les ports .....</i>	<i>48</i>
<i>Section III : Différentes visites de sécurité .....</i>	<i>48</i>
<i>Section IV : Exécution des prescriptions des visites de sécurité</i>	
<i>interdiction d'appareiller .....</i>	<i>48</i>
<i>Section V : Personnels habilités .....</i>	<i>49</i>



Chapitre IV : Règles de sécurité particulières à certaines catégories de navires de plaisance et aux embarcations traditionnelles.....	49
Chapitre V : Recours .....	50
Chapitre VI : Règles particulières à l'inspection des navires étrangers (Contrôle des navires par l'Etat du port).....	50
Chapitre VII : Information nautique et informations à fournir par les navires.....	51
Chapitre VIII : Système de détresse et de sécurité maritimes.....	52
Chapitre IX : Enregistreur de données de navigation (ou « boîtes noires ») .....	53
Chapitre X : Ports ou lieux de refuge.....	53
<b>TITRE III : SURETE DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES</b>	<b>53</b>
Chapitre I : Sûreté des navires.....	53
Chapitre II : Sûreté des installations portuaires .....	54
<b>TITRE IV : SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION</b> .....	<b>55</b>
<b>TITRE V : ÉVÉNEMENTS DE MER</b> .....	<b>55</b>
Chapitre I : Dispositions générales.....	55
Chapitre II : Abordage.....	56
Chapitre III : Echouement.....	57
Chapitre IV : Incendie.....	58
Chapitre V : Perte de navire .....	58
Chapitre VI : Assistance et sauvetage maritimes .....	59
<i>Section I : Assistance</i> .....	59
<i>Section II : Sauvetage</i> .....	60
Chapitre VII : Avaries.....	61
<i>Section I : Avaries communes et avaries particulières</i> .....	62
<i>Section II : Classement en avaries communes</i> .....	62
<i>Section III : Contribution aux avaries communes</i> .....	63
<i>Section IV : Règlement des avaries communes</i> .....	64
<b>TITRE VI : ÉPAVES MARITIMES</b> .....	<b>64</b>
Chapitre I : Dispositions générales.....	64
Chapitre II : Découverte et sauvetage des épaves .....	65
Chapitre III : Epaves dangereuses pour la navigation ou l'environnement..	66
Chapitre IV : Droits des inventeurs et des sauveteurs .....	67

Chapitre V : Vente ou concession des épaves .....	68
Chapitre VI : Épaves présentant un intérêt archéologique, historique ou artistique .....	69
Chapitre VII : Dispositions diverses .....	70
<b>LIVRE IV : POLLUTION MARINE</b> .....	70
<b>TITRE I</b> : Généralités .....	70
<b>TITRE II</b> : DISPOSITIONS COMMUNES CONCERNANT LA PREVENTION DES DIFFERENTES FORMES DE POLLUTION PAR LES NAVIRES ET AUTRES ENGINS EN MER.....	71
<b>TITRE III</b> : PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES	73
<b>TITRE IV</b> : PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES SUBSTANCES LIQUIDES NOCIVES TRANSPORTEES EN VRAC .....	74
<b>TITRE V</b> : PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES SUBSTANCES NOCIVES OU NUISIBLES TRANSPORTEES PAR MER EN COLIS, CONTENEURS, CITERNES MOBILES, CAMIONS OU WAGONS-CITERNES.....	74
<b>TITRE VI</b> : PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES EAUX USEES DES NAVIRES.....	74
<b>TITRE VII</b> : PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES ORDURES DES NAVIRES .....	74
<b>TITRE VIII</b> : PREVENTION DE LA POLLUTION DE L'AIR PAR LES NAVIRES	75
<b>TITRE IX</b> : PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES IMMERSIONS DE DECHETS A PARTIR DE NAVIRES .....	75
<b>TITRE X</b> : PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES PEINTURES DE COQUE DES NAVIRES (SYSTEMES ANTISALISSURES).....	76
<b>TITRE XI</b> : DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX PETROLIERS A SIMPLE COQUE .....	76
<b>TITRE XII</b> : DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX PLATES- FORMES EN MER.....	77
<b>TITRE XIII</b> : DISPOSITIONS PARTICULIERES APPLICABLES AUX PORTS MARITIMES .....	78
<b>TITRE XIV</b> : CONTROLES.....	78
<b>TITRE XV</b> : MISE EN DEMEURE DU PROPRIETAIRE, DE L'ARMATEUR OU DE L'EXPLOITANT DU NAVIRE.....	79

<b>TITRE XVI : OPERATIONS DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PAR LES HYDROCARBURES ET AUTRES SUBSTANCES NOCIVES.....</b>	<b>79</b>
<b>TITRE XVII : RESPONSABILITÉ CIVILE ET OBLIGATION D'ASSURANCE DU PROPRIETAIRE DE NAVIRE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES TRANSPORTES EN TANT QUE CARGAISON.....</b>	<b>80</b>
<b>TITRE XVIII : RESPONSABILITE CIVILE ET OBLIGATION D'ASSURANCE DU PROPRIETAIRE DE NAVIRE POUR LES DOMMAGES DE POLLUTION AUTRES QUE CEUX PROVOQUES PAR LES HYDROCARBURES TRANSPORTES EN TANT QUE CARGAISON.....</b>	<b>82</b>
Chapitre I : Pollution par les soutes des navires.....	82
Chapitre II : Pollution par les substances dangereuses ou nocives autres que les hydrocarbures.....	82
<b>LIVRE V : GENS DE MER .....</b>	<b>83</b>
<b>TITRE I : GÉNÉRALITÉS .....</b>	<b>83</b>
<b>TITRE II : LE CAPITAINE DU NAVIRE.....</b>	<b>83</b>
Chapitre I : Fonction et responsabilités du Capitaine .....	84
Chapitre II : Dispositions particulières au contrat d'engagement du capitaine .....	84
Chapitre III : Juridictions compétentes en matière de contrat d'engagement du capitaine.....	85
<b>TITRE III : LE MARIN .....</b>	<b>85</b>
Chapitre I : Généralités.....	85
Chapitre II : Contrat d'engagement maritime .....	85
<i>Section I : Formation et contenu du contrat d'engagement maritime .....</i>	<i>85</i>
<i>Section II : Fin du contrat d'engagement maritime.....</i>	<i>88</i>
<i>Section III : Juridiction compétente en matière de contrat d'engagement maritime .....</i>	<i>89</i>
Chapitre III : Recrutement et placement des marins.....	89
Chapitre IV : Exercice de la profession de marin .....	91
<i>Section I : Inscription des marins .....</i>	<i>91</i>
<i>Section II : Qualification professionnelle des marins .....</i>	<i>92</i>
Chapitre V : Obligations du marin envers l'armateur .....	94
<b>TITRE IV : OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR ENVERS LE MARIN .....</b>	<b>95</b>
Chapitre I : Salaire .....	95

Chapitre II : Repos et congés .....	97
Chapitre III : Logement et loisirs .....	98
Chapitre IV : Alimentation et service de table.....	104
Chapitre V : Soins médicaux à bord et à terre .....	105
Chapitre VI : Rapatriement.....	106
Chapitre VII : Responsabilité des armateurs s.....	108
<b>TITRE V : OBLIGATIONS DE CHAQUE ETAT MEMBRE .....</b>	<b>110</b>
Chapitre I : Protection de la santé et de la sécurité et prévention des accidents.....	110
Chapitre II : Accès à des installations de bien-être à terre .....	112
Chapitre III : Sécurité sociale .....	112
<b>TITRE VI : EFFECTIF MINIMUM, COMPOSITION DE L'EQUIPAGE ET ORGANISATION DU SERVICE A BORD .....</b>	<b>113</b>
<b>TITRE VII : ETAT CIVIL EN MER ET SUCCESSIONS MARITIMES.....</b>	<b>114</b>
Chapitre I : Etat civil en mer.....	114
Chapitre II : Successions maritimes.....	115
<b><u>LIVRE VI : TRANSPORTS MARITIMES ET PROFESSIONS AUXILIAIRES...</u></b>	<b>115</b>
<b>TITRE I : ORGANISATION DES TRANSPORTS MARITIMES.....</b>	<b>115</b>
<b>TITRE II : SUIVI ET ENCADREMENT DU TRAFIC MARITIME EN     PROVENANCE ET A DESTINATION DES ETATS MEMBRES .....</b>	<b>116</b>
<b>TITRE III : EXPLOITATION COMMERCIALE DU NAVIRE.....</b>	<b>116</b>
Chapitre I : Contrat d'affrètement .....	117
<i>Section I : Règles générales à tous les affrètements .....</i>	<i>117</i>
<i>Section II : Affrètement au voyage .....</i>	<i>117</i>
<i>Section III : Affrètement à temps .....</i>	<i>119</i>
<i>Section IV : Affrètement coque-nue .....</i>	<i>120</i>
<i>Section V : Sous-affrètement .....</i>	<i>120</i>
<i>Section VI : Location .....</i>	<i>121</i>
Chapitre II : Contrat de transport de marchandises par mer .....	121
<i>Section I : Champ d'application.....</i>	<i>121</i>
<i>Section II : Documents de transport et documents électroniques de transport.....</i>	<i>122</i>
<i>Section III : Exécution du contrat.....</i>	<i>125</i>
<i>Section IV : Responsabilité du transporteur, des parties exécutantes,             du chargeur et du chargeur documentaire .....</i>	<i>133</i>

<i>Section V : Délais d'action et compétence</i> .....	138
<i>Section VI : Règles spéciales concernant les contrats de volume,     les animaux vivants et certaines autres marchandises</i> .....	140
<i>Section VII : Caractère d'ordre public des dispositions du présent chapitre</i> .....	142
Chapitre III : Transport de passagers et de bagages .....	142
<i>Section I : Champ d'application et dispositions communes</i> .....	142
<i>Section II : Contrat de passage</i> .....	146
<i>Section III : Responsabilité du transporteur de passagers</i> .....	147
<i>Section IV: Bagages</i> .....	148
<i>Section V : Dispositions particulières aux croisières maritimes</i> .....	149
<i>Section VI : Caractère d'ordre public des dispositions</i> .....	150
Chapitre IV : Passagers clandestins .....	150
<b>TITRE IV : PROFESSIONS AUXILIAIRES DU TRANSPORT MARITIME</b> .....	151
Chapitre I : Dispositions communes .....	151
Chapitre II : Professions auxiliaires au service de la cargaison .....	152
<i>Section I : Consignataires</i> .....	152
<i>Section II : Entrepreneur de manutention</i> .....	153
<i>Section III : Transitaire</i> .....	157
<i>Section IV : Entrepreneur de transport multimodal</i> .....	157
Chapitre III : Professions auxiliaires au service du navire.....	158
<i>Section I : Courtier maritime</i> .....	158
<i>Section II : Pilotage</i> .....	158
<i>Section III : Remorquage</i> .....	160
I- Dispositions générales .....	160
II- Remorquage portuaire .....	160
III- Remorquage hauturier .....	161
<i>Section IV : Lamanage</i> .....	161
<b>TITRE V : ASSURANCES MARITIMES</b> .....	161
Chapitre I : Dispositions générales.....	161
Chapitre II : Règles communes aux diverses assurances .....	162
<i>Section I : Conclusion du contrat</i> .....	162
<i>Section II : Obligations de l'assureur</i> .....	163
<i>Section III : Obligations de l'assuré</i> .....	164

<i>Section IV : Règlement de l'indemnité</i> .....	165
Chapitre III : Règles particulières aux diverses assurances Maritimes .....	166
<i>Section I : Assurance sur corps</i> .....	166
<i>Section II : Assurance sur facultés</i> .....	168
<i>Section III : Assurance de responsabilité</i> .....	12
<b>LIVRE VII : RÉGIMES DISCIPLINAIRE ET PÉNAL DE LA MARINE MARCHANDE</b> .....	13
<b>TITRE I : DISPOSITIONS COMMUNES</b> .....	13
Chapitre I : Champ d'application .....	13
Chapitre II : Règles relatives à l'exercice des actions publique et disciplinaire .....	13
<i>Section I : Prescription</i> .....	170
<i>Section II : Autorité de la chose jugée et de la chose décidée</i> .....	170
<b>TITRE II : RÉGIME DISCIPLINAIRE DE LA MARINE MARCHANDE</b> .....	170
Chapitre I : Pouvoirs du capitaine.....	171
Chapitre II : Fautes contre la discipline.....	15
Chapitre III : Procédure de poursuite des fautes disciplinaires devant l'autorité maritime compétente.....	15
Chapitre IV : Sanctions et recours .....	16
Chapitre V : Retraits ou suspensions de brevets et certificats.....	16
<b>TITRE III : RÉGIME PÉNAL DE LA MARINE MARCHANDE</b> .....	16
Chapitre I : Définition des infractions maritimes .....	16
Chapitre II : Enquêtes nautiques après accident de mer.....	17
Chapitre III : Compétence et procédure en matière d'infractions maritimes .....	17
<b>LIVRE VIII : CONTENTIEUX EN MATIÈRE D'INFRACTIONS MARITIMES</b> ..	175
<b>TITRE I : INFRACTIONS MARITIMES</b> .....	175
Chapitre I : Généralités.....	17
Chapitre II : Recherche et constatation des infractions maritimes .....	176
Chapitre III : Obligations et pouvoirs du capitaine .....	17
Chapitre IV : Instruction et procédure de poursuite .....	18
Chapitre V : Action civile .....	178

Chapitre VI : Droit de rétention au port des navires étrangers .....	178
Chapitre VII : Circonstances atténuantes, sursis, récidive.....	179
Chapitre VIII : Infractions relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer .....	179
Chapitre IX : Infractions concernant la police intérieure du navire .....	179
Chapitre X : Infractions concernant la police de la navigation .....	20
Chapitre XI : Infractions concernant les transports maritimes .....	181
Chapitre XII : Infractions concernant la pollution marine.....	181
Chapitre XIII : Infractions concernant les règles du travail maritime .....	181
<i>Section I : Procédures de plainte à bord</i> .....	181
<i>Section II : Procédures de traitement à terre des plaintes des gens de mer</i> .....	182
Chapitre XIV : Infractions diverses.....	183
Chapitre XV : Actes illicites en mer .....	183
<i>Section I : Transport illicite d'enfants mineurs</i> .....	183
<i>Section II : Actes de piraterie</i> .....	184
<i>Section III : Actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime</i> .....	184
<i>Section IV : Actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes et mobiles situées sur le plateau continental</i> .....	185
<i>Section V : Diffusion d'émissions non autorisées depuis la haute mer</i> .....	186
<i>Section VI : Actes de terrorisme à bord des navires et des plates formes</i> .....	186
<b>TITRE II : JURIDICTIONS COMPÉTENTES</b> .....	186
Chapitre I : Généralités.....	186
Chapitre II : Crimes de piraterie.....	186
Chapitre III : Emissions non autorisées .....	186
Chapitre IV : Autres actes illicites en mer et actes de terrorisme .....	188
<b>LIVRE IX : JURIDICTIONS MARITIMES ET ARBITRAGE</b> .....	188
<b>TITRE I : JURIDICTIONS MARITIMES</b> .....	188
<b>TITRE II : ARBITRAGE</b> .....	188
<b>LIVRE X : DISPOSITIONS FINALES</b> .....	189
<b>TITRE I : ENTREE EN VIGUEUR</b> .....	189
<b>TITRE II : INTERPRETATION</b> .....	189
<b>TITRE III : REVISION</b> .....	189
<b>ANNEXE AU CODE COMMUNAUTAIRE DE LA MARINE MARCHANDE</b> ...	190
<b>INDEX ALPHABETIQUE</b> .....	192