

COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE ET MONÉTAIRE DE L'AFRIQUE CENTRALE

UNION ECONOMIQUE DE L'AFRIQUE CENTRALE

SECRETARIAT EXECUTIF

**CODE COMMUNAUTAIRE
DE LA MARINE MARCHANDE**

MAI 2001

LIVRE I
DISPOSITIONS GÉNÉRALES

TITRE I

CHAMP D'APPLICATION

ARTICLE 1^{er} : Les dispositions du présent Code sont applicables à tous les navires immatriculés dans le territoire de la C.E.M.A.C., 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.

Les mêmes dispositions s'appliquent aux équipages, passagers et navires étrangers se trouvant dans les eaux sous juridiction d'un Etat membre de la C.E.M.A.C, conformément aux accords de réciprocité passés entre un Etat membre de la C.E.M.A.C. et un Etat tiers en application des conventions internationales en vigueur.

TITRE II

DÉFINITIONS

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

- 1) « **accord de réciprocité** » : 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.
 - affrètement au voyage : consenti sur tout ou partie du navire pour un voyage.
 - affrètement à temps : consenti pour une période déterminée.
 - affrètement coque-nue : 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 chargé des arts et de la culture, et les fonctionnaires d'autorité auxquels il a délégué tout ou partie de ses pouvoirs ;
- 8) « **autorité compétente chargée de l'environnement** » : le Ministre chargé de l'environnement et les fonctionnaires d'autorité auxquels il a délégué tout ou partie de ses pouvoirs ;
- 9) « **autorité compétente chargée des hydrocarbures** » : le Ministre chargé des hydrocarbures et les fonctionnaires d'autorité auxquels il a délégué tout ou partie de ses pouvoirs ;
- 10) « **autorité compétente chargée des pêches maritimes** » : le Ministre chargé des pêches maritimes et les fonctionnaires d'autorité auxquels il a délégué tout ou partie de ses pouvoirs ;
- 11) « **autorité maritime compétente** » : le Ministre chargé de la marine marchande et les fonctionnaires d'autorité auxquels il 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** » : Directeur du Port et 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 Shiphandler** » : toute personne physique ou morale agréée par les autorités portuaires et douanières à pourvoir aux besoins logistiques des navires.
- 15) « **bagage** » : Tout objet transporté à bord d'un navire en vertu d'un contrat de transport à l'exclusion :
 - 1- des objets transportés en vertu d'un contrat intéressant à titre principal le transport de marchandises ;
 - 2- 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** » : tout exportateur ou importateur de marchandises par mer, ou encore toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport des marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer ;
- 19) « **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 ;
- 20) « **commissaire 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 ;
- 21) « **commissaire de transport** » : 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 ;
- 22) « **connaissance** » : document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée , à ordre ou au porteur ;
- 23) « **consignataire** » mandataire, selon le cas, de l'armateur du navire ou des ayant droit à la marchandise transportée ;
- 24) « **courtier interprète et conducteur de navire** » : toute personne physique ou morale, intermédiaire indépendant qui, à la demande d'un armateur, d'un chargeur ou de toute autre opérateur maritime, prête des services maritimes ou para-maritimes.
- En qualité d'officier public, il doit son ministère à celui qui le requiert. Il exerce ses fonctions de mandataire par privilège sur les navires exerçant la navigation de tramping et jouit à ce titre d'un monopole dit de place ;
- 25) « **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 ;
- 26) « **destinataire** » : toute personne habilitée à prendre livraison des marchandises ;
- 27) « **échouage** » : opération volontaire où l'on échoue le navire pour des raisons techniquement justifiées ;
- 28) « **entrepreneur de manutention** » : toute personne physique ou morale chargée d'accomplir toutes les opérations de mise à bord, arrimage, désarrimage et de déchargement des marchandises y compris les opérations

matérielles et juridiques liées à la mise et reprise sous hangar et sur terre-plein ;

- 29) « **événements de mer** » : événements exceptionnels pouvant survenir au cours de la navigation maritime et qui, en raison de leur importance, donnent lieu à une réglementation particulière ;
- 30) « **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 ;
- 31) « **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) ;
- 32) « **gens de mer** » : tout professionnel de la navigation maritime et toute autre personne dont l'activité professionnelle s'exerce en mer ;
- 33) « **jauge** » : mesure du volume des capacités intérieures du navire. On distingue :
- 1) - **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.
 - 2) - **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 ;
- 34) « **lamanage** » : activité qui consiste à assurer les opérations d'amarrage et de désamarrage ;
- 35) « **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 ;
- 36) « **mille marin** » mesure de distance en mer équivalant à 1852 mètres linéaires ;
- 37) « **navire** » : tout bâtiment ou engin flottant de nature mobilière quel que soit son tonnage ou sa forme, avec ou sans propulsion mécanique, et qui effectue à titre principal une navigation maritime ;
- 38) « **navire à passagers** » : tout navire qui transporte plus de douze passagers ;
- 39) « **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 ;
- 40) « **officier** » : toute personne titulaire d'un brevet approprié autre que le capitaine, portée en tant que tel sur le rôle d'équipage ;
- 41) « **passager** » : toute personne transportée à bord d'un navire en vertu d'un contrat de transport ;

- 42) « **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 ;
- 43) « **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 ;
- 44) « **pilotage** » : 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 ;
- 45) « **pollution marine** » : 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 ;
- 46) « **port d'armement** » : 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 ;
- 47) « **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.
- 48) « **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 ;
- 49) « **relevage** » : 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 ;
- 50) « **remorquage** » : 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 ;
- 51) « **transitaire** » : toute personne physique ou morale chargée de l'enlèvement de la marchandise, de son déplacement géographique, de la réservation du fret et de l'accomplissement des formalités douanières, administratives commerciales, conformément aux instructions reçues de son mandant ;
- 52) « **transporteur maritime** » : toute personne physique ou morale par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur ;
- 53) « **transporteur substitué** » : toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confiée par le transporteur et doit s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée ;

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 de la C.E.M.A.C.
 - au cabotage sous-régional, quand elle s'effectue entre deux ou plusieurs ports de deux, ou plusieurs Etats de la C.E.M.A.C. ;
 - au cabotage international, quand elle s'effectue entre un port d'un Etat membre de la C.E.M.A.C. 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 RESERVEE

ARTICLE 5 : La navigation au cabotage national et sous-régional est réservée aux navires battant pavillon d'un Etat membre de la C.E.M.A.C., 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 **FORMALITES D'ARRIVEE ET DE DEPART DES NAVIRES**

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 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 :

- 1)- 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 sommaire de la cargaison ;
 - 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.
- 2)- une déclaration de la cargaison comportant les indications suivantes :
 - a) 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.
 - b) 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.
- 3)- 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.
- 4)- une liste des passagers comportant les mêmes renseignements, à l'exception des mentions à caractère professionnel.
- 5)- 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 ;
- 6)- la déclaration des effets de l'équipage,

- 7)- la déclaration maritime de santé,
- 8)- le cas échéant, le bordereau prescrit par la Convention postale universelle si des envois postaux sont acheminés par le navire.

TITRE IV

LES ESPACES MARITIMES SOUS JURIDICTION NATIONALE

Chapitre I

Le domaine public maritime et les eaux territoriales

Section I

Composition et délimitation du Domaine Public Maritime

ARTICLE 11 : 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 12 : 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.

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.

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 13: Dans le cadre du présent code, l'autorité maritime compétente de chaque Etat prend les dispositions spécifiques propres à son Etat en la matière.

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 14 : 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.

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 ***Les eaux territoriales***

ARTICLE 15 : Les eaux territoriales de chaque Etat membre de la C.E.M.A.C. 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 16 : Les lignes de base visées à l'article précédent sont normalement constituées par la laisse de basse mer. Au cas où un Etat membre de la C.E.M.A.C. 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.

Une carte marine, mentionnant les lignes de base droites, devra être publiée par l'Autorité Maritime compétente.

ARTICLE 17 : 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 de la C.E.M.A.C., l'affaire devra être soumise à la Cour de Justice Communautaire avant toute autre procédure.

Chapitre II **Les eaux sous juridiction nationale au-delà de la mer territoriale**

Section I ***La zone économique exclusive***

ARTICLE 18 : 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.

Les Etats sans littoral de la C.E.M.A.C. 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 19 : 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.

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

LE STATUT ADMINISTRATIF DU NAVIRE

Chapitre I **Individualisation**

ARTICLE 20 : 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 21 : Le titre de nationalité est l'acte administratif qui confère au navire le droit de battre le pavillon de l'Etat membre de la C.E.M.A.C. auquel il appartient avec les privilèges et sujétions qui s'y rattachent.

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

ARTICLE 22 : 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 bâtiment et d'embarcations dispensées du titre de nationalité. Toutefois, ceux-ci pourront solliciter la délivrance d'un certificat d'exemption ou congé par le service compétent, ce document faisant foi de titre de nationalité.

ARTICLE 23 : Pour obtenir la nationalité d'un Etat membre de la C.E.M.A.C., le navire doit répondre aux conditions suivantes :

1. appartenir pour moitié au moins à des nationaux ou à des ressortissants nationaux d'un Etat tiers avec lequel auront été passés les accords de réciprocité ou ;
2. appartenir pour le tout à des sociétés ayant leur siège social sur le territoire de l'Etat membre concerné ;
3. avoir un conseil d'administration dont le Président, le Directeur Général, s'il y en a un, le gérant et la majorité des membres sont des ressortissants de l'Etat dont le navire doit arborer le pavillon, ou des nationaux d'autres Etats ayant passé des accords de réciprocité ;
4. pour les sociétés de personnes et les sociétés de capitaux autres que les sociétés anonymes, la moitié au moins du capital social doit provenir de nationaux ou de nationaux de droit reconnu équivalent par des accords de réciprocité ;

5. posséder l'origine d'un Etat membre ou assimilée à la nationalité de cet Etat ;
6. avoir satisfait à trois formalités qui ont pour objet de :
 - a) lui donner un nom après accord de l'autorité maritime ;
 - b) le faire jaugeer par l'autorité maritime compétente ;
 - c) l'immatriculer au service de la marine marchande ou auprès des autres services compétents ;

ARTICLE 24 : Une naturalisation temporaire peut être accordée par un Etat membre de la C.E.M.A.C. 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 (1) an, et dont la charte-partie a été publiée conformément à la loi du pays.

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 Consuls 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.

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 Consuls 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 25 : 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 26 : Les navires sont immatriculés par l'autorité maritime compétente à raison de leur port d'attache.

ARTICLE 27 : Les conditions à remplir pour obtenir l'immatriculation d'un navire sont fixées par l'autorité maritime compétente.

Chapitre IV **Pavillon**

ARTICLE 28 : Le pavillon est le signe extérieur de la nationalité du navire. Il se porte à la poupe ou à la corne.

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

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

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

Chapitre V **Signalement**

ARTICLE 29 : 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.

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.

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.

Enfin, 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.

Chapitre VI **Jaugeage**

ARTICLE 30 : 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 31 : 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

LES TITRES DE NAVIGATION

ARTICLE 32 : 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 33 : Sont considérés comme titres de navigation :

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

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 34 : 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.

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 35 : 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.

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 36 : 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 baliseur, 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.

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 37 : 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.

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

ARTICLE 38 : Les conditions de délivrance et de renouvellement des titres de navigation sont fixées par l'autorité maritime compétente.

ARTICLE 39 : Sont dispensés d'un titre de navigation les pirogues non motorisées ainsi que les engins de sport de jauge brute inférieure à deux.

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

ARTICLE 40 : Des titres provisoires de navigation sont délivrés par les Ambassades ou les Consuls 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

LE STATUT JURIDIQUE DES NAVIRES

Chapitre I

Construction des navires

ARTICLE 41 : 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 42 : 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 43 : Sauf stipulation contraire, les règles ci-dessus ne s'appliquent qu'aux navires dont la jauge brute est supérieure à vingt cinq.

ARTICLE 44 : 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.

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 45 : 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 46 : 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 47 : 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 48 : Tout acte constitutif, translatif ou extinctif de la propriété ou de tout autre droit réel sur un navire immatriculé dans un Etat membre de la CEMAC doit, à peine de nullité, être fait par écrit.

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.

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 49 : Les actes visés à l'article précédent doivent être soumis au visa de l'autorité maritime compétente.

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

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 de la CEMAC.

Chapitre III

Publicité des actes

ARTICLE 50 : Les actes ci-dessus visés à l'article 46 pourvus du visa ou de l'autorisation prévue à l'article 47 seront publiés au registre national de la flotte tenu par l'autorité maritime compétente. Ils sont, de ce fait, opposables aux tiers.

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 51 : 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 52 : Les décisions relatives à l'exploitation en copropriété sont prises à la majorité des intérêts, exception faite des dispositions de l'article 67. Chaque copropriétaire dispose d'un droit de vote correspondant à sa part de propriété.

ARTICLE 53 : 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.

ARTICLE 54 : 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 55 : La majorité peut confier la gestion du navire à une ou plusieurs personnes copropriétaires ou étrangères à la copropriété.

- ARTICLE 56 :** 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 57 :** En cas de pluralité, les gérants agissent d'un commun accord.
- ARTICLE 58 :** Le gérant a tous pouvoirs pour agir dans l'exercice de sa mission de gestion au nom de la copropriété, en toutes circonstances.
- Toute limitation contractuelle des pouvoirs des gérants est sans effet à l'égard des tiers.
- ARTICLE 59 :** le capitaine doit se conformer aux instructions des gérants.
- ARTICLE 60 :** 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 61 :** 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.
- Le montant de ce capital est fixé par les experts convenus ou nommés par la justice.
- ARTICLE 62 :** Nonobstant toute convention contraire, les copropriétaires gérants sont tenus indéfiniment et solidairement responsables des dettes de la copropriété.
- 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 63 :** La mort, l'incapacité ou la faillite d'un copropriétaire n'entraîne pas, de plein droit, la dissolution de la copropriété.
- ARTICLE 64 :** Chaque copropriétaire peut disposer de sa part. Il reste cependant tenu des dettes contractées antérieurement à la publicité réglementaire relative à l'aliénation.
- 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 65 :** 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 66 :** Chaque copropriétaire peut hypothéquer sa part dans les conditions et les formes définies au chapitre II du titre IV.
- ARTICLE 67 :** Le gérant peut hypothéquer le navire avec le consentement d'une majorité des intérêts représentant les trois quart de la valeur du navire.

- ARTICLE 68 :** 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 69 :** 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 70 :** Le tribunal qui prononce la dissolution de la copropriété en application de l'article 67, ordonne les conditions de la vente du navire.
- ARTICLE 71 :** 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 72 :** Lorsqu'elles sont permises, les conventions contraires aux dispositions du présent chapitre doivent, à peine de nullité, être formulées par écrit.

TITRE IV

LES PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES MARITIMES

Chapitre I

Privilèges sur les navires

- ARTICLE 73 :** Sont privilégiées 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.

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.

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.

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 74 : 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 75 : Les accessoires du navire et du fret visés à l'article 73 sont :

- 1) les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour perte de fret.
- 2) 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 ;
- 3) 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.

Le prix de passage est assimilé au fret.

ARTICLE 76 : 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 77 : Les privilèges maritimes énumérés à l'article 73 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 78 : Les créances privilégiées énumérées à l'article 73 ci-dessus sont préférées à toute hypothèque, quel que soit le rang d'inscription de celle-ci.

ARTICLE 79 : 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 80 : Par dérogation à l'article 73 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 81 : Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont classées à l'article 73 ci-dessus. Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc-le-franc en cas d'insuffisance des prix.

Toutefois, les créances visées aux alinéas a, c et e de l'article 73 ci-dessus sont dans chacune de ces catégories payées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

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

ARTICLE 82 : 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 83 : Les privilèges prévus à l'article 73 ci-dessus suivent le navire en quelque main qu'il passe.

ARTICLE 84 : 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.

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

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

ARTICLE 85 : 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 86 : Les dispositions des articles 73 à 85 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 87 : 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 88 : 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 89 : Les navires et autres bâtiments de mer immatriculés dans chaque Etat membre de la C.E.M.A.C. 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 90 : L'hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire du bâtiment ou par son mandataire muni d'un mandat spécial.

ARTICLE 91 : L'hypothèque peut être constituée sur un bâtiment de mer en construction.

ARTICLE 92 : 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 appareils. Elle ne s'étend pas au fret.

ARTICLE 93: 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.

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.

Les paiements faits de bonne foi avant opposition sont valables.

ARTICLE 94: 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 85 par l'autorité administrative compétente de cet Etat membre, qui en assure la conservation ainsi que la purge et/ou la radiation.

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.

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 95 : 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 de la C.E.M.A.C. où le navire est immatriculé.

ARTICLE 96 : 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 :

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

ARTICLE 97 : Toute opération volontaire qui entraîne la perte de la nationalité d'un bâtiment grevé d'une hypothèque est interdite.

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 98 : La vente volontaire d'un navire grevé d'hypothèque à un tiers soit dans un Etat membre de la C.E.M.A.C., 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.

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.

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.

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

ARTICLE 99 : 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

LA LIMITATION DE RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DE NAVIRE

Chapitre I

Principes et conditions de la limitation

ARTICLE 100 : L'expression " Propriétaire de navire " désigne le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire.

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

ARTICLE 101 : Toute personne visée à l'article 100 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.

Il 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.

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 102 : 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 103 : La limitation de responsabilité n'est pas opposable :

- 1) aux créances d'indemnités d'assistance, de protection de l'environnement, de sauvetage ou de contribution en avaries communes ;
- 2) aux créances des marins résultant du contrat d'engagement ;
- 3) aux créances de toute personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail.

ARTICLE 104 : Les limites de la responsabilité du propriétaire de navire résultant de l'application des dispositions du présent chapitre 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 105 : Sous réserve des articles 3 et 4, 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.

Chapitre II **Fonds de limitation**

ARTICLE 106 : Conformément aux dispositions de la convention internationale de 1976 précitée, lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité visées à l'article 100, 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.

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 107 : 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 108 : La limite de responsabilité à l'égard des créances autres que les créances des passagers, nées d'un même événement, est calculée comme suit :

a) - à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles :

1)- 333.000 unités de compte pour un navire dont la jauge est inférieure à 500 ;

2)- pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant qui vient s'ajouter au paragraphe 1 de l'alinéa a :

- Pour chaque unité de jauge 501 à 3000, 500 unités de compte ;
- Pour chaque unité de jauge de 3001 à 30.000, 333 unités de comptes ;
- Pour chaque unité de jauge de 30.001 à 70.000, 250 unités de compte ;
- Et pour chaque tonneaux au-dessus de 70.000, 167 unités de comptes ;

b) à l'égard de toutes les autres créances :

1)- 167.000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux ;

2)- pour un navire dont la jauge ne dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué au paragraphe 1 de l'alinéa b :

- Pour chaque unité de jauge de 501 à 30.000, 167 unités de comptes ;
- Pour chaque unité de jauge de 30.001 à 70.000, 125 unités de compte ;
- Et pour chaque unité de jauge au dessus de 70.000, 83 unités de compte.

c) lorsque le montant calculé conformément à l'alinéa a paragraphe 1 est insuffisant pour régler intégralement les créances visées dans cet alinéa, le montant calculé conformément à l'alinéa b paragraphe 1 peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées à l'alinéa a paragraphe 1 et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à l'alinéa b paragraphe 1.

d) Toutefois, sans préjudice du droit des créances pour mort ou lésions corporelles conformément au paragraphe 1 de l'alinéa a, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, voies navigables, et aides à la navigation ont la priorité sur les autres créances visées à l'alinéa b paragraphe 1 qui est prévue par cette législation.

e) Les limites de responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire, ou de tout assistant agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage, sont calculées selon un tonnage de mille cinq cent.

f) Aux fins du présent Code, le calcul du tonnage du navire est effectué conformément aux règles de mesure sur le tonnage brut prévues à l'Annexe 1 de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

ARTICLE 109 : Si avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé tout ou partie une des créances indiquées aux articles 101, 102 et 103, 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 110 : Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé par le présent code à limiter sa responsabilité, il peut obtenir la main levée de la saisie de son navire ou de tout autre bien lui appartenant ainsi que la libération des cautions et garanties données.

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

Le juge tient compte, pour l'application de la disposition du paragraphe précédent, de la constitution du fonds ou de la fourniture de garanties suffisantes non seulement sur le territoire de l'Etat membre de la C.E.M.A.C. 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 111 : 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 112 : 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.

TITRE VI

LA SAISIE DES NAVIRES

Chapitre I Saisie conservatoire

ARTICLE 114 : 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.

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 115 : 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 116 : Nonobstant toute saisie et à tout moment, le tribunal compétent peut après l'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 suffisante.

Aucune demande tendant à la libération du navire 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.

ARTICLE 117 : Le tribunal compétent, 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 des voyages.

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

ARTICLE 118 : L'avis de l'autorité maritime compétente, visé aux articles 116 et 117 ci-dessus a un caractère consultatif et ne lie pas le juge.

ARTICLE 119 : Les créances maritimes pouvant donner lieu à la saisie d'un navire sont celles qui, conformément aux dispositions de la Convention internationale du 12 mars 1999 sur la saisie conservatoire des navires, résultent de l'une des causes ci-après :

- 1) dommages matériels ou corporels, y compris perte de vies humaines sur terre ou sur mer, causés par un navire ou provenant de son exploitation,
- 2) assistance et sauvetage,
- 3) contrats relatifs à l'affrètement ou à l'utilisation d'un navire,
- 4) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire,
- 5)-pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire,
- 6) avarie commune,
- 7) remorquage ou pilotage d'un navire,
- 8) fournitures de produits, de matériels ou de services à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien,
- 9) construction, réparation, équipement d'un navire ou frais de cale,
- 10) salaires du capitaine et de l'équipage,
- 11) débours du capitaine, des affréteurs, des chargeurs ou des agents maritimes, effectués pour le compte du navire ou de son propriétaire,
- 12) commissions des agents du navire,
- 13) propriété contestée du navire,
- 14) droits de copropriété d'un navire ou droits à l'exploitation d'un navire, ou aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété,
- 15) indemnité ou autre rémunération due au titre de toute mesure ou tentative visant à prévenir, écarter ou limiter un dommage imputable au navire y compris un dommage de pollution – en vertu ou non d'une Convention internationale, d'un texte législatif ou réglementaire, ou d'un contrat,
- 16) frais et dépenses relatifs à l'enlèvement de l'épave du navire ou de sa cargaison,
- 17) toutes primes d'assurances relatives au navire,
- 18) tout litige découlant d'un contrat de vente du navire.

ARTICLE 120 : La saisie-conservatoire est autorisée par ordonnance rendue sur requête par l'Autorité judiciaire compétente après avis de l'autorité maritime compétente.

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

ARTICLE 121: La saisie conservatoire empêche le départ du navire. Elle ne porte aucune atteinte aux droits du propriétaire.

ARTICLE 122 : La saisie conservatoire est pratiquée entre les mains du Capitaine du navire par un huissier de justice qui dresse procès-verbal. Copie du procès-verbal est adressée au Commandant du port à l'autorité maritime compétente, ainsi qu'au Consul de l'Etat du pavillon.

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 .

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

Si le navire saisi bat pavillon d'un état membre de la C.E.M.A.C., 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 123 : Le propriétaire du navire saisi ou son représentant, peut, dans un délai d'un mois à compter de 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 aux articles 112 et 113 ci-dessus.

ARTICLE 124 : L'autorité maritime compétente est constituée gardien du navire saisi. Dans l'accomplissement de son mandat, le gardien n'assume qu'une obligation de moyens.

ARTICLE 125 : 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 du titre exécutoire.

ARTICLE 126 : Tout propriétaire de navire saisi, qui aura obtenu la main-levée 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-Exécution**

ARTICLE 127 : Tout créancier muni d'un titre exécutoire peut pratiquer une saisie exécution.

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 128 : Lorsqu'elle n'est pas précédée d'une saisie conservatoire, la saisie-exécution est demandée au juge du fond dans les conditions et selon la procédure en vigueur pour les saisies immobilières. Un procès-verbal est dressé et un gardien est désigné dans les mêmes conditions qu'en matière de saisie conservatoire.

ARTICLE 129 : 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 du lieu de la saisie, pour s'entendre dire qu'il sera procédé à la vente du navire saisi.

Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le ressort du tribunal, les significations et citations lui sont données en la personne du capitaine du bâtiment saisi, ou, en son absence, en la personne de celui qui représente le propriétaire ou le capitaine.

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

S'il est étranger, hors du territoire C.E.M.A.C. et non représenté, les citations et significations sont données selon les voies de droit commun.

ARTICLE 130 : Le procès-verbal de saisie-exécution 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, augmenté de vingt jours si le lieu de la saisie et le lieu où le registre est tenu, ne sont pas situés dans le même port.

ARTICLE 131 : Le conservateur des hypothèques maritimes délivre au créancier saisissant un état des inscriptions hypothécaires grevant le navire. 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. Le délai de sept jours est augmenté de 20 jours si le domicile élu n'est pas situé dans le ressort du tribunal compétent pour connaître de la saisie.

La dénonciation aux créanciers indique la date de la comparution de ceux-ci devant le tribunal ; ce délai ne peut être inférieur à trente 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.

ARTICLE 132 : Les conditions de la mise en vente du navire saisi sont fixées par le tribunal compétent selon la procédure de droit commun en vigueur pour les ventes forcées d'immeubles. L'affichage est fait sur la partie la plus apparente du navire saisi, sur la porte principale du tribunal devant lequel on procèdera, en place publique ou sur le quai du port où le navire est amarré, à la Chambre de Commerce, au Bureau de la douane et au siège de la circonscription maritime du lieu.

ARTICLE 133 : Les demandes en distraction, les oppositions, le paiement et la consignation du prix de la vente, la collocation des créanciers et la distribution des deniers sont effectués selon les règles et procédures de droit commun en vigueur pour les ventes forcées d'immeubles.

LIVRE III

LA NAVIGATION MARITIME

TITRE I

GÉNÉRALITES

ARTICLE 134 : Le présent livre s'applique aux navires des Etats membres de la C.E.M.A.C. 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 armé par des personnels militaires ;

ARTICLE 135: La navigation maritime, telle que définie à l'article 2 paragraphe 39 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

LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

Chapitre I

Les règles de Sécurité

ARTICLE 136 : Tout navire tel que défini à l'article 2 § 37 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.

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 155 du présent Code.

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

Les titres de Sécurité

Section 1

les différents titres de sécurité

ARTICLE 137: 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, doit être muni des titres de sécurité suivants :

- permis de navigation ;
- certificat de navigabilité.

Et selon le cas :

- certificat de franc bord ;
- certificat de sécurité pour les navires à passagers (valable un an) ;
- certificat de prévention contre la pollution ;
- certificat de sécurité pour le matériel d'armement ;
- certificat de construction ;

- certificat de sécurité radiotélégraphique ou radio téléphonique et signaux optiques ;
- certificat de jauge ;
- certificat de dératisation ;
- certificat de gestion de la sécurité (C.G.S.) ;
- document de conformité au Code I.S.M.

Toutefois, d'autres titres de sécurité prévus par les conventions internationales peuvent être exigés par chaque Etat membre.

ARTICLE 138 : 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

les conditions de délivrance et de renouvellement des titres de sécurité

ARTICLE 139 : 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 ;

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

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 140 : 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.

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 chargement et l'arrimage des marchandises particulièrement des marchandises dangereuses ;
- la gestion de la sécurité à bord.

Chapitre III **Les Commissions et les différentes visites de sécurité**

Section I ***La Commission Centrale de Sécurité***

ARTICLE 141 : L'autorité maritime compétente de chaque Etat membre crée, une commission centrale de sécurité composée d'experts maritimes.

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.

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.

Chaque Etat membre fixe :

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

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

ARTICLE 142 : 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.

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 143 : 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 ***Les différentes visites de sécurité***

ARTICLE 144: 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 145 : Conformément aux dispositions de l'article précédent, l'autorité maritime compétente effectue une visite de partance, à chaque appareillage d'un navire.

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 146 : 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 147 : 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.

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

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 148 : 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 :

- 1) les administrateurs des affaires maritimes ;
- 2) les médecins des gens de mer ou des médecins habilités à cet effet par l'autorité maritime compétente ;
- 3) les inspecteurs des services radio-électriques ;
- 4) les experts des sociétés de classification ;
- 5) les inspecteurs de la sécurité de la navigation et du travail maritimes ;

ARTICLE 149 : 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 142 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 150 : 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 151 : 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 152: 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.

Sont habilités à formuler ou exercer un recours :

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

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.

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

ARTICLE 153 : 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 154 : 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 celle découlant des autres conventions internationales mentionnées à l'article 155 ci-après, si le capitaine présente les titres et documents validés exigés par ces conventions.

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 155 : 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, par le Mémorandum d'Entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port, auquel les Etats de la sous-région sont parties.

2)- 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 de la C.E.M.A.C. qui procède au contrôle les ait lui-même ratifiées :

- a)- la Convention sur les lignes de charge (L.L.66), telle qu'amendée ;
- b)- la Convention sur le jaugeage des navires (Tonnage 69) ;
- c)- la Convention sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78) telle qu'amendée ;
- d)- la Convention de l'O.I.T. n° 147 de 1976 sur les normes minimales applicables à bord des navires de commerce ;
- e)- la Convention sur la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78).

3)- 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.

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 l'autorité compétente en vue d'empêcher le départ du navire.

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'O.M.I. ;
- à la société de classification qui assure la surveillance technique du navire.

4)- 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.

Chapitre VII

L'information nautique et les informations à fournir par les navires

ARTICLE 156 : 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 157 : 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 de la C.E.M.A.C., d'une information sur le mouvement en question, auprès de l'autorité maritime compétente.

Chapitre VIII

Systeme de detresse et de Securite Maritimes

ARTICLE 158 : 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 Systeme Mondial de Detresse et de Securite Maritime (SMDSM) de l'Organisation Maritime Internationale. Elle définit de même les systemes de veille et de reception des appels de detresse dont doivent disposer les ports et les autres organismes impliqués dans le dispositif de securite maritime, ainsi que les zones couvertes par les équipements de telecommunication inclus dans ces systemes.

Une veille permanente V.H.F. couvrant l'ensemble de la zone littorale jusqu'à une distance de vingt milles marins de la cote, et comportant un dispositif de selection numerique des appels de detresse, devra être mise en place au minimum.

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.

TITRE III

LES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION

ARTICLE 159 : L'autorité maritime compétente agréee une ou plusieurs Sociétés de classification répondant aux critères fixés par la Résolution n° A 739(18) de l'Organisation Maritime Internationale. 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 agréee et spécifiant en particulier les obligations dont cette dernière doit s'acquitter dans l'accomplissement de son mandat.

L'autorité maritime communique à l'O.M.I. la liste des sociétés de classification agréees.

ARTICLE 160 : L'autorité maritime compétente peut donner mandat à une société de classification agréee pour délivrer et renouveler les certificats internationaux de securite et de prevention de la pollution aux navires nationaux qui sont assujettis à la detention de tels certificats.

ARTICLE 161 : Le mandat donné à la société de classification agréee 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 162 : Conformément aux dispositions de la résolution de l'O.M.I. précitée, les Sociétés de classification agréees rendent périodiquement compte de leur activité à l'autorité maritime compétente.

ARTICLE 163 : Les experts des Sociétés de classification sont appelés à faire partie des commissions de visite de securite des navires dont ils ont la surveillance technique.

TITRE IV

LES ÉVÉNEMENTS DE MER

Chapitre I

Dispositions générales

ARTICLE 164 : 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 165 : 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.

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 166 : Est considérée comme abordage toute collision entre navires et/ou bateaux de navigation intérieure quelle que soient la nature et le régime des eaux.

ARTICLE 167 : 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.
Tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe, sont assimilés, selon le cas, soit aux navires, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent.

ARTICLE 168 : 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 169 : 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 170 : 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 parties égales.

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.

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 171 : 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 172 : Les dispositions qui précèdent ne sont applicables 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 173 : Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par le paragraphe 3 de l'article 170 est d'une année à partir du jour du paiement. Ces délais de prescription ne courent pas lorsque le navire n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction d'un Etat membre de la C.E.M.A..C.

ARTICLE 174 : Les dispositions du présent chapitre, à l'exception de la dernière disposition de l'article 173, sont également applicables aux navires de mer et aux bateaux de navigation intérieure de l'Etat, affectés à un service public.

Chapitre III **Echouement**

ARTICLE 175 : L'échouement est l'état d'un navire qui heurte le rivage et se trouve arrêté faute 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 176 : L'échouement n'entre pas dans la notion de perte totale pour le délaissement. Pour donner lieu à délaissement, il faudrait qu'il entraînant l'impossibilité de réparer ou que les réparations dépassent les trois quarts de la valeur agréée, ou encore qu'il entraînant l'innavigabilité.

ARTICLE 177 : 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 178 : Il n'existe pas de règle particulière à cet accident concernant la créance de loyers des marins.

Chapitre IV

Incendie

ARTICLE 179 : Il y a incendie lorsque le feu gagne les parties du navire qui ne sont destinées à être consumées. Il y a également incendie de la cargaison quand celle-ci, pour une raison quelconque, prend feu.

ARTICLE 180 : L'accident causé à un passager, qui a pour cause l'incendie, quand bien même celui-ci ne serait qu'un petit feu dans une cale ou dans une cabine qui sera aisément circonscrit et éteint, le seul lien de causalité suffit à faire jouer la présomption qui pèse sur le transporteur.

ARTICLE 181 : L'incendie libère le transporteur de marchandises.

ARTICLE 182 : L'incendie peut n'avoir intéressé que la marchandise du chargeur demandeur en réparation.

Chapitre V **Perte de navire**

ARTICLE 183 : Il y a perte totale de navire dans le cas où le coût des réparations excède la valeur du navire.

ARTICLE 184 : 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 185 : La valeur pour laquelle le navire a été assuré ne donne qu'une indication et les tribunaux ne doivent pas s'en contenter.

ARTICLE 186 : 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 187 : 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 fréteur n'aura pas exposées.

Chapitre VI **Assistance et sauvetage maritimes**

Section I *Assistance*

ARTICLE 188 : 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.

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.

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.

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 189 : Tout fait d'assistance ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

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.

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

ARTICLE 190 : 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 191 : 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 192 : Une rémunération est due encore que l'assistance ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

ARTICLE 193 : Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties ou par la voie de l'arbitrage et, à défaut, par le tribunal sur avis de l'autorité maritime du lieu de l'assistance.

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.

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 194 : 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 195 ou que le service rendu ne présente pas le caractère d'une véritable assistance, quelque qualification que les parties lui aient donnée.

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 195: La rémunération est fixée par le tribunal conformément aux dispositions de l'article 193, 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.

Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition fixée à l'article 193, paragraphe 2.

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

Section II *Sauvetage*

ARTICLE 197 : 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 Maritime signée à Hambourg le 27 Avril 1979.

ARTICLE 198 : Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées.

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 199 : 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.

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 200 : 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.

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 201 : Les dispositions précédentes sont applicables aux navires, bateaux de navigation intérieure de l'Etat affectés au service public de chaque Etat membre de la C.E.M.A.C., à l'exception de celles de l'article 199, paragraphe 2. Les articles 192 et 193 ne sont pas applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat. Par dérogation aux dispositions de l'article 200, 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 202 : 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.

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

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.

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 104. 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 V **Avaries**

Section I

Avaries communes et avaries particulières

ARTICLE 203: Les avaries sont communes ou particulières. A défaut de stipulations contraires des parties intéressées, elles sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre.

Dans un connaissement, toute disposition contraire est réputée non écrite.

ARTICLE 204: Sont particulières toutes les avaries qui ne sont pas classées en avaries communes.

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

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 205 : 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 206 : Les sacrifices et les dépenses mentionnés à l'article ci-dessus doivent avoir été décidés par le capitaine.

ARTICLE 207 : 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.

ARTICLE 208 : 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 209 : 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 210 : Les avaries communes sont supportées par le navire, le fret et la cargaison, évaluées conformément aux dispositions des articles 211 à 219 ci-après .

ARTICLE 211 : 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 212 : Les marchandises sauvées du sacrifice contribuent en proportion de leur valeur marchande réelle ou supposée au port de déchargement.

ARTICLE 213 : Le montant des dommages et pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour le navire au port où s'achève l'expédition.

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.

ARTICLE 214 : 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 215 : 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 216 : 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.

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 217 : En cas de jet à la mer des marchandises chargées en pontée de façon irrégulière au sens de l'article 403, la valeur des marchandises jetées n'est pas admise en avaries communes.

ARTICLE 218 : Les effets et bagages de l'équipage et des passagers pour lesquels il n'y a pas de connaissance 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 205 et suivants.

ARTICLE 219 : La répartition se fait au marc-le-franc.

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

ARTICLE 221 : 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 222 : 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 223 : 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 V

LES ÉPAVES MARITIMES

Chapitre I

Dispositions générales

ARTICLE 224 : Sous réserve des dispositions des conventions internationales en vigueur, constituent des épaves maritimes soumises à l'application du présent code :

- 1) Les navires et aéronefs abandonnés en état d'innavigabilité et leurs cargaisons ;
- 2) Les embarcations, machines, agrès, ancres, chaînes, engins de pêche abandonnés et les débris des navires et des aéronefs ;
- 3) 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.

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 225 : 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 226 : 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.

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 227 : 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 228 :

- 1) 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 ;
- 2) 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.

Les opérations se font aux frais et risques du propriétaire

ARTICLE 228 : 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.

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.

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 229 : 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.

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

ARTICLE 230 : Sauf dans les cas visés aux articles 232 et 233, 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 231 : 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 232 : Si les travaux n'ont pas été commencés ou terminés dans le délais impartis, l'autorité maritime compétente peut prononcer la déchéance des droits du propriétaire de l'épave.

Chapitre III **Droits des inventeurs et des sauveteurs**

ARTICLE 233 : L'inventeur ou le sauveteur d'une épave a droit à une indemnité calculée en tenant compte :

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

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

ARTICLE 234 : 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.

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.

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

ARTICLE 235 : 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.

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

ARTICLE 236 : 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 237 : 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.

Les frais éventuellement engagés par un service public en application de l'article 228 sont assortis du même privilège.

ARTICLE 238 : 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 IV **Vente ou concession des épaves**

ARTICLE 239 : 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 230 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 232 la déchéance de ses droits sur l'épave.

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

ARTICLE 241 : 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 239 et 240 ci-dessus.

ARTICLE 242 : 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.

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

Toutefois, dans le cas de la déchéance prévue à l'article 232 et dans le cas de la concession prévue à l'article 243, le produit net de la vente ou le produit de la concession est versé immédiatement au Trésor Public.

ARTICLE 243 : 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.

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 232 ;
- soit que l'épave provienne d'un événement datant de plus de cinq ans ; dans ce cas les dispositions des articles 229 à 232 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 de la C.E.M.A.C. coulées dans les eaux territoriales ou en haute mer et aux épaves étrangères coulées dans les eaux territoriales d'un Etat membre.

ARTICLE 244 : 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 245 : 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 de la C.E.M.A.C.

Chapitre V

Épaves présentant un intérêt archéologique, historique ou artistique

ARTICLE 246 : 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 247 à 252 ci-après.

ARTICLE 247 : Les épaves mentionnées à l'article 246 appartiennent à l'Etat. Les dispositions de l'article 225 leur sont applicables.

ARTICLE 248 : 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.

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 249 : 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.

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 225 a droit à une indemnité fixée à l'amiable ou à dire d'experts, selon la procédure prévue à l'article 248 ci-dessus.

ARTICLE 250 : Le contrat de concession détermine en particulier les prescriptions techniques suivant lesquelles se feront les travaux de récupération.

ARTICLE 251 : Les travaux sont exécutés sous la surveillance d'un représentant de l'autorité compétente de la culture et des arts.

ARTICLE 252 : Le concessionnaire a droit à la rémunération prévue à son contrat et qui peut être déterminée en fonction de la valeur de l'épave.

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 VI **Dispositions diverses**

ARTICLE 253 : Il n'est en rien dérogé au régime douanier concernant les épaves maritimes.

ARTICLE 254 : 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 255 : Le présent livre s'applique :

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

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 256 : 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 257 : Les dispositions du présent livre ne préjudicient pas à l'application des règles résultant :

- des textes 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 ENGIN EN MER

ARTICLE 258 : Les dispositions des articles 264 à 273, 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 259 : 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) et IV (4) 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.

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 260 : L'autorité maritime compétente exerce, à l'égard des navires étrangers présents dans les eaux et ports des Etats membres les prérogatives de l'Etat 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 261 : 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.

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 262 : 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'Etat 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.

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

ARTICLE 263 : 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.

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

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

TITRE III

PREVENTION DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

ARTICLE 264 : Sous réserve des dispositions de l'article 258 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 :

1. le navire effectue un tel rejet en route ;
2. le navire effectue une navigation hors des eaux territoriales ;
3. la teneur de l'effluent en hydrocarbures est inférieure à cent parts par million ;
4. 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 265 : Sous réserve des dispositions de l'article 258, 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 266 :

1. Les dispositions des articles 264 et 265 ci-dessus ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé.
2. Les dispositions de l'article 264 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 267 :

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 268 : Tout navire doit avoir à son bord un plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures 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 269 : Sous réserve des dispositions de l'article 258, 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
TRANSPORTEES PAR MER EN COLIS, CONTENEURS, CITERNES MOBILES,
CAMIONS OU WAGONS-CITERNES**

ARTICLE 270 : Le jet à la mer des substances nocives transportées en colis, conteneurs, citernes mobiles, camions ou wagons-citernes est interdit.

ARTICLE 271 : Le transport par mer des substances visées à l'article 270 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 272 : Sous réserve des dispositions de l'article 258, 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 273 : Sous réserve des dispositions de l'article 258 :

- 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 PAR LES IMMERSIONS DE DECHETS A PARTIR DE NAVIRES

ARTICLE 274 : 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 275 :

- 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 276 : 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 277 : 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 IX

DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX PLATES-FORMES EN MER

ARTICLE 278 : Nonobstant les dispositions spécifiques des articles 279 à 282 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 264, 266, 267 et 268 du présent Code.

ARTICLE 279 : 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.

ARTICLE 280 : Conformément à la règle 9 paragraphes 1 (a) et 7 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 100 parts par million.

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

ARTICLE 281 : Les rejets, dépôts ou écoulements visés à l'article 280 ci-dessus ne peuvent être effectués que selon les procédures et modalités fixées par les textes spécifiques réglementant les activités qui les génèrent.

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 282 : 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.

l'autorité administrative chargée des mines communiquera à l'autorité maritime les informations nécessaires à la délimitation du périmètre de sécurité. Le balisage de ce périmètre sera à la charge de l'exploitant.

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.

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 X

DISPOSITIONS PARTICULIERES APPLICABLES AUX PORTS MARITIMES

ARTICLE 283 : 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 284 : 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.

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 XI **CONTROLES**

ARTICLE 285 : 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 de ladite Convention.

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 aux articles 154 et 155 du présent Code.

TITRE XII

MISE EN DEMEURE DU PROPRIETAIRE, DE L'ARMATEUR OU DE L'EXPLOITANT DU NAVIRE

ARTICLE 286 :

- 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 287 : Les prestations des biens et les services nécessaires à l'exécution des mesures prises en application de l'article 286 ci-dessus peuvent être obtenues :

- Soit par accord amiable,
- Soit par réquisition.

TITRE XIII

OPERATIONS DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PAR LES HYDROCARBURES

ARTICLE 288 : Chaque Etat membre met en place un plan national d'urgence de lutte contre la pollution marine.

La conduite des opérations dans le cadre de ce plan s'effectuera sous l'autorité et la responsabilité du Chef du Gouvernement.

ARTICLE 289 : 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.

TITRE XIV

RESPONSABILITÉ CIVILE ET OBLIGATION D'ASSURANCE DU PROPRIETAIRE DE NAVIRE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

ARTICLE 290 : 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 291 : 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 :
 - 1) 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,
 - 2) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.

ARTICLE 292 : Les dispositions du présent titre s'appliquent :

1. aux dommages par pollution survenus :
 - Sur le territoire, y compris la mer territoriale, et
 - Dans la zone économique exclusive des Etats membres.

2. aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou réduire de tels dommages.

ARTICLE 293 : Toute demande de réparation de dommages de pollution ne peut être formulée :

- contre le propriétaire du navire
- contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière,
- exceptionnellement contre d'autres personnes,

que sur la base de la Convention CLC 92 mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 294 : 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 295 : 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 296 : 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.

LIVRE V

LES GENS DE MER

TITRE I

GÉNÉRALITÉS

ARTICLE 297 : 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.

TITRE II

LE CAPITAINE DU NAVIRE

Chapitre I

Fonction et responsabilités du Capitaine

ARTICLE 298 : Le capitaine est la personne désignée par l'armateur pour assurer la conduite d'un navire ; il est garant de ses fautes mêmes légères dans l'exercice de ses fonctions.

ARTICLE 299 : 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 300 : 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.

Le capitaine est alors réputé avoir agi comme gérant d'affaires des passagers et/ou des chargeurs.

ARTICLE 301 : 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 302 : 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.

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.

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., à peine de sanctions prévues à l'article 581 du présent Code.

ARTICLE 303 : 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 304 : 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 305 : 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 affréteurs.

TITRE III

LE MARIN

Chapitre I **Généralités**

ARTICLE 306 : Les marins constituent l'équipage du navire, placé sous l'autorité du Capitaine. Au sens du présent Titre, le terme « marin » couvre les officiers, exerçant des fonctions de responsabilité et d'encadrement à bord du navire, et les personnels d'exécution.

Tout marin, inscrit sur les matricules d'un Etat membre de la C.E.M.A.C., 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 307 : 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 **Le contrat d'engagement maritime**

Section I ***Formation et contenu du contrat d'engagement maritime***

ARTICLE 308 : Tout contrat conclu entre un armateur ou son représentant et un marin, et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime, est un contrat régi par les dispositions du présent chapitre.

ARTICLE 309 : 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 310 : En matière d'engagement maritime, la capacité de contracter est soumise aux règles de droit commun.

Nul ne peut contracter valablement un engagement maritime, s'il n'est libre de tout autre engagement maritime précédent.

ARTICLE 311 : Toutes les clauses et stipulations du contrat d'engagement maritime doivent sous peine de nullité, être inscrites ou annexées au rôle d'équipage.

ARTICLE 312 : Le contrat d'engagement maritime doit être rédigé en termes clairs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et leurs obligations respectifs.

Il doit indiquer si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, pour une durée indéterminée ou pour un voyage.

Si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, le contrat doit contenir l'indication de cette durée.

Si l'engagement est conclu pour une durée indéterminée, le contrat doit fixer le délai de préavis à observer en cas de résiliation par l'une des parties.

Ce délai de préavis doit être le même pour les deux parties ; il ne peut être inférieur à vingt quatre heures.

Si l'engagement est conclu au voyage, le contrat doit désigner nominativement, par une indication suffisante, le port où le voyage prendra fin et fixer à quel moment des opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port, le voyage sera réputé accompli.

Aux 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.

Le contrat à l'essai ne peut être conclu pour une période supérieure à trois mois. Pendant cette période, le contrat peut être résilié par l'une des parties si l'essai n'est pas concluant, sous réserve d'une notification écrite.

Dans ce cas, les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur, si le marin n'est pas ressortissant de l'Etat du port de débarquement.

ARTICLE 313 : Le contrat d'engagement maritime doit mentionner le service pour lequel le marin s'engage et la fonction qu'il doit exercer, le montant des salaires et accessoires ou les bases de détermination de profits. Le lieu et la date de l'embarquement du marin doivent être mentionnés au rôle d'équipage et au livret professionnel de l'intéressé.

ARTICLE 314 : Les conditions générales d'engagement doivent être tenues par l'armateur, à la disposition des marins.

ARTICLE 315 : 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 peut refuser son visa lorsque le contrat contient une clause contraire aux dispositions d'ordre public.

ARTICLE 316 : L'engagement maritime est mentionné sur le livret professionnel du marin par l'autorité maritime.

Le livret qui tient lieu de pièce d'identité maritime, ne doit contenir aucune appréciation des services rendus.

ARTICLE 317 : Le texte des dispositions légales et réglementaires qui régissent le contrat d'engagement doit, comme le texte des conditions du contrat, se trouver à bord pour être communiqué par le capitaine au marin, sur sa demande. Les conditions générales d'engagement doivent être affichées dans les locaux d'équipage.

ARTICLE 318 : 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 319 : Le contrat d'engagement prend fin par :

- 1) le décès du marin ;
- 2) le débarquement régulier du marin à l'expiration normale du contrat ;
- 3) l'accord mutuel des parties ;
- 4) la résiliation ou la rupture du contrat ;
- 5) 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 ;
- 6) la vente, de la prise du naufrage ou de l'innavigabilité du navire ;
- 7) la radiation du marin de la matricule des gens de mer.

ARTICLE 320 : En cas de vente, de prise, de naufrage ou de déclaration d'innavigabilité du navire, le marin a droit à une indemnité égale à deux mois de salaire.

ARTICLE 321 : 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.

Dans tous les cas, la cause du congédiement doit être portée au rôle d'équipage.

ARTICLE 322 : 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.

ARTICLE 323 : Le marin peut demander la résiliation du contrat d'engagement ou des dommages et intérêts pour inexécution des obligations de l'armateur.

ARTICLE 324 : 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.

Chapitre III **Le Placement des marins**

ARTICLE 325 : Le placement des marins ne peut faire l'objet d'une activité exercée dans un but lucratif par aucune personne, société ou établissement. Aucune opération de placement ne peut donner lieu au paiement d'une rémunération quelconque directe ou indirecte, à une personne, société ou établissement.

ARTICLE 326 : Chaque Etat membre doit veiller à ce qu'il soit organisé et entretenu un système efficace répondant aux besoins d'offices de placement gratuit des marins.

Ce système peut être organisé et maintenu :

- a) soit par des associations représentatives des armateurs et des marins agissant en commun sous le contrôle de l'autorité maritime compétente ;
- b) soit en l'absence d'une action combinée de cette nature par l'autorité maritime compétente.

ARTICLE 327 : Les gérants desdits offices doivent posséder une expérience maritime pratique. Lorsqu'il coexiste des offices de placement de types divers, des mesures de coordination doivent être prises au niveau de chaque Etat membre.

Chapitre IV **L'exercice de la profession de marin**

Section I ***L'inscription des marins***

ARTICLE 328 : 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 ; 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)- conformément aux dispositions de la Convention n° 138 de 1973 de l'O.I.T., avoir l'âge minimum de 16 ans ou 15 ans si l'intéressé est inscrit dans un Centre ou une Ecole de formation professionnelle maritime, dûment reconnu par l'autorité maritime compétente ;
- 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 ;

4)- ne pas avoir encouru l'une des condamnations mentionnées à l'article 329 ci-après.

ARTICLE 329 : 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 330 : Tout marin embarquant sur un navire reçoit, selon le cas, soit une carte d'identité maritime, soit un livret professionnel de marin.

ARTICLE 331: Tout marin d'un Etat membre de la C.E.M.A.C., 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 332 : Hors les cas prévus aux articles 329 et 331, 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

La qualification professionnelle des marins

ARTICLE 333 : Hormis les emplois de matelot non qualifié, tout emploi à bord ne peut être occupé que par des marins ayant suivi avec succès une formation professionnelle appropriée.

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 334 : 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 de radiotéléphoniste, pour tout marin habilité à faire fonctionner une station radio téléphonique à bord d'un navire.

ARTICLE 335 : 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 336 : 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.

L'Autorité maritime compétente peut, d'autre part, reconnaître comme équivalents 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 337 : 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)

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.

Chapitre V **Les obligations du marin envers l'armateur**

ARTICLE 338 : Le marin doit accomplir son service dans les conditions déterminées par le contrat, les lois, règlements et usages en vigueur.

ARTICLE 339 : 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 340 : 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 341 : Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin qui n'est pas de service peut descendre à terre.

ARTICLE 342 : 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.

Il est tenu de travailler au sauvetage du navire, des débris des effets naufragés et de la cargaison.

ARTICLE 343 : 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 344 : 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.

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 345 : 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.

Des heures supplémentaires sont faites pour tenir compte des nécessités de l'exploitation des navires.

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

LES OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR ENVERS LE MARIN

Chapitre I **Salaire**

ARTICLE 346 : Le marin est rémunéré soit à salaire fixe, soit à profits éventuels, soit par une combinaison de ces deux modes de rémunération.

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.

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 347 : 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 348: 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.

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 349 : 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.

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 :

- 1) 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 ;
- 2) 50 % pour les heures supplémentaires effectuées au delà de la quarante huitième heure de la semaine ;
- 3) 100 % pour les heures supplémentaires effectuées les dimanches et jours fériés.

Un mode forfaitaire de rémunération de travail supplémentaire peut être prévu par le contrat sous réserve d'homologation par l'autorité maritime compétente.

ARTICLE 350 : Une avance de salaire peut être faite au marin. Celui-ci peut déléguer ses salaires et profits.

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 351 : Les salaires, profits et autres rémunérations des marins sont saisissables ou cessibles dans les conditions fixées par le code du travail.

Sont insaisissables pour quelque cause que ce soit :

- 1) les vêtements sans exception des marins ;
- 2) 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 352 : 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.

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.

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.

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 353 : Les marins ont droit à un congé payé à charge de l'armateur calculé à raison de quatre jours ouvrables par mois d'engagement. Le congé donne droit à l'indemnité de nourriture et est pris en compte dans la durée des services effectifs.

Chapitre III **Nourriture et couchage**

ARTICLE 354: Le marin a droit à la nourriture pendant toute la durée de son inscription au rôle d'équipage. Les aliments fournis doivent être sains, de bonne qualité, en quantité suffisante, d'une valeur nutritive certaine et suffisamment variée.

Le marin a droit à la fourniture du matériel de couchage, d'ustensiles de plat.

Les modalités d'application de ces dispositions sont fixées par décision de l'autorité maritime compétente.

Chapitre IV

Soins et régime de prévoyance sociale

ARTICLE 355 : Le marin est régi par le régime de sécurité sociale de son Etat qui lui assure les indemnités et prestations qu'il garantit dans le cadre de ses régimes d'assurances. Toutefois, pour tenir compte des risques particuliers afférents au métier de marin, l'armateur complétera par une assurance spéciale et ce, jusqu'à guérison, consolidation, déclaration d'incurabilité ou de chronicité, et dans la limite de 4 mois, les indemnités et prestations versées par la caisse de sécurité sociale, de façon à couvrir intégralement le montant des salaires et, le cas échéant, les frais de nourriture ainsi que les frais médicaux et pharmaceutiques.

ARTICLE 356 : Le marin est payé de ses salaires et soigné aux frais de l'armateur s'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade pendant son embarquement.

A son débarquement ou à son retour en cas de rapatriement, le marin blessé ou malade non guérisse bénéficie des dispositions prévues à l'article 355.

ARTICLE 357 : Ne donnent pas lieu à une prise en charge par l'armateur, les blessures ou maladies résultant d'un fait intentionnel du marin. Celui-ci perd alors son droit aux salaires à compter du jour de cessation du travail.

Le capitaine reste cependant tenu dans ce cas de faire donner au marin tous les soins que nécessite son état jusqu'au jour de son débarquement. Lorsque ce débarquement a lieu dans un port étranger, le capitaine doit prendre toutes les dispositions pour faire assurer les soins et le rapatriement du marin, sous réserve d'une action récursoire ultérieure de l'armateur à l'encontre de ce dernier.

Chapitre V

Rapatriement

ARTICLE 358 : Les frais de rapatriement du marin débarqué sont à la charge de l'armateur.

Le marin étranger est rapatrié dans son pays, sauf stipulation contraire.

ARTICLE 359 : Le rapatriement comprend le transport, le logement et la nourriture du marin rapatrié.

Il ne comprend pas la fourniture des vêtements. Toutefois, le capitaine peut, en cas de nécessité, faire l'avance des frais de vêtements indispensables.

ARTICLE 360 : Sauf convention contraire, le marin qui n'est pas débarqué ou qui n'est pas rapatrié à son port d'immatriculation a droit à la conduite jusqu'à ce port.

ARTICLE 361 : En cas de défaillance de l'armateur, et notamment lorsqu'il abandonne le navire dans un port, les marins sont rapatriés par les soins du Consul de l'Etat du pavillon, aux frais de l'armateur ou de l'exploitant du navire ou de son représentant dans le port, ou aux frais du consignataire du navire.

Chapitre VI **Frais funéraires**

ARTICLE 362 : En cas de décès, les frais funéraires sont à la charge de l'armateur, dans les limites fixées par décision de l'autorité maritime compétente.

TITRE V

EFFECTIF MINIMUM, COMPOSITION DE L'EQUIPAGE ET ORGANISATION DU SERVICE A BORD

ARTICLE 363 : La composition de l'équipage d'un navire d'un Etat membre de la C.E.M.A.C. ainsi que tout navire affrété coque-nue doit être fixée par décision de l'autorité maritime compétente de chaque Etat membre.

ARTICLE 364 : 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.

ARTICLE 365 : 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 333 à 335 ci-dessus.

ARTICLE 366 : 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 367 : 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 368 : 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 de la C.E.M.A.C. ayant la qualification requise ou d'un Etat ayant passé avec l'Etat du pavillon des accords de coopération en matière de Marine marchande ; en cas de pénurie de marins qualifiés appartenant à l'une des catégories précédentes, il pourra être embarqué à bord des navires des Etats membres de la C.E.M.A.C. des marins ressortissant d'autres Etats tiers, sous réserve qu'ils aient la qualification requise.

TITRE VI

ETAT CIVIL EN MER ET SUCCESSIONS MARITIMES

Chapitre I

Etat civil en mer

ARTICLE 369 : L'autorité désignée sous le terme d'officier instrumentaire et qualifiée aux termes du code 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 370 : 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.

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 371 : 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.

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 372 : 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 373 : 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 374 : 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 375 : 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 376 : Le trafic maritime en provenance ou à destination des Etats membres de la C.E.M.A.C. 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 377 : 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 378 : 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 .

TITRE II

L'EXPLOITATION COMMERCIALE DU NAVIRE

Chapitre I

Contrat d'affrètement

Section I

Règles générales à tous les affrètements

ARTICLE 379 : 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 48 et 49 du présent Code.

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 380 : L'affrètement est matérialisé par une charte-partie qui énonce les engagements du fréteur et de l'affréteur.

ARTICLE 381 : 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 382 : Le contrat d'affrètement conclu dans un Etat membre est régi par la loi du Pavillon du navire affrété, sauf convention contraire des parties.

ARTICLE 383 : 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 le sous affrètement est au voyage ou à temps ».

La prescription peut être interrompue ou suspendue conformément au droit commun.

Section II

Affrètement au voyage

ARTICLE 384 : Par affrètement au voyage, le fréteur met tout ou partie d'un navire armé en bon état de navigabilité à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages.

ARTICLE 385 : Le fréteur est responsable des marchandises reçues à bord par le capitaine dans les limites prévues à la charte-partie.

Il se libère de cette responsabilité en établissant soit qu'il a satisfait à ses obligations de fréteur, soit que les dommages ne tiennent pas à un manquement à ces obligations.

Section III

Affrètement à temps

ARTICLE 386 : Par 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 387 : 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 388 : L'affréteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale.

Section IV

Affrètement coque-nue

ARTICLE 389 : Par affrètement « coque-nue », le fréteur s'engage à mettre à la disposition d'un affréteur, pour un temps défini, un navire déterminé en bon état de navigabilité, sans armement, ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplet.

ARTICLE 390 : L'affréteur garantit le fréteur contre tout recours des tiers consécutifs à l'exploitation du navire.

Section V
Sous-affrètement

ARTICLE 391 : L'affréteur peut sous-fréter le navire (affrètement d'espaces, etc...) ou l'utiliser à des transports sous connaissance.

Le sous-affrètement laisse l'affréteur tenu envers le fréteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.

ARTICLE 392 : 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. Le sous-affrètement n'établit pas d'autres relations directes entre le fréteur et le sous-affréteur.

Section VI
Location

ARTICLE 393 : Le louage de chalands, allège, malonnes, 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.

Les mêmes règles sont applicables au louage de tous bâtiments flottants non destinés à la navigation maritime.

ARTICLE 394 : 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
Dispositions générales, champ d'application

ARTICLE 395 : Par le contrat de transport maritime, le transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre, et le chargeur à en payer le fret.

Le contrat qui implique outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un contrat de transport par mer que dans la mesure où il se rapporte à la partie maritime du transport.

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent depuis la prise en charge jusqu'à la livraison de la marchandise.

Les dispositions du présent chapitre découlent de celles de la Convention de Hambourg, 1978, sur le transport de marchandises par mer, à laquelle il est fait référence et qui est appliquée à titre supplétif.

ARTICLE 396 : Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux transports effectués au départ ou à destination d'un port d'un Etat membre de la C.E.M.A.C.

ARTICLE 397 : Les dispositions du présent titre s'appliquent :

- 1) entre tous les intéressés au transport maritime, en l'absence de charte-partie ;
- 2) dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs, aux connaissements émis en exécution d'une charte-partie. En cas de divergence entre la charte-partie préalable d'un navire affrété et le connaissement émis en exécution de cette charte-partie, la préférence est donnée aux stipulations de la charte-partie dans les rapports entre le frèteur et l'affrèteur.

Dans les rapports entre le transporteur et le chargeur, seul le connaissement fait foi à moins qu'il ne se réfère expressément à la charte-partie préalable et en donne copie.

Section II *Connaissement*

ARTICLE 398 : Hormis le cas de transport sous charte-partie, le transporteur ou son représentant est tenu de délivrer un connaissement au chargeur qui en fait la demande.

ARTICLE 399 : Le connaissement doit contenir, entre autres, les indications suivantes :

- a) la nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification. Une déclaration expresse les cas échéants du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telle que ces indications ont été fournies par le chargeur ;
- b) l'état apparent des marchandises ;
- c) le nom et l'établissement principal du transporteur ;
- d) le nom du chargeur ;
- e) le destinataire, s'il a été désigné par le chargeur ;
- f) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement ;
- g) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer ;
- h) le nombre d'exemplaires originaux du connaissement s'il en existe plusieurs ;
- i) le lieu d'émission du connaissement ;
- j) la signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom ;
- k) le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire ;
- l) la mention des causes de nullité au préjudice du chargeur ou du destinataire ;
- m) l'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée ;

n)la date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties ; et

o) la ou les limites supérieures de responsabilité lorsqu'elles sont fixées d'un commun accord.

ARTICLE 400 : Le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissement conformément à l'article 17 des règles de Hambourg.

ARTICLE 401 : Toutes lettres ou conventions par lesquelles le chargeur s'engage à dédommager le transporteur lorsque celui-ci ou son représentant a consenti à délivrer un connaissement sans réserves, sont nulles et de nul effet à l'égard des tiers. Toutefois, ceux-ci peuvent s'en prévaloir à l'encontre du chargeur.

Si la réserve volontairement omise concerne un défaut de la marchandise dont le transporteur avait ou devait avoir connaissance lors de la signature du connaissement, il ne pourra pas se prévaloir de ce défaut pour éluder sa responsabilité et ne bénéficiera pas de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 de la Convention des Nations Unies sur le Transport de Marchandises par Mer, 1978 (Règles de Hambourg).

Section III ***Exécution du contrat***

ARTICLE 402 : 1- Nonobstant toute stipulation contraire, le transporteur est tenu avant et au début du voyage, de faire diligence pour :

a) mettre et conserver le navire en état de navigabilité compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter ;

b) armer, équiper et approvisionner convenablement le navire ;

c) mettre en bon état toutes les parties du navire où les marchandises doivent être chargées.

2- Le transporteur est tenu de procéder de façon appropriée et soignée au chargement, à la manutention à bord, à l'arrimage, au transport, à la garde à bord et au déchargement de la marchandise.

ARTICLE 403 : Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages du commerce considéré ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur.

Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu mais il n'aura pas le droit d'opposer cet accord à un tiers, y compris un destinataire, qui est détenteur de bonne foi du connaissement.

Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions de l'alinéa 1 du présent article ou lorsque le transporteur ne peut pas, en vertu de l'alinéa 2 du présent article, invoquer un accord pour le

transport en pontée, il est responsable nonobstant les dispositions de l'article 409 du présent Code, des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résultent uniquement du transport en pontée, et l'étendue de sa responsabilité est déterminée conformément aux dispositions de l'article 413 du présent Code selon le cas.

Un transport de marchandise effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale est considéré comme un acte ou une omission du transporteur.

ARTICLE 404 : Le transporteur maritime est préféré, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant la quinzaine après leur délivrance si elles n'ont passé en mains tierces.

ARTICLE 405 : En cas de faillite ou de liquidation judiciaire des chargeurs ou réceptionnaires avant l'expiration de la quinzaine, le transporteur maritime est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues.

ARTICLE 406 : Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par le vice propre de sa marchandise.
Le chargeur est tenu de procéder de façon appropriée et soigneuse au conditionnement et au marquage des marchandises remises par lui au transporteur. Si ces marchandises sont placées par lui dans un conteneur, il doit pareillement veiller à leur arrimage interne.

ARTICLE 407 : Toute action relative au transport de marchandises par mer en vertu du présent code est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.

Le délai de prescription court à partir du jour où le transporteur a livré les marchandises ou une partie des marchandises ou, lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du dernier jour où elles auraient dû l'être.

Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

Section IV

Responsabilité du transporteur de marchandises et du chargeur

ARTICLE 408 : La responsabilité du transporteur couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport maritime et au port de déchargement.

ARTICLE 409 : Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises, ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte ou le dommage ou le retard est survenu pendant que les marchandises étaient sous sa garde, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

ARTICLE 410 : En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport.

ARTICLE 411 : Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison d'une marchandise résulte de mesures prises pour sauver des vies humaines ou des biens en mer.

ARTICLE 412 : Le transporteur n'est autorisé à transporter des marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages considérés ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur. Lorsque ces conditions sont remplies, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison qui résultent uniquement du fait que la marchandise a été chargée en pontée.

ARTICLE 413 : Le transporteur est responsable des fautes et négligences commises par les transporteurs qu'il s'est substitué pour tout ou partie de l'exécution du contrat de transport, dans les mêmes conditions que s'il avait lui-même effectué le transport.

ARTICLE 414 : En cas de perte ou dommage subi par les marchandises transportées, la responsabilité du transporteur est limitée, par colis, ou autre unité de chargement, ou par kilogramme de poids brut de la marchandise perdue ou endommagée, au montant prévu par la Convention de Hambourg de 1978 sur le transport de marchandises par mer.

En cas de retard à la livraison, la responsabilité du transporteur est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises retardées, sans que cette somme excède le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport des marchandises chargées à bord du navire.

Le transporteur, ses préposés ou ses mandataires ne peuvent se prévaloir de la limitation prévue au présent article, s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison de la marchandise résulte d'un acte ou d'une omission qu'ils ont commis, soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard, en résulterait probablement.

ARTICLE 415 : Le chargeur n'est pas responsable du préjudice subi par le transporteur, ni des dommages subis par le navire, à moins que ce préjudice ou ces dommages ne résultent de sa faute ou de sa négligence, ou de celle de ses préposés ou mandataires.

Les préposés ou mandataires du chargeur ne sont pas non plus responsables de ce préjudice ni de ces dommages à moins qu'ils ne résultent de leur faute ou de leur négligence.

ARTICLE 416 : 1 - Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou étiquette indiquant de manière appropriée leur dangerosité.

2 – Lorsqu'il remet les marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit l'informer du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur manque à cette obligation et si le transporteur n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises :

- a) le chargeur est responsable envers le transporteur des préjudices résultant de l'embarquement des dites marchandises, et
- b) les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait lieu à indemnisation.

3 – Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent être invoquées par une personne qui, en cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.

4 – Les marchandises dangereuses peuvent, même en dehors du champ d'application des dispositions d'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article, être débarquées, détruites ou rendues inoffensives lorsqu'elles deviennent effectivement en danger pour les personnes ou les biens ; dans ce cas, il n'y a pas davantage lieu à indemnisation du chargeur, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que le transporteur est responsable conformément aux dispositions de l'article 389 du présent code.

Chapitre III

Transport de passagers et de bagages

Section I

Contrat de passage

ARTICLE 417: 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.

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent ni au transport bénévole, ni aux passagers clandestins.

Cependant, elles s'appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transport maritime.

ARTICLE 418 : 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.

Section II

Responsabilité du transporteur de passagers

ARTICLE 419 : 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 420 : L'accident corporel 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, donne lieu à réparation de la part du transporteur, s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par l'article ci-dessus ou qu'une faute a été commise par lui-même ou par un de ses préposés.

ARTICLE 421 : Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causés par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge que l'accident n'est imputable ni à sa faute, ni à celle de ses préposés.

ARTICLE 422 : Le transporteur est responsable des dommages dus au retard qui tient à l'inobservation des dispositions de l'article 419 ci-dessus ou la faute commerciale de ses préposés.

ARTICLE 423 : La réparation est due par le transporteur dans les limites fixées par la législation de chaque Etat membre.

Ces limites ne s'appliquent pas en cas de dol ou de faute inexcusable du transporteur au sens de l'article 414 dernier alinéa du présent Code..

ARTICLE 424 : L'action en responsabilité pour les dommages causés au passager transporté se prescrit par deux ans. Ce délai court à compter de la date du débarquement du passager.

ARTICLE 425 : Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites du présent chapitre.

ARTICLE 426 : Tout armateur de navire à passagers est tenu de souscrire une police d'assurance couvrant sa responsabilité pour les passagers embarqués.

Section III ***Bagages***

ARTICLE 427 : Le transporteur est responsable des bagages et véhicules de tourisme enregistrés dans les limites fixées par la législation de chaque Etat membre.

ARTICLE 428 : Le transporteur est responsable des effets personnels et des bagages de cabine s'il est établi que la perte ou l'avarie est due à sa faute ou à celle de ses préposés.

Pour chaque passager, la réparation due par le transporteur ne peut excéder, sauf dol ou faute inexcusable, la somme dont le montant est fixé par la législation de chaque Etat.

Le dol ou la faute inexcusable s'entendent au sens de l'article 414 ci-dessus.

Toute limitation de responsabilité est supprimée pour les biens précieux déposés par le passager entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord.

ARTICLE 429 : 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.

ARTICLE 430 : Les actions nées à l'occasion du transport de bagages se prescrivent par deux ans. Ce délai court à compter de la date d'achèvement du voyage.

Section IV ***Dispositions particulières aux croisières maritimes***

ARTICLE 431 : 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 432 : 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 433 : 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 419 à 430 du présent Code.

Section IV
Caractère d'ordre public des dispositions

ARTICLE 434 : Aucune clause contractuelle ne peut écarter les dispositions du présent chapitre au préjudice des passagers.

Chapitre IV
Passagers clandestins

ARTICLE 435: Si au cours d'un voyage d'un navire immatriculé dans un Etat membre de la C.E.M.A.C. ou d'un Etat autre, un passager clandestin est découvert dans un port ou en mer, le capitaine du navire peut, sous réserve des dispositions de l'alinéa 3 ci-après, livrer le passager clandestin à l'autorité maritime compétente du premier port d'un Etat membre ou non de la C.E.M.A.C. 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*.

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..

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 436 : 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.

Mais 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 439 alinéa 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.

En outre, lorsque le passager clandestin ne peut être renvoyé conformément aux alinéas 1 ou 2 du présent article, l'autorité maritime compétente peut sous réserve des dispositions de l'article 439 alinéa 2 ci-dessous le renvoyer dans l'Etat dans lequel se trouve le dernier port d'escale avant qu'il ait été découvert.

Enfin, lorsqu'un passager clandestin ne peut être renvoyé conformément aux alinéas 1, 2 ou 3 du présent article, l'autorité maritime compétente peut le renvoyer dans l'Etat dont le navire portait le pavillon quand le passager clandestin fut découvert.

L'Etat dans lequel le passager clandestin est ainsi renvoyé est tenu de l'accepter, sous réserve des dispositions de l'alinéa 3 de l'article 435 ci-dessus.

ARTICLE 437 : Pour l'application des dispositions des articles 434 et 435 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 438 : 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.

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.

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 439 : 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.

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.

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 III

REGIME DE RESPONSABILITE DES PROFESSIONS AUXILIAIRES DU TRANSPORT MARITIME

Chapitre I

Consignataires

Section I

Dispositions communes

ARTICLE 440 : Dans les Etats membres de la C.E.M.A.C., les contrats et actes des consignataires sont régis par la loi du port de chaque Etat où opèrent ces derniers.

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.

Section II

Consignataire de navires

ARTICLE 441 : 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.

Au lieu et place du capitaine, le consignataire du navire procède au départ à la réception, à l'arrivée à la livraison des marchandises. Il pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition.

ARTICLE 442 : Les créances que font naître contre l'armateur les actes du consignataire lorsqu'il pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition en lieu et place du capitaine, sont assorties des privilèges prévus à l'article 72 du présent Code.

ARTICLE 443 : Pour les missions qu'il accomplit au titre de l'alinéa 2 de l'article 441 ci-dessus, le consignataire est soumis au régime de responsabilité de la profession qui accomplit normalement ce type de mission et pour les autres opérations effectuées par lui dans le cadre de l'alinéa premier de l'article 439, il est responsable dans les termes du droit commun.

Section III

Consignataire de cargaison

ARTICLE 444 : Est considéré comme consignataire de la cargaison, toute personne qui en vertu d'un mandat des ayants-droit à la marchandise, s'engage moyennant rémunération à prendre livraison des marchandises au nom et pour le compte de ses ayants droit, à payer le fret lorsqu'il reste dû et à répartir lesdites marchandises entre les destinataires.

ARTICLE 445 : 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 à l'article 448 du présent Code.

Chapitre II

Entrepreneur de manutention

ARTICLE 446 : 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 447 : 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 448 : L'entrepreneur de manutention opère pour le compte de celui qui a requis ses services, et sa responsabilité n'est contractuellement engagée qu'envers celui-ci.

ARTICLE 449 : Quel que soit celui pour le compte de qui l'entrepreneur de manutention manipule, prend en charge la marchandise, sa responsabilité est engagée dans les conditions et limites fixées ci-dessous :

- a) lorsqu'il accomplit les opérations visées à l'article 446 ci-dessus, il est responsable des dommages qui lui sont imputables ;
- b) lorsqu'il accomplit les opérations visées aux articles 446 et 447 ci-dessus, il est présumé avoir reçu la marchandise telle qu'elle a été déclarée par le

déposant et répond dans ce cas des dommages et pertes subies par la marchandise pendant qu'elle est sous sa garde, sauf s'ils proviennent :

- d'un incendie qui ne relève pas de sa faute ou de celle de ses préposés ;
- de faits constituant un événement non imputable à l'entrepreneur ;
- des grèves, lock-out ou entraves au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;
- d'une faute du chargeur, notamment dans le mauvais emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;
- du vice propre de la marchandise ;

Le demandeur pourra néanmoins, dans ces cas, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou partie, à une faute de l'entrepreneur ou de ses préposés.

L'entrepreneur de manutention bénéficie des conditions et limites de responsabilité prévues à l'article 414 du présent Code.

Chapitre III **Courtier maritime**

ARTICLE 450 : Le courtier maritime fait le courtage des navires et des affrètements. Il a en outre, seul 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.

Dans les affaires contentieuses de commerce, exception fait des infractions réprimées par le Code de douanes, il servira seul d'intermédiaire à tous les étrangers, capitaines de navires marchands, équipages et autres gens de mer.

Chapitre IV **Transitaire**

ARTICLE 451 : Le transitaire effectue pour le compte de son client toutes opérations juridiques et matérielles relatives à l'exécution ou à la livraison de la marchandise.

ARTICLE 452: Le transitaire est le mandataire salarié du client. Il reçoit de celui-ci un ordre de transit écrit précisant les instructions de l'exécution de son mandat. Il devra à l'acceptation dudit mandat jouer son rôle de conseil vis-à-vis de son mandant.

Il ne répond que de ses fautes personnelles. Il n'est pas garant des faits d'autrui.

Il n'est tenu que d'une obligation de moyen et de diligence.

Chapitre V **Commissionnaire de transport**

ARTICLE 453 : Le commissionnaire de transport est investi d'une mission relative à l'organisation du transport dans son ensemble. Il s'engage à faire exécuter le transport d'une marchandise d'un lieu à un autre. Il a une obligation de résultat. Il exécute son contrat conformément aux dispositions de l'acte n°4/96 UDEAC-611.CE 31 du 16 juillet 1996 portant Convention Inter-Etats de transport multimodal de marchandises en UDEAC.

Chapitre VI **Dispositions d'application**

ARTICLE 454 : Les dispositions d'application du présent Titre font l'objet de l'Acte n° 3/98 UDEAC du 5 février 1998 portant règlement des professions auxiliaires du transport maritime.

TITRE IV

LES PROFESSIONS AUXILIAIRES AU SERVICE DU NAVIRE

Chapitre I **Le pilotage**

ARTICLE 455 : 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.

Le pilote n'est que le conseiller technique du capitaine qui reste seul responsable de la conduite de son navire.

ARTICLE 456 : 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 457 : 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 458 : 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 459 : 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 460 : 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.

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.

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 461 : 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 462 : 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 463 : 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.

Ce dernier doit signaler également à l'autorité maritime compétente toutes les fautes d'ordre professionnel commises par le pilote.

Le pilote est soumis au régime disciplinaire et pénal de la marine marchande.

ARTICLE 464 : 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 465 : 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 466 : 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 467: 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 468 : Les modalités d'application des articles 464 à 467 ci-dessus seront fixées par décision de l'autorité maritime compétente de chaque Etat membre.

ARTICLE 469 : 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 470 : 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 471 : L'organisation du pilotage relève de la compétence de l'autorité maritime compétente de chaque Etat membre.

Chapitre II **Le remorquage**

Section I ***Dispositions générales***

ARTICLE 472 : 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 473 : Toutes opérations de remorquage sont soumises aux dispositions sur la sécurité de la navigation et aux régimes disciplinaire et pénal de la marine marchande.

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 474 : Les actions nées à l'occasion des opérations de remorquage sont prescrites deux ans après l'achèvement de ces opérations.

Section II ***Remorquage portuaire***

ARTICLE 475 : Les opérations de remorquage portuaire s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué.
Le remorquage des navires opérant sur les sites off shore est assimilé au remorquage portuaire.

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 476 : 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.

Section III ***Remorquage hauturier***

ARTICLE 477 : 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 478 : 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.

Chapitre III

Le lamanage

ARTICLE 479 : Le lamanage est l'opération qui constitue à assister les navires dans leurs opérations d'amarrage et de désamarrage.

ARTICLE 480 : L'organisation du lamanage est fixée par l'autorité maritime compétente de chaque Etat membre.

TITRE V

LES ASSURANCES MARITIMES

Chapitre I

Dispositions générales

ARTICLE 481 : Est régi par le présent titre tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir les risques relatifs à une opération maritime.

ARTICLE 482 : Tout intérêt légitime, y compris le profit espéré, peut faire l'objet d'une assurance. Nul ne peut réclamer le bénéfice d'une assurance s'il n'a pas éprouvé un préjudice.

ARTICLE 483 : 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.

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 484 : L'autorité compétente de chaque Etat membre de la C.E.M.A.C. 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 485 : Le présent chapitre 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 486 : 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 d'abonnement que pour le premier aliment.

ARTICLE 487 : 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.

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.

La prime demeure acquise à l'assureur en cas de fraude de l'assuré.

ARTICLE 488 : 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 487 ci-dessus.

Si cette aggravation n'est pas le fait de l'assuré, l'assurance continue moyennant augmentation de la prime correspondant à l'aggravation survenue.

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 489 : 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 490 : 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 491 : 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 492 : 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 493 : 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 494 : 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.

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 495 : 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 496 : L'assureur répond des dommages matériels causés aux objets assurés par toute fortune de mer ou par un événement de force majeure.

L'assureur répond également :

- 1) de la contribution des objets assurés à l'avarie commune, sauf si celle-ci provient d'un risque exclu par l'assurance ;
- 2) 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 497 : 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 ; ce faisant, l'assuré a l'option entre le délaissement et l'action d'avarie.

ARTICLE 498 : 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.

L'assureur ne répond pas des fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré.

ARTICLE 499 : 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 498 ci-dessus.

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 500 : 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 524 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 501 : 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 502 : 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 520 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 503 : L'assuré doit :

- 1) payer la prime et les frais, au lieu et aux époques convenus ;
- 2) apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire ou à la marchandise ;
- 3) 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 ;
- 4) déclarer à l'assureur dans la mesure où il les connaît, les aggravations de risques survenues au cours du contrat.

ARTICLE 504 : Le défaut de paiement d'une prime permet à l'assureur soit de suspendre l'assurance, soit d'en demander la résiliation.

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 505 : 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. En cas de sinistre, l'assureur peut, par une clause expresse figurant dans un avenant, opposer à ces bénéficiaires, à due concurrence, la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice.

ARTICLE 506 : En cas de liquidation judiciaire ou de déconfiture 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. En cas de retrait d'agrément, de liquidation judiciaire ou de déconfiture de l'assureur, l'assuré a les mêmes droits.

ARTICLE 507 : 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 508 : 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 296 du présent Code.

Section IV ***Règlement de l'indemnité***

ARTICLE 509 : 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 510: L'assureur ne peut être contraint de réparer ou remplacer les objets assurés.

ARTICLE 511 : 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 512 : 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.

L'assureur peut, sans préjudice du paiement de la somme assurée, refuser le transfert de propriété.

ARTICLE 513 : L'assuré qui a fait de mauvaise foi une déclaration inexacte relative au sinistre est déchu du bénéfice de l'assurance.

ARTICLE 514 : 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 515 : 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.

En matière d'assurance sur corps, les navires battant pavillon d'un Etat membre de la C.E.M.A.C. 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 516 : 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 517.: L'assurance des navires est contractée, soit pour un voyage, soit pour plusieurs voyages consécutifs, soit pour une durée déterminée.

ARTICLE 518 : 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.

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 519 : Dans l'assurance à temps, les risques du premier et du dernier jour sont couverts par l'assurance.

Les jours se comptent de zéro à 24 heures, d'après l'heure du pays où la police a été émise.

ARTICLE 520 : 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 521 : Sauf stipulation contraire, l'assureur ne garantit pas les dommages et pertes causés par la faute intentionnelle du capitaine.

ARTICLE 522 : Lorsque la valeur assurée du navire est une valeur agréée, les parties s'interdisent réciproquement toute autre estimation, réserve faite des dispositions des articles 491 et 511 du présent Code.

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 523 : L'assurance sur bonne arrivée ne peut être contractée, sous peine de nullité qu'avec l'accord des assureurs du navire.

Lorsqu'une somme est assurée à ce titre, la justification de l'intérêt assurable résulte de l'acceptation de la somme ainsi garantie.

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 524 : 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 525 : 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 526 : 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.

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 527 : 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 528 : 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 529 : Le délaissement du navire peut être effectué dans les cas suivants :

- 1) perte totale ;
- 2) réparation devant atteindre les trois quarts de la valeur agréée ;
- 3) impossibilité de réparer ;
- 4) 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 530 : Il y a perte totale de navire dans le cas où le coût des réparations excéderait la valeur du navire.

ARTICLE 531 : 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 532 : 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 533 : 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 534 : 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'affréteur, 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.

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.

Cette résiliation ne prendra effet que quinze jours après sa notification.

Le vendeur ou le fréteur reste tenu au paiement des primes échues antérieurement à l'aliénation ou à l'affrètement.

ARTICLE 535 : L'aliénation de la majorité des parts d'un navire en copropriété entraîne seule l'application de l'article 534 ci-dessus.

ARTICLE 536 : : 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.

Elles sont applicables aux navires en construction.

Section II

Assurance sur facultés

ARTICLE 537 : Les marchandises sont assurées, soit par une police n'ayant d'effet que pour un voyage, soit par une police flottante.

Les marchandises sont assurées sans interruption, en quelque endroit qu'elles se trouvent, dans les limites du voyage défini par la police.

ARTICLE 538 : 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.

Toutefois, les parties contractantes peuvent négocier des polices séparées.

ARTICLE 539 : Le délaissement des facultés peut être effectué dans le cas où les marchandises sont :

- 1) perdues totalement ;
- 2) perdues ou détériorées, à concurrence des trois quarts de leur valeur ;

3) vendues en cours de route pour cause d'avaries matérielles des objets assurés par suite d'un risque couvert.

ARTICLE 540 : Le délaissement des facultés peut également avoir lieu dans les cas ci-après :

1) 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 ;

2) de défaut de nouvelles du navire depuis plus de trois mois.

ARTICLE 541 : Au cas où l'assuré qui a contracté une police flottante 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.

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 542 : L'assurance de responsabilité ne donne droit au remboursement à l'assuré que si le tiers lésé a été indemnisé 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 106 du présent Code.

ARTICLE 543 : En cas de constitution d'un fonds de limitation, les créanciers dont le droit est sujet à limitation, dans les termes des articles 103 à 106 du présent Code, n'ont pas d'action contre l'assureur.

ARTICLE 544 : 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 524 ci-dessus, ne produit d'effet qu'en cas d'insuffisance de la somme assurée par la police du corps.

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 545 : Sont soumis aux dispositions du présent Livre :

1) toutes les personnes de quelque nationalité qu'elles soient, inscrites sur le rôle d'équipage d'un navire d'un Etat membre de la C.E.M.A.C. et à partir du jour de leur embarquement jusqu'au jour de leur débarquement ;

- 2) 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 ;
- 3) 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.
- 4) les marins des Etats membres de la C.E.M.A.C. qui seraient embarqués sur des navires étrangers «affrétés coque nue » avec l'autorisation du gouvernement de leur Etat.

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 de la C.E.M.A.C. 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.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, les militaires et marins des armées des Etats membres de la C.E.M.A.C. 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 546 : 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.

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.

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 547 : 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.

De même, toute sanction disciplinaire prononcée pour une faute éteint l'action disciplinaire pour les mêmes faits.

TITRE II

LE RÉGIME DISCIPLINAIRE DE LA MARINE MARCHANDE

Chapitre I

Pouvoirs du capitaine

ARTICLE 548 : 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.

Il peut employer, à ces fins, tout moyen de coercition utile et requérir les personnes embarquées de lui prêter main-forte. Les circonstances qui les ont motivées doivent être mentionnées chaque jour au livre de discipline institué par l'article 550 ci-après.

ARTICLE 549: Lorsque le capitaine a connaissance d'une faute contre la discipline, il procède immédiatement à une enquête.

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.

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

Les fautes contre la discipline

ARTICLE 550 : Sont réputés fautes contre la discipline :

a) Fautes légères

1. l'ivresse à bord, avec ou sans désordre, et en dehors du service ;
2. 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 ;
3. l'absence irrégulière du bord, lorsque cette absence n'a pas pour résultat de faire manquer le départ du navire ;
4. 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

5. la désobéissance ou le refus d'obéir à tout ordre concernant le navire ou la résistance à un tel ordre ;

6. toute faute dans l'exercice de la profession susceptible de nuire à la sécurité du navire ;
7. la négligence dans le service de quart ou de garde ;
8. le fait d'avoir allumé du feu sans permission ou de fumer dans un endroit où il est interdit de fumer ;
9. 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 ;
10. la non observation des prescriptions relatives à la sécurité et à l'hygiène, aux conditions de travail, de même qu'à l'incendie ;

Tous autres manquements à la discipline du bord sont classés selon le cas faute légère ou faute grave suivant l'appréciation de l'autorité maritime compétente.

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 551 : 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 de la C.E.M.A.C.

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.

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 552 : L'autorité maritime compétente tient un « *livre de punitions* » sur lequel sont inscrites les sanctions disciplinaires infligées par ses soins.

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 553 : 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.

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 553 exceptés le licenciement et la radiation qui ne peuvent être prononcés que par le Conseil de discipline. 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. L'intéressé peut se faire assister d'un conseil de son choix.

Chapitre IV

Sanctions et recours

ARTICLE 554 : 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.

Les sanctions prévues aux paragraphes a à c ci-dessus sont applicables aux fautes légères.

Les sanctions prévues aux paragraphes d à h sont prononcées qu'en cas de faute grave.

ARTICLE 555 : 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 556 : 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.

L'autorité supérieure, saisie du recours hiérarchique, statuera sur décision motivée, après enquête complémentaire et dans le délai d'un mois.

La décision de l'autorité supérieure est susceptible de recours administratif suivant la législation en vigueur dans chaque Etat membre.

Le recours n'est pas suspensif.

Chapitre V

Retraits ou suspensions de brevets et certificats

ARTICLE 557 : Les retraits de prérogatives attachées aux brevets et diplômes peuvent être prononcés :

- 1) par mesure disciplinaire ;
- 2) pour cause d'incapacité physique.

ARTICLE 558 : 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 pour deux (2) ans au plus, partiel ou total, des droits et prérogatives afférents aux brevets, diplômes, certificats, commissions ou brevet de pilote dont il est titulaire.

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.

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.

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.

Ce recours n'est pas suspensif.

ARTICLE 559 : 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 560 : 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.

Selon le cas, le retrait est temporaire ou définitif, partiel ou total.

ARTICLE 561 : 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 certifié ou commission.

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 562 : Lorsqu'une enquête après accident de mer effectuée en vertu des dispositions de l'article 564 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 prévue à l'article 557 ci-dessus, elle décide également si la suspension doit être ou non maintenue.

ARTICLE 563 : 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.

Cette interdiction est prononcée après une enquête contradictoire au cours de laquelle l'intéressé est entendu.

TITRE III

LE RÉGIME PÉNAL DE LA MARINE MARCHANDE

Chapitre I

Définition des infractions maritimes

ARTICLE 564 : 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.

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 565 : 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.

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 566 : 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 MARITIME

TITRE I

INFRACTIONS MARITIMES

Chapitre I

Généralités

ARTICLE 567 : Les pénalités sanctionnant les infractions maritimes telles que définies à l'article 564 du présent Code, sont fixées par la législation de chaque Etat membre.

Chapitre II

Recherche et constatation des infractions maritimes

ARTICLE 568 : 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 :

- 1) par les officiers de police judiciaire ;
- 2) 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 ;
- 3) par les capitaines des navires à bord desquels les crimes, les délits et contraventions ont été commis.

ARTICLE 569 : Les procès-verbaux dûment signés, établis par les officiers et agents visés à l'article 568 ci-dessus font foi jusqu'à preuve de 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 570 : 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.

Les circonstances du délit ou du crime et les énonciations du procès-verbal de l'enquête préliminaire sont mentionnées au livre de discipline.

En cas de nécessité, le capitaine peut faire arrêter préventivement l'inculpé.

L'emprisonnement préventif est subordonné à l'observation des règles prévues par l'article 548 du présent Code.

L'imputation de la détention préventive sur la durée de la peine est de droit, sauf décision contraire de la juridiction compétente.

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 571 : Dans l'ensemble des Etats membres de la C.E.M.A.C., l'autorité maritime compétente saisie par le capitaine ou par l'un des officiers ou agents énumérés à l'article 568 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.

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 pour enfants de la résidence du mineur ou de sa famille.

Si le navire doit prochainement aborder dans un port de l'Etat du pavillon, 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.

Si le navire ne doit pas prochainement aborder dans un port de l'Etat membre de la C.E.M.A.C. 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.

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.

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 573 ci-dessous.

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 572 : 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.

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.

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 573 : 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.

En ce qui concerne les contraventions et les délits prévus par les articles 580 et 581 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 réclaté ces conclusions par lettre recommandée ou tout autre moyen laissant trace écrite.

Le Ministère public ne 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, que sur avis conforme de l'autorité maritime compétente.

L'autorité maritime compétente doit, si elle le demande, être entendue par le tribunal.

Les crimes maritimes ainsi que les crimes de droit commun commis à bord des navires sont de la compétence de la cour criminelle. 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 574 : La partie lésée pour tout délit ou crime, a le droit de se porter partie civile devant les juridictions de droit commun, conformément aux dispositions en vigueur. Toutefois elle ne peut donner citation directement au prévenu devant le tribunal correctionnel, mais doit saisir le juge d'instruction.

La juridiction compétente est celle, soit de la résidence de l'inculpé, soit du port où il a été débarqué, soit du lieu où il a été appréhendé, soit enfin du port d'immatriculation du navire.

Chapitre VI **Droit de rétention au port des navires étrangers**

ARTICLE 575 : 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. En cas de condamnation définitive et non exécutée, le cautionnement est acquis définitivement au Trésor Public, déduction faite des frais et des réparations civiles.

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. 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 576 : 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 577 : Indépendamment des pouvoirs que les officiers et agents de police judiciaire exercent conformément aux dispositions du code de procédure pénale, les infractions aux conventions internationales, au présent code, aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine 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 578 : Les procès verbaux dressés par les agents cités à l'article 577 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.

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 579 : Le montant des amendes, les peines d'emprisonnement infligées aux personnes (constructeurs, armateurs, capitaines) qui enfreindraient les dispositions des conventions visées à l'article 136 du présent Code sont laissées à la discrétion de chaque Etat membre.

Chapitre IX

Infractions concernant la police intérieure du navire

ARTICLE 580 : Relève du pouvoir discrétionnaire de l'autorité maritime de chaque Etat membre, la constatation 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 ;
- ivresse pendant le quart, ivresse habituelle ;
- outrage envers un supérieur ;
- outrage ou voie de fait envers un subalterne ;
- voies de faits 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 581 : Relève du pouvoir discrétionnaire de l'autorité maritime compétente la constatation 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 d'un abandon du navire par le capitaine ;
- instigation d'infractions maritime ;
- 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 582 : les infractions relatives à l'organisation générale des transports maritimes et leur répression sont laissées à la discrétion de chaque Etat membre.

Chapitre XII

Infractions concernant la pollution marine

ARTICLE 583 : Les manquements aux obligations et interdictions prévues par les dispositions du Livre IV du présent Code, constituent des infractions pénales.

La législation de chaque Etat membre fixera les pénalités applicables. Conformément à l'article 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.

La législation nationale fixe également les procédures de constatation des infractions.

ARTICLE 584 : 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 diverses**

ARTICLE 585 : 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 XIV **Actes illicites en mer**

Section I *Transport illicite d'enfants mineurs*

ARTICLE 586 : 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 587 : 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 :
 - 1- contre un autre navire ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer,
 - 2- 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 paragraphes a et b, ci-dessus, ou commis dans l'intention de les faciliter.

Les dispositions du présent article s'appliquent à un bâtiment de guerre ou à un 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 588:

1/ Commet une infraction pénale, toute personne qui, illicitement et intentionnellement :

- a) s'empare d'un navire ou 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 être fausse 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 personne 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 589 :

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 de nature 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 590 : 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 591 : 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 592 : Tous les Etats membres coopèrent à la répression des émissions non autorisées diffusées depuis la haute mer.

Entre Etats membres de la CEMAC, 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.

TITRE II

JURIDICTIONS COMPÉTENTES

Chapitre I

Infractions maritimes

Section I

Généralités

ARTICLE 593 : 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 594 : La connaissance des contraventions, des délits et crimes, commis par les personnes visées à l'article 545 du présent Code est du ressort des juridictions de droit commun.

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 de la C.E.M.A.C. pris individuellement.

Section II ***Crimes de piraterie***

ARTICLE 595 : La répression du crime de piraterie relève de la compétence de l'autorité judiciaire de chaque Etat membre.

Section III ***Emissions non autorisées***

ARTICLE 596 : 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.

Section IV ***Autres actes illicites en mer***

ARTICLE 597 : Les autres actes illicites en mer, tels qu'ils sont définis aux articles 588 et 589 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.

Chapitre II **Contrat d'engagement maritime**

Section I ***Contrat d'engagement du marin***

ARTICLE 598: 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.

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.

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.

Section II

Contrat d'engagement du Capitaine

ARTICLE 599 : Tout litige né du contrat d'engagement entre armateur et capitaine relève de la compétence de la juridiction commerciale maritime dans le ressort de laquelle se trouve le port d'immatriculation du navire. A défaut de cette juridiction, le litige est porté devant le tribunal de commerce du même lieu.

TITRE III

LOI APPLICABLE ET JURIDICTION COMPETENTE POUR LES LITIGES CONCERNANT LES CONTRATS D'AFFRETEMENT, DE TRANSPORT MARITIME, DE MANUTENTION, DE REMORQUAGE ET DE PILOTAGE MARITIME.

Chapitre I

Dispositions générales

ARTICLE 600 : Dans chaque Etat membre, il est institué un tribunal commercial maritime ou une chambre maritime au sein des tribunaux de commerce, pour connaître des litiges visés au présent titre.

Les modalités de fonctionnement et la composition de cette juridiction spécialisée, sont fixées par la législation de chaque Etat membre dans le cadre de son organisation judiciaire.

Chapitre II

Litiges relatifs au contrat d'affrètement

ARTICLE 601 : Les actions nées du contrat d'affrètement établi dans un Etat membre sont soumises à la loi du pavillon du navire. Le tribunal commercial maritime du lieu de conclusion du contrat est compétent pour en connaître.

Les dispositions du présent article s'appliquent sauf convention contraire des parties.

Chapitre III

Litiges relatifs au contrat de transport

ARTICLE 602 : 1. Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu du présent Code, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'Etat dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après :

- a- l'établissement principal du défendeur ou, à défaut sa résidence habituelle ;
- b- le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel ou de laquelle le contrat a été conclu ;
- c- le port de chargement ou le port de déchargement ;
- d- tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport par mer.

2. a- Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port ou lieu d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même propriétaire a été saisi conformément aux règles applicables de la législation de cet Etat et du droit international.

Toutefois, en pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur peut porter l'action à son choix devant l'une des juridictions visées au paragraphe 1 du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être adjugées au demandeur.

b- Le tribunal du port ou lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.

3- Aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu du présent Code ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 ou 2 du présent article. La disposition du présent paragraphe ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats membres en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.

4- a- Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par le tribunal, il ne peut être engagé de nouvelles actions entre les mêmes parties et fonder sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée.

b- Aux fins du présent article les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action.

c- Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays ou devant le tribunal d'un autre pays, conformément à l'alinéa a du paragraphe 2 du présent article, n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

5- Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer est valable.

ARTICLE 603 : Les actions nées du contrat de transport de passagers établi dans un Etat membre sont soumises à la loi du pavillon du navire.

1. Une action intentée en vertu du présent article peut être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions énumérées ci-dessous :

- 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.

Chapitre IV

Litiges relatifs au contrat de manutention

ARTICLE 604 : En matière de transport maritime international, sous-régional ou national, les opérations effectuées par l'entrepreneur de manutention sont soumises à la loi du port où il opère.

Chapitre V

Litiges relatifs au contrat de remorquage

ARTICLE 605 : 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.

ARTICLE 606 : En matière de remorquage portuaire, est seul compétent le tribunal du port où ont eu lieu les opérations de remorquage.

Chapitre IV

Litiges relatifs au contrat de pilotage

ARTICLE 607 : Le tribunal du port où se sont achevées les opérations de pilotage est seul compétent pour connaître des litiges relatifs aux dites opérations.

LIVRE IX

DISPOSITIONS FINALES

TITRE I

ENTREE EN VIGUEUR

ARTICLE 607 : Dès son adoption par le Conseil des Ministres, le présent Code abroge et remplace le Code de la marine marchande de l'U.D.E.A.C. adopté par l'Acte n° 6/94 U.D.E.A.C.-594-CE-30 le 22 décembre 1994 et abroge toutes dispositions antérieures contraires.

Il entre en vigueur et s'applique dans tous les Etats membres de la C.E.M.A.C. Il sera publié au bulletin officiel de la Communauté.

TITRE II

INTERPRETATION

ARTICLE 608 : Tout différend entre deux ou plusieurs Etats membres relevant de l'interprétation du présent Code que ces Etats n'auraient pas pu régler par voie de négociation ou par un autre mode de règlement, pourra être porté, à la requête de l'un d'eux, devant la Cour de justice communautaire.

TITRE III

REVISION

ARTICLE 609 : Trois ans après l'entrée en vigueur du présent Code, tout Etat membre ou le Secrétariat Exécutif de la C.E.M.A.C. peut en demander la révision. Le Secrétariat Exécutif 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.