

**COMMUNAUTE ECONOMIQUE ET MONETAIRE
DE L'AFRIQUE CENTRALE**

**CODE COMMUNAUTAIRE
DE LA MARINE MARCHANDE**

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

TITRE II

DÉFINITIONS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

26) « *courtier maritime* » : toute personne physique ou morale, intermédiaire indépendante qui à la demande d'un armateur, d'un chargeur ou de tout autre opérateur maritime, prête des services maritimes aux auxiliaires ;

27) « *destinataire* » : toute personne ayant droit à la livraison des marchandises en vertu d'un contrat de transport, d'un document de transport ou d'un document électronique de transport ;

28) « *document de transport* » : le document émis en vertu du contrat de transport par le transporteur qui :

- a) constate la réception, par le transporteur ou une partie exécutante, des marchandises en vertu du contrat de transport ; et
- b) constate ou contient le contrat de transport ;

29) « *document de transport négociable* » : le document de transport qui indique, par une mention telle que "à ordre" ou "négociable", ou toute autre mention appropriée reconnue comme ayant le même effet par la loi applicable au document, que les marchandises ont été expédiées à l'ordre du chargeur, à l'ordre du destinataire ou au porteur, et qui ne porte pas la mention "non négociable" ;

30) « *document électronique de transport* » : l'information contenue dans un ou plusieurs messages émis au moyen d'une communication électronique par un transporteur en vertu d'un contrat de transport, y compris l'information qui est logiquement associée au document sous la forme de données jointes ou y est autrement liée au moment de son émission par le transporteur ou ultérieurement de manière à en faire partie intégrante, qui :

- a) constate la réception, par le transporteur ou une partie exécutante, des marchandises en vertu du contrat de transport ; et
- b) constate ou contient le contrat de transport ;

31) « *données du contrat* » : toute information concernant le contrat de transport ou les marchandises qui figure dans un document de transport ou un document électronique de transport ;

32) « *droit de contrôle des marchandises* » : le droit, en vertu du contrat de transport, de donner au transporteur des instructions concernant les marchandises ;

33) « *échouage* » : l'opération volontaire où l'on échoue le navire pour des raisons techniquement justifiées ;

34) « *entrepreneur de manutention* » : toute personne physique ou morale chargée d'accomplir soit des opérations matérielles de mise à bord, d'arrimage, de désarrimage et de déchargement des marchandises, y compris les opérations connexes, soit les opérations juridiques de réception, de prise en charge et de reconnaissance à terre des marchandises, y compris leur garde et leur livraison ;

35) « *Entrepreneur de transport multimodal* » : toute personne physique ou morale chargée d'organiser ou de faire exécuter, sous sa responsabilité, les opérations d'acheminement des marchandises selon les modes de son choix pour le compte du commettant ;

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

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

qualité de l'eau du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE III

NAVIGATION MARITIME

Chapitre I

Classification des genres de navigation

ARTICLE 3 : La navigation maritime comprend :

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

Chapitre II

Zones de navigation

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

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

2. La navigation de pêche :

la définition et la réglementation des limites des zones de :

- pêche côtière ;
- pêche au large ;
- grande pêche ;

sont laissées à la discrétion de chaque Etat membre.

Chapitre III

Navigation réservée

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

Chapitre IV

Balisage

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

Chapitre V

Police de la navigation

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

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

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

Chapitre VI

Formalités d'arrivée et de départ des navires dans les ports

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

- le nom du navire ;
- le nom de l'armateur ;
- le pavillon ;
- les caractéristiques techniques : longueur hors tout, tirant d'eau, jauge brute et nette ;
- la date et l'heure prévues d'arrivée ;
- le genre de navigation pratiquée ;
- la provenance (dernier port touché) ;
- l'année de construction du navire ;

- les titres de sécurité détenus, avec leur date de péremption ;
- la nature et le tonnage de la cargaison, en spécifiant celles qui sont à décharger dans le port ;
- la nature et le tonnage des marchandises qu'il doit charger dans le port ;
- le cas échéant, la nature, le tonnage et la localisation des matières dangereuses détenues à bord ;
- s'il s'agit d'un navire à passagers, le nombre de passagers en transit, ou devant débarquer.

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

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

a) une déclaration générale indiquant les renseignements suivants :

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

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

i) à l'arrivée :

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

ii) au départ :

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

c) une liste d'équipage comportant pour chaque membre les renseignements suivants :

- nom, prénoms ;
- nationalité ;
- grade ou fonction à bord ;

- date et lieu de naissance ;
- nature et numéro de la pièce d'identité (ou du livret professionnel maritime) ;
- port et date d'arrivée ;
- port de provenance.

d) une liste des passagers comportant les mêmes renseignements, à l'exception des mentions à caractère professionnel.

e) la déclaration des provisions de bord. Sont considérées comme provisions de bord, les seuls approvisionnements destinés, dans la mesure du juste nécessaire, à la consommation personnelle des membres de l'équipage et des passagers du navire pendant la durée de l'escale et du séjour du navire en mer ; en aucun cas ces provisions ne doivent quitter le bord ;

f) la déclaration des effets de l'équipage,

g) la déclaration maritime de santé,

h) le cas échéant, le bordereau prescrit par la Convention postale universelle si des envois postaux sont acheminés par le navire.

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

TITRE IV

ESPACES MARITIMES SOUS JURIDICTION NATIONALE

Chapitre I

Domaine public maritime et eaux territoriales

Section I

Composition et délimitation du Domaine Public Maritime

ARTICLE 12 : Le domaine public maritime est composé :

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

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

administrative désignée par l'autorité maritime compétente et en présence des propriétaires riverains dûment convoqués.

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

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

Section II

Gestion et protection du Domaine Public Maritime

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

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

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

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

Section III

Eaux territoriales

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

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

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

ARTICLE 18 : Les frontières maritimes entre Etats sont déterminées conformément aux règles et procédures de la Convention internationale sur le Droit de la Mer de 1982. Toutefois en cas de litige en la matière entre Etats membres, l'affaire devra être soumise à la Cour de Justice Communautaire avant toute autre procédure.

Chapitre II

Eaux sous juridiction nationale au-delà de la mer territoriale

Section I

Zone économique exclusive

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

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

Section II

La zone contiguë

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

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

LIVRE II

LE NAVIRE

TITRE I

STATUT ADMINISTRATIF DU NAVIRE

Chapitre I

Individualisation

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

- le nom,
- le port d'attache,
- la nationalité,
- le tonnage,
- le numéro d'immatriculation.
- Le cas échéant, le numéro d'identification OMI

Chapitre II **Nationalité**

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

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

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

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

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

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

- avoir son siège social sur le territoire de l'Etat membre concerné ;

- avoir un conseil d'administration, un directoire ou tout autre organe de direction selon le cas, dont l'un des responsables au moins (le Président, le Directeur général ou le gérant) est un ressortissant de l'Etat dont le navire doit arborer le pavillon, ou d'autres Etats ayant passé avec ce dernier des accords de réciprocité ;

- avoir en outre, lorsque la société est une société de personnes ou une société de capitaux autres qu'une société anonyme, vingt pour cent au moins de son capital social détenu par des nationaux ou des ressortissants d'Etats reconnus de droit équivalent par des accords de réciprocité ;

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

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

i) lui donner un nom après accord de l'autorité maritime compétente;

ii) le faire jaugeer par l'autorité maritime compétente ;

iii) l'immatriculer auprès des services de l'autorité maritime compétente ;

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

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

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

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

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

Chapitre III **Immatriculation**

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

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

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

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

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

Chapitre IV **Pavillon**

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

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

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

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

Chapitre V **Signalement**

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

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

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

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

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

Chapitre VI **Jaugeage**

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

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

TITRE II

TITRES DE NAVIGATION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE III

STATUT JURIDIQUE DES NAVIRES

Chapitre I

Construction des navires

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre II

Forme des actes relatifs à la propriété du navire

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

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

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

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

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

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

Chapitre III

Publicité des actes

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

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

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

Chapitre IV Exploitation des navires en copropriété

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE IV

PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES MARITIMES

Chapitre I

Privilèges sur les navires

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

- a) les créances pour gages et autres sommes dues au capitaine, aux officiers et autres membres du personnel de bord en vertu de leur engagement à bord du navire, y compris les frais de rapatriement et les cotisations d'assurance sociale payables pour leur compte ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Le prix de passage est assimilé au fret.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre II

Hypothèques maritimes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Sont obligatoirement mentionnés sur le registre des hypothèques:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE V

LIMITATION DE RESPONSABILITÉ EN MATIERE DE CREANCES MARITIMES

Chapitre I

Principes et conditions de la limitation

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) aux créances du chef d'assistance, de protection de l'environnement, de sauvetage ou de contribution en avaries communes ;
- b) aux créances des marins résultant du contrat d'engagement ;

- c) aux créances de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail.

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

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

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

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

Chapitre II **Fonds de limitation**

Section I : ***Dispositions générales***

ARTICLE 108 : 1. Conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité visées à l'article 106 ci-dessus, le montant global des réparations dues par le propriétaire dans le cadre de la limitation légale est

constitué, à la diligence et par les soins du propriétaire ou de toute autre personne à lui substituée, en un fonds de limitation unique. Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de responsabilité est opposable.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 113 : Lorsque le propriétaire a fourni une garantie pour une somme correspondant aux limites de sa responsabilité, cette garantie sert au paiement de toutes les

créances dérivant d'un même événement et pour lesquelles le propriétaire peut limiter sa responsabilité.

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

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

Section II :

Procédure de constitution du fonds

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

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

ARTICLE 116 : 1. La requête doit énoncer :

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

2. A la requête sont annexés :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Section III :
Répartition du fonds et voies de recours

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

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

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

ARTICLE 129 : L'information indique en outre que :

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

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

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

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

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

La publication précise que, passé ce délai :

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

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

ARTICLE 131 : 1. Le séquestre procède à la vérification des créances en présence du requérant. Si le requérant conteste l'existence ou le montant d'une créance, le séquestre en avise aussitôt le créancier intéressé par exploit d'huissier ou par lettre avec accusé de réception ; ce créancier a un délai de trente jours pour formuler ses observations, écrites ou verbales. Ce délai est augmenté de dix

jours pour les créanciers domiciliés hors zone CEMAC et en Afrique et de vingt jours pour ceux domiciliés dans toute autre partie du monde.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITRE VI

SAISIE DES NAVIRES

Chapitre I

Saisie conservatoire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) pertes ou dommages causés par l'exploitation du navire ;

b) mort ou lésions corporelles survenant, sur terre ou sur eau, en relation directe avec l'exploitation du navire ;

c) opérations de sauvetage ou d'assistance, ainsi que tout contrat de sauvetage ou d'assistance, y compris le cas échéant, pour indemnité spéciale concernant des opérations de sauvetage ou d'assistance à l'égard d'un navire qui, par lui-même ou par sa cargaison, menaçait de causer des dommages à l'environnement ;

d) dommages causés ou risquant d'être causés par le navire au milieu, au littoral ou à des intérêts connexes ; mesures prises pour prévenir, réduire ou éliminer ces dommages ; indemnisation de ces dommages ; coût des mesures raisonnables de remise en état du milieu qui ont été effectivement prises ou qui le seront ; pertes subies ou risquant d'être subies par des tiers en rapport avec ces dommages ; et dommages, coûts ou pertes de nature similaire à ceux qui sont indiqués dans le présent alinéa 4) ;

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

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

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

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

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

2. L'huissier énonce dans son procès verbal :

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

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

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

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

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

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

2. Le juge saisi de l'instance au fond peut, en tout état de procédure, ordonner mainlevée de la saisie conservatoire du navire, ce même si l'ordonnance autorisant la saisie n'a pas été rétractée par le juge des référés, notamment s'il est avéré que la créance fondant la saisie est hypothétique ou infondée.

3. La décision ordonnant cette mainlevée doit être motivée.

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

Chapitre II **Saisie-vente**

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

2. Constituent des titres exécutoires :

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

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

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

3. Le commandement se périmé par dix jours.

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 161 : Si le navire est saisi dans l'Etat de la C.E.M.A.C. dont il bat pavillon, le procès-verbal de saisie-vente est inscrit sur le registre des hypothèques maritimes tenu par l'autorité administrative compétente. Cette inscription est

requis dans le délai de sept jours à compter de la date du procès-verbal. Ce délai est porté à quatorze jours si le lieu de la saisie et le lieu où le registre est tenu, ne sont pas situés dans le même port.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Les affiches doivent indiquer :

les nom, profession et demeure du poursuivant ;
les titres en vertu desquels il agit ;
le montant de la somme qui lui est due ;
l'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siège le tribunal compétent et dans le lieu où se trouve le bâtiment ;
les nom, profession et domicile du propriétaire du bâtiment saisi ;

le nom du bâtiment et, le cas échéant, le nom du capitaine, ainsi que la puissance motrice en cas de propulsion mécanique ;
le lieu où il se trouve ;
la mise à prix et les conditions de la vente ;
les jour, lieu et heure de l'adjudication.

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

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

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

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

5. Le défendeur a trois jours pour contester.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LIVRE III

NAVIGATION MARITIME

TITRE I **GÉNÉRALITES**

ARTICLE 175 : Le présent livre s'applique :

- aux navires des Etats membres et à tous les navires étrangers touchant un port d'un Etat membre, exception faite des navires de guerre, de transport de troupe, des navires réquisitionnés et affectés aux transports maritimes de défense, des navires de l'Etat armés par des personnels militaires ;
- aux plates-formes flottantes d'exploration ou d'exploitation des ressources minérales se trouvant dans les eaux territoriales des Etats membres telles que définies à l'article 2- 55) du présent Code ; les plates-formes flottantes, ainsi que les barges de stockage, sont assimilées à des navires et sont assujetties en tant que telles aux dispositions du présent Code relatives à la sécurité de la navigation, avec les adaptations jugées nécessaires par l'Autorité Maritime.

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

TITRE II **SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION**

Chapitre I **Règles de sécurité**

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

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

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

Chapitre II **Titres de Sécurité**

Section 1 ***Différents titres de sécurité***

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

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

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

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

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

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

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

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

Section II

Conditions de délivrance et de renouvellement des titres de sécurité

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

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

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

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

2. Ces règles portent sur :

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

Chapitre III

Commissions et différentes visites de sécurité

Section I

Commission Centrale de Sécurité

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

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

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

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

4. Chaque Etat membre fixe :

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

Section II

Commissions de visite de sécurité dans les ports

ARTICLE 183 : 1. Une Commission de visite est instituée dans chaque port. Cette Commission procède aux visites des navires battant pavillon national et émet

un avis sur la délivrance ou le renouvellement des titres de sécurité de ces navires.

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

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

Section III *Différentes visites de sécurité*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Section V *Personnels habilités*

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

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

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

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

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

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

Chapitre V **Recours**

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

2. Sont habilités à formuler ou exercer un recours :

- le capitaine auquel l'autorisation de départ a été refusée ;

- le capitaine ou l'armateur qui juge excessives les prescriptions de l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes.

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

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

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

Chapitre VI

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

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

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

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

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

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

- a)- Convention sur les lignes de charge (L.L.66), telle qu'amendée ;
- b)- Convention sur le jaugeage des navires (Tonnage 69) ;
- c)- Convention sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78) telle qu'amendée ;
- d)- Convention de travail maritime de 2006 de l'Organisation Internationale du Travail (O.I.T.) ;
- e)- Convention sur la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78).

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre VII

Information nautique et informations à fournir par les navires

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

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

ARTICLE 199 : A bord de tout navire assujéti à la Convention SOLAS devra être tenu une fiche synoptique continue (CSR) sur laquelle seront mentionnées – et constamment actualisées conformément à la Règle XI-1/5 de ladite Convention et aux textes subséquents- toutes les informations administratives

relatives au navire. Cette fiche est délivrée par l'Autorité Maritime du pavillon et tenue à jour par le Capitaine sous le contrôle de ladite Autorité.

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

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

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

Chapitre VIII

Système de détresse et de sécurité maritimes

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

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

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

Chapitre IX

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

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

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

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

Chapitre X **Ports ou lieux de refuge**

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

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

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

TITRE III

SURETE DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES

Chapitre I **Sûreté des navires**

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

- avoir été soumis à une évaluation de sûreté, conformément au paragraphe 8 de la partie A du Code ISPS ;
- être muni d'un Plan de sûreté établi en fonction des résultats de cet audit, et prévoyant les mesures spécifiques à respecter à bord en fonction du niveau de sûreté fixé par l'autorité compétente ;
- avoir un officier de sûreté désigné par la Compagnie de navigation au sein de l'effectif embarqué, agissant en étroite liaison avec l'officier de sûreté désigné au siège de la Compagnie ;
- être muni d'une installation de nature, en cas de menace pesant sur le navire, à donner l'alerte aux services compétents au port. Cette installation doit pouvoir être actionnée à partir de la passerelle et à partir

d'au moins un autre point, et ne doit pas déclencher d'alarme sonore à bord, conformément aux dispositions de la Règle XI- 2/5 de la Convention SOLAS ;

- être muni d'un certificat international de sûreté (certificat ISPS) en cours de validité ;
- être muni d'une fiche synoptique continue établie conformément à l'article du présent Code.

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

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

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

Chapitre II **Sûreté des installations portuaires**

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

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

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

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

ARTICLE 211 : Dans chaque port soumis aux dispositions du présent chapitre, le Ministre chargé de la sûreté portuaire met en place un Comité de Sûreté Portuaire composé de représentants des acteurs publics et privés intéressés. Il approuve également la désignation des agents de sûreté portuaire pour les différentes installations concernées par le plan de sûreté.

TITRE IV **SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION**

ARTICLE 212 : 1. L'autorité maritime compétente agréée une ou plusieurs sociétés de classification répondant aux critères fixés par la Résolution n° A 739 (18) de l'Organisation Maritime Internationale et la Règle 5.1.2 sur l'habilitation des

organismes reconnus de la Convention du travail maritime de 2006 de l'O.I.T.. L'agrément donne lieu à une convention, conforme au modèle diffusé par l'Organisation Maritime Internationale, passée entre l'autorité maritime compétente et la société de classification agréée et spécifiant en particulier les obligations dont cette dernière doit s'acquitter dans l'accomplissement de son mandat.

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

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

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

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

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

TITRE V

ÉVÉNEMENTS DE MER

Chapitre I

Dispositions générales

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

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

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

Chapitre II **Abordage**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre III **Echouement**

ARTICLE 230 : L'échouement est l'état d'un navire qui heurte le rivage et se trouve arrêté 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 231 : 1. L'échouement n'entre pas dans la notion de perte totale pour le délaissement.

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

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

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

Chapitre IV **Incendie**

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

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

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

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

Chapitre V **Perte de navire**

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

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

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

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

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

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

Chapitre VI **Assistance et sauvetage maritimes**

Section I **Assistance**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence, ou lorsque la rémunération est, de façon excessive dans un sens ou dans un autre, hors de proportion avec le

service rendu, la convention peut être annulée ou modifiée par le tribunal, à la requête de la partie intéressée.

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

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

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

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

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

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

Section II Sauvetage

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre VII

Avaries

Section I

Avaries communes et avaries particulières

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

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

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

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

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

Section II

Classement en avaries communes

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

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

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

2. Toutefois ne seront pas classés en avarie commune :

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

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

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

Section III

Contribution aux avaries communes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 273 : Les effets et bagages de l'équipage et des passagers pour lesquels il n'y a pas de 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 260 et suivants.

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

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

Section IV

Règlement des avaries communes

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

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

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

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

TITRE VI **ÉPAVES MARITIMES**

Chapitre I **Dispositions générales**

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

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

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

Chapitre II **Découverte et sauvetage des épaves**

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

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

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

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

a) après mise en demeure du propriétaire restée sans effet dans le délai imparti, si l'épave constitue un obstacle à la navigation ou la pêche ou une menace pour l'environnement ou si la récupération présente un intérêt général et un caractère d'urgence ;

b) sur demande du propriétaire, si celui-ci ne dispose pas de moyens de sauvetage suffisants et s'il y a urgence à agir pour éviter la dépréciation ou la perte de l'épave.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre III

Epaves dangereuses pour la navigation ou l'environnement

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 291 : L'autorité maritime compétente :

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

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

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

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

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

Chapitre IV
Droits des inventeurs et des sauveteurs

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 297 : En ce qui concerne les épaves appartenant à l'Etat et par dérogation aux dispositions qui précèdent, les administrations intéressées en collaboration avec l'autorité maritime compétente, peuvent en interdire le sauvetage ou, dans le cas où elles ont été sauvées, fixer elles-mêmes la rémunération forfaitaire du sauveteur.

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

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

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

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

LIVRE IV

POLLUTION MARINE

TITRE I

Généralités

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

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

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

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

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

- des Conventions internationales de portée générale relatives à la protection de l'Environnement ratifiées par les Etats membres, notamment de celles qui ont une composante ou des incidences maritimes ;
- des lois et règlements généraux relatifs à la protection et à l'amélioration de l'Environnement en vigueur dans les Etats membres ;
- des dispositions spécifiques protectrices des ressources biologiques de la mer, prévues dans le cadre des lois et règlements en vigueur dans le domaine des pêches maritimes.

ARTICLE 377 : Le capitaine ne peut prendre d'autres engagements qu'en vertu d'un mandat de l'armateur ou, en cas de communications impossibles avec lui à l'étranger, qu'avec l'accord de l'autorité consulaire.

ARTICLE 378 : 1. Il est interdit au capitaine de charger sur son navire des marchandises ou d'embarquer des passagers pour son propre compte, sans l'autorisation écrite de l'armateur.

2. En cas d'infraction à cette disposition, le capitaine devra à l'armateur une indemnité égale au double du fret correspondant à son chargement, ou du prix du passage.

3. De même, il est formellement interdit au capitaine de charger dans un navire ou de faire décharger tous déchets industriels toxiques dans un port de la C.E.M.A.C., ceci constituant une infraction prévue à l'article 768 du présent Code.

ARTICLE 379 : L'armateur peut congédier le capitaine, en quelque lieu que ce soit. Toutefois, le capitaine se réserve le droit de réclamer des dommages et intérêts en cas de renvoi injustifié.

Chapitre II

Dispositions particulières au contrat d'engagement du capitaine

ARTICLE 380 : Toutes conventions entre armateur et capitaine concernant la fonction commerciale de ce dernier, en qualité de mandataire de l'armateur, peuvent être valablement constatées sans l'intervention de l'autorité maritime compétente.

ARTICLE 381 : Sauf cas de force majeure, tout capitaine engagé pour un voyage est tenu de l'achever sous peine de dommages et intérêts envers les propriétaires et les affrêteurs.

Chapitre III

Juridictions compétentes en matière de contrat d'engagement du capitaine

ARTICLE 382 : Tout litige né du contrat d'engagement entre armateur et capitaine est porté, au choix du demandeur, devant le tribunal commercial maritime ou, à défaut, le tribunal de commerce ou, à défaut, le tribunal de grande instance dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ci-après :

- a) le port d'immatriculation du navire ;
- b) le lieu de la conclusion du contrat d'engagement maritime ;
- c) le lieu de la naissance du litige ;
- d) tout lieu désigné par les parties dans le contrat d'engagement".

TITRE III

LE MARIN

Chapitre I **Généralités**

e) tout marin reçoit un livret professionnel ou tout autre document délivré par l'autorité maritime compétente mentionnant le lieu et la date de son embarquement et ses états de service à bord du navire.

2. Lorsque le contrat d'engagement maritime est constitué pour tout ou partie par une convention collective, un exemplaire de cette convention est tenu à disposition à bord. Lorsque le contrat d'engagement maritime et les conventions collectives applicables ne sont pas en anglais, les documents suivants sont tenus à disposition en anglais, sauf sur les navires affectés seulement à des trajets domestiques :

- a) un exemplaire d'un contrat type ;
- b) les parties de la convention collective qui donnent lieu à une inspection par l'Etat du port, conformément aux dispositions du chapitre VI du titre II du livre III du présent Code.

3. Le document mentionné au paragraphe 1 e) du présent article ne contient aucune appréciation de la qualité du travail du marin et aucune indication de son salaire. L'autorité maritime détermine la forme de ce document, les mentions qui y figurent et la manière dont elles sont consignées.

ARTICLE 387 : 1. Nul ne peut contracter valablement un engagement maritime, s'il n'est libre de tout autre engagement maritime précédent.

2. L'emploi ou l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 16 ans est interdit.

3. Le travail de nuit par un marin de moins de 18 ans est interdit. Aux fins du présent article, le terme « nuit » est défini conformément aux législations et pratiques nationales. Il couvre une période de neuf heures consécutives au moins, commençant au plus tard à minuit et se terminant au plus tôt à 5 heures du matin.

4. Une dérogation à la stricte observation de la restriction concernant le travail de nuit peut être décidée par l'autorité compétente quand :

- a) la formation effective des gens de mer concernés dans le cadre de programmes et plans d'études établis pourrait en être compromise ; ou
- b) la nature particulière de la tâche ou un programme de formation agréé exige que les gens de mer visés par la dérogation travaillent la nuit et l'autorité décide, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, que ce travail ne portera pas préjudice à leur santé ou à leur bien-être.

ARTICLE 388 : Le contrat d'engagement maritime comprend dans tous les cas les indications suivantes :

- a) le nom complet du marin, sa date de naissance ou son âge, ainsi que son lieu de naissance ;
- b) le nom et l'adresse de l'armateur ;
- c) le lieu et la date de la conclusion du contrat d'engagement maritime ;
- d) la fonction à laquelle le marin doit être affecté ;
- e) le montant du salaire du marin ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer ;
- f) le congé payé annuel ou la formule éventuellement utilisée pour le calculer ;

a) interdire aux services de recrutement et de placement des gens de mer d'avoir recours à des moyens, mécanismes ou listes pour empêcher ou dissuader les gens de mer d'obtenir un emploi pour lequel ils possèdent les qualifications requises ;

b) interdire que des honoraires ou autres frais soient facturés aux gens de mer, directement ou indirectement, en tout ou en partie, pour le recrutement, le placement ou l'obtention d'un emploi, en dehors du coût que les gens de mer doivent assumer pour obtenir un certificat médical national obligatoire, le livret professionnel national et un passeport ou autre document personnel de voyage similaire, sauf le coût des visas qui doit être à la charge de l'armateur ;

c) s'assurer que les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur son territoire :

i) tiennent à disposition, aux fins d'inspection par l'autorité compétente, un registre à jour de tous les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire ;

ii) s'assurent que, préalablement à l'engagement ou au cours du processus d'engagement, les gens de mer sont informés des droits et obligations énoncés dans leur contrat d'engagement et que les dispositions nécessaires sont prises pour que les gens de mer puissent examiner leur contrat d'engagement avant et après leur signature et pour qu'un exemplaire du contrat leur soit remis ;

iii) vérifient que les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire possèdent les qualifications requises et détiennent les documents nécessaires pour l'emploi considéré, et que les contrats d'engagement maritime sont conformes à la législation et à toute convention collective incluse dans le contrat ;

iv) s'assurent, dans la mesure où cela est réalisable, que l'armateur a les moyens d'éviter que les gens de mer ne soient abandonnés dans un port étranger ;

v) examinent toute plainte concernant leurs activités et y répondent, et avisent l'autorité compétente des plaintes pour lesquelles aucune solution n'a été trouvée ;

vi) mettent en place un système de protection, sous la forme d'une assurance ou d'une mesure équivalente appropriée, pour indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires du fait que le service de recrutement et de placement ou l'armateur, en vertu du contrat d'engagement maritime, n'a pas rempli ses obligations à leur égard.

ARTICLE 403 : 1. L'autorité maritime compétente supervise et contrôle étroitement tous les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire de l'Etat membre concerné. Les licences ou agréments ou autres autorisations permettant de gérer un service privé sur le territoire sont accordés ou renouvelés seulement après vérification que le service de recrutement et de placement concerné remplit les conditions prévues par la législation nationale.

2. L'autorité maritime compétente s'assure que des mécanismes et procédures appropriés existent en vue d'enquêter, si nécessaire, au sujet des plaintes relatives aux activités des services de recrutement et de placement des gens de mer, avec le concours, lorsqu'il y a lieu, des représentants des armateurs et des gens de mer.

Chapitre IV

Exercice de la profession de marin

Section I ***Inscription des marins***

ARTICLE 404 : Pour être inscrit sur les matricules des gens de mer, tenues par l'autorité maritime compétente, et accéder à la profession de marin, les demandeurs doivent remplir les conditions suivantes :

- 1) être ressortissant de l'Etat dans lequel l'inscription est demandée ou d'un autre Etat membre; toutefois, les demandeurs ressortissants des Etats sans littoral membres de la C.E.M.A.C. peuvent demander leur inscription sur les matricules des gens de mer de tout Etat membre côtier ;
- 2) avoir l'âge minimum de 16 ans ;
- 3) avoir l'aptitude physique requise par les règlements de chaque Etat membre, cette aptitude devant être constatée par un médecin spécialement habilité à cet effet. L'autorité compétente, les médecins, les examinateurs, les armateurs, les représentants des gens de mer et toutes les autres personnes intéressées par la conduite des visites médicales destinées à déterminer l'aptitude physique des futurs gens de mer et des gens de mer en activité doivent suivre les Directives relatives à la conduite des examens médicaux d'aptitude précédant l'embarquement et des examens médicaux périodiques des gens de mer BIT/OMS, y compris toute version ultérieure, et toutes autres directives internationales applicables publiées par l'Organisation Internationale du Travail, l'Organisation Maritime Internationale ou l'Organisation Mondiale de la Santé.
- 4) ne pas avoir encouru l'une des condamnations mentionnées à l'article 405 ci-après.

ARTICLE 405 : Toute condamnation à une peine criminelle ou à une peine correctionnelle ayant entraîné privation de liberté pour une durée supérieure à six mois ou toute peine de plus de deux mois de prison sans sursis ou de plus de six mois avec sursis du chef de proxénétisme ou de trafic de stupéfiants, fait obstacle à l'attribution de la qualité de marin.

ARTILCE 406 : Tout marin embarquant sur un navire reçoit, selon le cas, soit une carte d'identité maritime, soit un livret professionnel de marin.

ARTICLE 407 : Tout marin d'un Etat membre, coupable d'avoir vendu ou prêté sa carte d'identité maritime ou son livret professionnel est radié d'office des matricules sans préjudice des sanctions pénales qui seront prises contre lui et son complice pour usage de faux.

ARTICLE 408 : Hors le cas prévu à l'article 407, peuvent être radiés des matricules :

- tout marin qui en fait la demande ;
- tout marin qui, sauf cas de force majeure justifiée, reste trois ans sans naviguer ;

- tout marin qui, en cours de carrière, aura fait l'objet de débarquements pour faute contre la discipline ou pour faute grave dans l'exercice de sa profession ; dans ce dernier cas, la radiation entraîne l'exclusion définitive de la profession.
- tout marin qui vient à perdre la nationalité sous laquelle il a procédé à son inscription.

Section II

Qualification professionnelle des marins

ARTICLE 409 : 1. Tout emploi à bord ne peut être occupé que par des marins ayant suivi avec succès une formation professionnelle appropriée.

2. Les fonctions d'officier à bord des navires de commerce ne peuvent être exercées que par des marins titulaires du brevet ou certificat exigible au titre de la Convention internationale de 1978, amendée en 1995, sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, dite STCW 95.

ARTICLE 410 : Les brevets visés à l'article précédent sont les suivants pour ce qui concerne les emplois à bord des navires de commerce :

1)- Pour les fonctions du Service Pont

- Capitaine au long cours, pour les fonctions de Capitaine et de Second à bord des navires de jauge brute supérieure à trois mille ;
- Capitaine de la navigation maritime, pour les fonctions de Capitaine et de Second à bord des navires d'une jauge brute inférieure à trois mille, effectuant une navigation hauturière ;
- Capitaine côtier, pour les fonctions de Capitaine et de Second à bord des navires d'une jauge brute inférieure à cinq cent effectuant des voyages à proximité du littoral;
- Chef de quart, pour les fonctions de direction du quart à la passerelle, à bord des navires d'une jauge brute supérieure à cinq cent ;
- Certificat de capacité, pour les fonctions de quart à la passerelle à bord des navires d'une jauge brute supérieure à cinq cent, et pour les fonctions de patron à bord des navires de faible tonnage, embarcations ou engin ne sortant pas des eaux abritées ;
- Certificat de matelot qualifié « Pont », pour les matelots appelés à faire partie d'une équipe de quart à la passerelle.

2)- Pour les fonctions du Service Machine

- Officier mécanicien de 1ère classe, pour la fonction de chef mécanicien et second mécanicien à bord des navires d'une puissance propulsive supérieure à 3000 KW.
- Officier mécanicien de 2ème classe, pour les fonctions de chef mécanicien et second mécanicien d'un navire dont la puissance propulsive est comprise entre 750 et 3000 KW.

- Officier mécanicien de 3ème classe, pour les fonctions de chef de quart machine à bord de tout navire de puissance propulsive égale ou supérieure à 750 KW.
- Diéséliste, pour les fonctions de conduite des moteurs marins de puissance inférieure à 750 KW.
- Certificat de matelot qualifié « machine », pour les matelots mécaniciens faisant partie d'une équipe de quart à la machine.

3)- Pour les fonctions d'opérateur radio

- Brevet d'officier radioélectricien, pour tout officier chargé de diriger des tâches relatives au service radioélectrique à bord d'un navire.
- Certificat d'opérateur du Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (SMDSM), pour tout marin habilité à faire fonctionner une station radio téléphonique à bord d'un navire.

ARTICLE 411 : Les gens de mer occupant à bord des emplois qui ne sont pas directement liés à la conduite ou à l'exploitation technique du navire, notamment les agents du service général, doivent avoir le titre de formation professionnelle correspondant normalement à leur spécialité.

ARTICLE 412 : 1. Les programmes des examens et les conditions de délivrance des brevets et certificats mentionnés à l'article précédent sont fixés par décision de l'autorité maritime de chaque Etat membre, en conformité avec les règles des Annexes à la Convention STCW précitée.

2. L'autorité maritime compétente peut, d'autre part, reconnaître comme équivalents et endosser les titres de formation professionnelle maritime délivrés dans d'autres Etats membres, ou dans des Etats tiers, sous réserve que ces derniers aient ratifié la Convention STCW précitée.

ARTICLE 413 : 1. Les titres de qualification professionnelle requis pour occuper des fonctions à bord des navires de pêche sont définis, dans chaque Etat membre, par l'Autorité maritime, en concertation avec l'Autorité chargée des Pêches Maritimes en tenant compte des dispositions de la Convention internationale de 1995, sur les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille à bord des navires de pêche (STCW F).

2. Sont définies de la même façon les conditions de délivrance de ces brevets et certificats, ainsi que les programmes des examens permettant d'y accéder.

ARTICLE 414 : 1. Les plates-formes et autres engins flottants doivent avoir un équipage de marins qualifiés déterminé par l'autorité maritime en fonction des aspects nautiques de leur activité.

2. Les plates-formes fixes elles-mêmes devront disposer d'un effectif minimum de gens de mer ayant une qualification professionnelle maritime dans les spécialités suivantes : exploitation des engins de sauvetage, lutte contre l'incendie, opérateur SMDSM. Cet effectif minimum sera fixé au cas par cas par l'autorité maritime

Chapitre V

Obligations du marin envers l'armateur

ARTICLE 415 : Le marin doit accomplir son service dans les conditions déterminées par le contrat, les lois, règlements et usages en vigueur.

ARTICLE 416 : Le marin est tenu de se rendre à bord du navire sur lequel il embarque au jour et l'heure qui lui sont indiqués par l'armateur ou son représentant.

ARTICLE 417 : Sauf cas de force majeure et celui où le statut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge, le marin n'est tenu, sauf convention contraire, d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il est engagé.

ARTICLE 418 : Des permissions à terre sont accordées aux gens de mer dans un souci de santé et de bien-être, pour autant qu'elles soient compatibles avec les exigences pratiques de leur fonction.

ARTICLE 419 : 1. Le marin est tenu d'obéir aux ordres de ses supérieurs, concernant le service du navire, et d'avoir soin du navire et de la cargaison.

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

ARTICLE 420: Le marin est tenu d'accomplir, en dehors des heures de service, le travail de mise en état de propreté de son poste d'équipage, des annexes de ce poste, de ses objets de couchage, des ustensiles de plat, sans que ce travail puisse donner lieu à allocation supplémentaire.

ARTICLE 421 : 1. En l'absence d'une clause du contrat l'y autorisant, le marin ne peut, sous aucun prétexte, charger dans le navire aucune marchandise pour son propre compte, sans l'autorisation de l'armateur ou de son représentant.

2. En cas d'infraction aux dispositions du paragraphe précédent, le marin contrevenant est tenu de payer le fret au plus haut prix stipulé au lieu et à l'époque du chargement pour le même voyage et les marchandises de même espèce que celles qui ont été indûment chargées sur le navire, sans préjudice des dommages et intérêts. En outre, le capitaine a le droit de jeter à la mer les marchandises indûment chargées, si elles sont de nature à mettre en péril le navire ou la cargaison ou à faire encourir les amendes ou confiscations pour infractions soit aux lois douanières soit aux règlements sanitaires.

ARTICLE 422 : 1. Le travail à bord est organisé sur la base de huit heures par jour pendant six jours ou quarante huit heures par semaine ou de manière équivalente sur une période autre que la semaine.

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

3. Sauf en ce qui concerne la navigation de pêche, et hors le cas de force majeure lorsque le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, la durée effective du travail ne peut en aucun cas dépasser douze heures par jour. Un arrêté pris par l'autorité maritime compétente fixe l'organisation du travail à bord, en fonction du genre de navigation effectuée, des différentes spécialités ainsi que des travaux exigibles du personnel.

TITRE IV

OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR ENVERS LE MARIN

Chapitre I **Salaire**

ARTICLE 423 : 1. Tous les gens de mer doivent être rétribués pour leur travail, régulièrement et intégralement, conformément à leur contrat d'engagement.

2. Les sommes dues aux gens de mer travaillant à bord des navires battant pavillon de chaque Etat membre doivent être versées à des intervalles n'excédant pas un mois et conformément aux dispositions des conventions collectives applicables.

3. Les gens de mer reçoivent un relevé mensuel des montants qui leur sont dus et de ceux qui leur ont été versés, sur lequel devront figurer les salaires, les paiements supplémentaires et le taux de change appliqué si les versements ont été effectués dans une monnaie ou à un taux distincts de ceux qui avaient été convenus.

4. L'armateur doit prendre des mesures, telles que celles qui sont mentionnées au paragraphe 5, pour donner aux gens de mer la possibilité de faire parvenir une partie ou l'intégralité de leurs rémunérations à leurs familles, aux personnes à leur charge ou à leurs ayants droit.

5. Les mesures à prendre pour s'assurer que les gens de mer pourront faire parvenir leurs rémunérations à leurs familles sont notamment les suivantes:

a) un système permettant aux gens de mer de demander, au moment de prendre leurs fonctions ou en cours d'emploi, qu'une partie de leurs salaires soit régulièrement versée à leurs familles, par virement bancaire ou par des moyens analogues ;

b) l'obligation que ces virements soient effectués en temps voulu et directement à la personne ou aux personnes désignées par les gens de mer.

6. Tout frais retenu pour le service visé aux paragraphes 4 et 5 du présent article doit être d'un montant raisonnable et, sauf dispositions contraires, le taux de change appliqué devra, conformément à la législation nationale, correspondre au taux courant du marché ou au taux officiel publié et ne pas être défavorable au marin.

ARTICLE 424 : 1. Le marin est rémunéré soit à salaire fixe, soit à profits éventuels, soit par une combinaison de ces deux modes de rémunération.

2. Tout contrat à la part ou au profit doit déterminer les dépenses et charges communes à déduire du profit pour former le produit net, ainsi que le nombre de parts revenant à chacun.

3. L'autorité maritime compétente fixe les lieux et périodes de liquidation et de paiement des salaires en fonction des différents types de contrat, de la

navigation effectuée et des conditions de règlement en cas de prolongation ou rupture du voyage et absences irrégulières du marin.

ARTICLE 425 : Le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il a été engagé et comportant un salaire plus élevé a droit au salaire afférent à la fonction qu'il a temporairement remplie pendant toute la période où il l'a exercée effectivement.

ARTICLE 426 : 1. Le marin qui, étant de service, s'absente sans autorisation ou qui se trouve absent au moment où il aurait dû prendre son service perd le droit aux salaires pendant son temps d'absence.

2. En cas de rupture du contrat d'engagement par suite d'absences irrégulières du marin, le montant des salaires dus remis à l'autorité maritime compétente est déposé à un compte spécial « gens de mer ».

ARTICLE 427 : 1. Si la rémunération de l'heure de travail normal n'est pas fixée par le contrat d'engagement maritime, celle-ci est laissée à la discrétion de l'autorité maritime compétente de chaque Etat membre.

2. Dans le cas où la rémunération du travail est fixée par le contrat d'engagement dans le cadre des conventions collectives en vigueur dans chaque Etat membre, la rémunération de l'heure supplémentaire de travail est majorée de :

- i) 25 % pour les heures faites au-delà de 8 heures par jour sans que la durée hebdomadaire du travail excède 48 heures, cette majoration étant incorporée dans le salaire mensuel de base ;
- ii) 50 % pour les heures supplémentaires effectuées au delà de la quarante huitième heure de la semaine ;
- iii) 100 % pour les heures supplémentaires effectuées les dimanches et jours fériés.

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

ARTICLE 428 : 1. Une avance de salaire peut être faite au marin. Celui-ci peut déléguer ses salaires et profits.

2. Les avances, quel qu'en soit le montant, ne sont imputables sur les salaires à échoir au marin qu'à concurrence d'un mois.

ARTICLE 429 : 1. Les salaires, profits et autres rémunérations des marins sont saisissables ou cessibles dans les formes et conditions fixées par la législation du travail en vigueur dans chaque Etat membre.

2. Sont insaisissables pour quelque cause que ce soit :

- i) les vêtements sans exception des marins ;
- ii) les instruments et autres objets appartenant aux marins servant à l'exercice de leur profession et les sommes dues au marin pour frais médicaux et pharmaceutiques.

Chapitre II **Repos et congés**

ARTICLE 430 : 1. Un repos complet d'une journée par semaine doit être accordé au marin lorsque l'engagement maritime est d'une durée supérieure à six jours. Une journée de repos hebdomadaire s'entend de 24 heures de repos consécutives comptées à partir de l'heure normale où le marin devait prendre son travail journalier.

2. Toutes les fois que le repos hebdomadaire n'a pu être donné à sa date, il doit être remplacé par un repos de 24 heures soit au retour du navire au port d'attache, tête de ligne de retour habituel, soit par accord mutuel, au cours du voyage, dans un port d'escale.

3. Tout repos hebdomadaire non donné à la date convenue et qui n'a pu être compensé dans les conditions fixées ci-dessus, donne droit à un jour de congé payé s'ajoutant au congé annuel. Il pourra, selon accord préalable des parties, être compensé ou payé.

4. Tout travail d'une durée supérieure à 2 heures, effectué au cours d'un repos hebdomadaire, en suspend l'effet à moins que ce travail ne soit occasionné par un cas fortuit.

ARTICLE 431 : Les limites des heures de travail ou de repos sont établies comme suit :

a) le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser:

i) 14 heures par période de 24 heures;

ii) 72 heures par période de sept jours;

ou :

b) le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à:

i) 10 heures par période de 24 heures;

ii) 77 heures par période de sept jours.

ARTICLE 432 : 1. Sous réserve des dispositions de toute convention collective ou législation prévoyant un mode de calcul approprié tenant compte des besoins particuliers des gens de mer à cet égard, les congés payés annuels sont calculés sur la base d'un minimum de 4 jours ouvrables par mois d'emploi. Le mode de calcul de la période de service est fixé par l'autorité compétente ou l'organisme approprié dans chaque pays. Les absences au travail justifiées ne sont pas comptées comme congé annuel.

2. Tout accord portant sur la renonciation au droit au congé payé annuel minimum défini au paragraphe précédent, sauf dans les cas prévus par l'autorité compétente, est interdit.

ARTICLE 433 : 1. Dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque Etat membre, toute période de service effectuée en dehors du contrat d'engagement maritime devrait être comptée dans la période de service.

2. Dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou fixées dans une convention collective applicable, les absences au travail pour participer à un cours agréé de formation professionnelle maritime ou pour des motifs tels

qu'une maladie ou un accident, ou pour cause de maternité, devraient être comptées dans la période de service.

3. Le niveau de rémunération pendant le congé annuel devrait être celui de la rémunération normale du marin telle qu'établie par la législation nationale ou le contrat d'engagement maritime applicable. Dans le cas des gens de mer employés pour des périodes de moins d'une année ou en cas de cessation de la relation de travail, la rémunération du congé devrait être calculée au prorata.

4. Ne devraient pas être comptés dans le congé payé annuel :

- a) les jours fériés officiels et coutumiers reconnus comme tels dans l'Etat du pavillon, qu'ils se situent ou non dans la période de congé payé annuel ;
- b) les périodes d'incapacité de travail résultant de maladies ou d'accidents, ou pour cause de maternité, dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays ;
- c) les permissions à terre temporaires accordées aux gens de mer pendant le contrat d'engagement ;
- d) les congés compensatoires de toute nature, dans les conditions déterminées par l'autorité compétente ou par l'organisme approprié dans chaque pays.

ARTICLE 434 : 1. L'époque à laquelle le congé sera pris devrait être déterminée par l'armateur après consultation et, dans la mesure du possible, avec l'accord des gens de mer intéressés ou de leurs représentants, à moins qu'elle ne soit fixée par voie réglementaire, par convention collective, par sentence arbitrale ou de toute autre manière conforme à la pratique nationale.

2. Les gens de mer devraient en principe avoir le droit de prendre leur congé annuel à l'endroit où ils ont des attaches effectives, c'est-à-dire en général au lieu vers lequel ils ont le droit d'être rapatriés. Les gens de mer ne devraient pas être tenus, sans leur consentement, de prendre le congé annuel qui leur est dû à un endroit autre, sauf en application des dispositions du contrat d'engagement maritime ou de la législation nationale.

3. Les gens de mer qui sont obligés de prendre leur congé annuel alors qu'ils se trouvent à un endroit autre que le lieu autorisé au paragraphe précédent devraient avoir droit au transport gratuit jusqu'au lieu le plus proche de leur domicile, qu'il s'agisse du lieu d'engagement ou du lieu de recrutement ; leurs frais d'entretien et les autres frais en rapport direct avec ce voyage devraient être à la charge de l'armateur, et le temps de voyage ne devrait pas être déduit du congé payé annuel qui leur est dû.

4. Les gens de mer en congé annuel ne devraient être rappelés que dans les cas d'extrême urgence et avec leur accord.

Chapitre III **Logement et loisirs**

ARTICLE 435 : 1. Les navires battant pavillon de chaque Etat membre et s'exerçant au cabotage international ou au long cours doivent fournir et entretenir pour les gens de mer travaillant et vivant à bord un logement et des lieux de loisirs décentes afin de promouvoir leur santé et leur bien-être.

2. Les prescriptions du Code mettant en œuvre le présent chapitre qui ont trait à la construction et à l'équipement des navires ne s'appliquent qu'aux navires construits à la date ou après la date d'entrée en vigueur du présent Code révisé. Pour les navires construits avant cette date, les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des navires énoncées dans la Convention de l'OIT (n° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949, et la Convention de l'OIT (n° 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, continueront à s'appliquer, dans la mesure où elles étaient applicables avant cette date en vertu de la législation ou de la pratique de l'Etat membre concerné. Un navire est réputé avoir été construit à la date à laquelle sa quille a été posée ou lorsque sa construction se trouve à un stade équivalent.

3. Sauf disposition contraire expresse, toute prescription résultant d'un amendement au Code concernant le logement des gens de mer et les lieux de loisirs ne s'appliquera qu'aux navires construits à la date ou après la date à laquelle l'amendement prendra effet.

ARTICLE 436 : 1. Les navires battant pavillon de chaque Etat membre et s'exerçant au cabotage international ou au long cours doivent :

a) respecter les normes minimales nécessaires garantissant que les logements mis à la disposition des gens de mer travaillant ou vivant à bord sont sûrs, décents et conformes aux dispositions pertinentes du présent article ;

b) être soumis à des inspections visant à assurer le respect initial et permanent de ces normes.

2. Pour l'élaboration et l'application de la législation relative au présent article, l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, tient compte des dispositions du Code concernant la protection de la santé et de la sécurité, ainsi que la prévention des accidents à la lumière des besoins spécifiques des gens de mer qui vivent et travaillent à bord des navires ;

3. Les inspections prescrites au paragraphe 1 ont lieu :

a) lors de la première immatriculation du navire ou lors d'une nouvelle immatriculation ;

b) en cas de modification substantielle du logement des gens de mer à bord du navire.

4. L'autorité compétente veille avec un soin particulier à l'application des prescriptions du présent Code concernant :

a) la taille des cabines et autres espaces de logement ;

b) le chauffage et la ventilation ;

c) le bruit et les vibrations, ainsi que les autres facteurs ambiants ;

d) les installations sanitaires ;

e) l'éclairage ;

f) l'infirmerie.

5. L'autorité compétente de tout Etat membre veille à ce que les navires battant le pavillon de cet Etat observent, en ce qui concerne les installations de logement et les lieux de loisirs à bord, les normes minimales qui sont prévues aux paragraphes 6 à 17 du présent article.

6. En ce qui concerne les prescriptions générales relatives aux logements :

a) dans tous les locaux destinés au logement des gens de mer, la hauteur de l'espace libre doit être suffisante ; elle ne doit pas être inférieure à 203 centimètres dans les locaux destinés au logement des gens de mer, afin d'assurer une entière aisance de mouvement ; l'autorité compétente peut autoriser une réduction, dans certaines limites, de la hauteur de l'espace libre dans tout ou partie de l'espace de ces locaux si elle juge que cette réduction :

i) est raisonnable ;

ii) ne nuit pas au confort des gens de mer ;

b) les logements doivent être convenablement isolés ;

c) sur les navires autres que les navires à passagers, tels que définis à la règle 2 e) et f) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (Convention SOLAS), les cabines doivent être situées au-dessus de la ligne de charge, au milieu ou à l'arrière du navire, sauf dans des cas exceptionnels où elles peuvent être situées à l'avant du navire, parce qu'un autre emplacement ne serait pas envisageable, compte tenu du type du navire, de ses dimensions ou du service auquel il est destiné, mais en aucun cas au-delà de la cloison d'abordage ;

d) sur les navires à passagers, et sur les navires spéciaux construits conformément aux dispositions du *Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux* de l'OMI, 1983, et de ses versions ultérieures (dénommés ci-après «navires spéciaux»), l'autorité compétente peut, sous réserve que des dispositions satisfaisantes soient prises pour l'éclairage et la ventilation, permettre que les cabines soient installées au-dessous de la ligne de charge mais en aucun cas juste au-dessous des coursives de service ;

e) les cabines ne doivent pas ouvrir directement sur les compartiments affectés à la cargaison, la salle des machines, les cuisines, les magasins, les séchoirs ou les installations sanitaires communes ; les parties des cloisons séparant ces locaux des cabines, ainsi que les cloisons extérieures, doivent être convenablement construites en acier ou en tout autre matériau approuvé et être imperméables à l'eau et aux gaz ;

f) les matériaux utilisés pour construire les cloisons intérieures, les panneaux et les revêtements, les sols et les raccordements doivent être adaptés à leur usage et propres à garantir un environnement sans danger pour la santé ;

g) les logements doivent être bien éclairés et des dispositifs suffisants doivent être prévus pour l'écoulement des eaux ;

h) les installations prévues pour le logement, les loisirs et le service de table doivent être conformes aux prescriptions du Code qui ont trait à la protection de la santé et de la sécurité, ainsi qu'à la prévention des accidents pour ce qui concerne la prévention du risque d'exposition à des niveaux nocifs de bruit et de vibrations et à d'autres facteurs ambiants ainsi qu'aux substances chimiques à bord des navires et pour garantir aux gens de mer un milieu de travail et un cadre de vie acceptables à bord.

7. En ce qui concerne la ventilation et le chauffage :

a) les cabines et les réfectoires doivent être convenablement ventilés ;

b) tous les navires, hormis ceux qui naviguent régulièrement dans des zones où le climat tempéré ne l'exige pas, doivent être équipés d'un système de climatisation des logements des gens de mer, du local radio et de tout poste central de commande des machines ;

c) l'aération de toutes les installations sanitaires doit se faire par communication directe avec l'air libre, indépendamment de toute autre partie des logements ;

d) une installation de chauffage satisfaisante doit fournir la chaleur voulue, sauf à bord des navires qui naviguent exclusivement sous des climats tropicaux.

8. En ce qui concerne les prescriptions pour l'éclairage, sous réserve des aménagements particuliers éventuellement autorisés à bord des navires à passagers, les cabines et les réfectoires doivent être éclairés par la lumière naturelle et pourvus d'un éclairage artificiel adéquat.

9. Lorsque des cabines sont nécessaires à bord des navires, elles doivent répondre aux prescriptions suivantes :

a) sur les navires autres que les navires à passagers, chaque marin doit disposer d'une cabine individuelle ; dans le cas des navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 ou des navires spéciaux, l'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations à cette prescription ;

b) des cabines séparées doivent être mises à la disposition des hommes et des femmes ;

c) les cabines doivent être d'une taille convenable et aménagées de manière à assurer un confort raisonnable et à en faciliter la bonne tenue ;

d) chaque marin doit disposer en toute circonstance de sa propre couchette ;

e) les dimensions intérieures des couchettes ne doivent pas être inférieures à 198 centimètres sur 80 centimètres ;

f) la superficie par occupant des cabines des gens de mer à une seule couchette ne doit pas être inférieure à :

i) 4,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 ;

ii) 5,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000, mais inférieure à 10 000 ;

iii) 7 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 ;

g) cependant, pour permettre l'aménagement de cabines à une seule couchette à bord des navires d'une jauge brute inférieure à 3 000, des navires à passagers et des navires spéciaux, l'autorité compétente peut autoriser une superficie plus réduite ;

h) sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 autres que les navires à passagers et les navires spéciaux, les cabines peuvent être occupées par deux marins au maximum. La superficie de ces cabines ne doit pas être inférieure à 7 mètres carrés ;

i) à bord des navires à passagers et des navires spéciaux, la superficie des cabines des gens de mer qui n'exercent pas les fonctions d'officier ne doit pas être inférieure à :

i) 7,5 mètres carrés pour les cabines de deux personnes ;

ii) 11,5 mètres carrés pour les cabines de trois personnes ;

iii) 14,5 mètres carrés pour les cabines de quatre personnes ;

j) sur les navires spéciaux, les cabines peuvent être occupées par plus de quatre personnes. La superficie par occupant de ces cabines ne doit pas être inférieure à 3,6 mètres carrés ;

k) sur les navires autres que les navires à passagers et les navires spéciaux, la superficie par occupant des cabines destinées aux gens de mer qui exercent les fonctions d'officier, lorsque ceux-ci ne disposent pas d'un salon particulier ou d'un bureau, ne doit pas être inférieure à :

i) 7,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 ;

ii) 8,5 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000 ;

iii) 10 mètres carrés sur les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 ;

l) sur les navires à passagers et les navires spéciaux, la superficie par occupant des cabines destinées aux gens de mer qui exercent les fonctions d'officier, lorsque ceux-ci ne disposent pas d'un salon particulier ou d'un bureau, ne doit pas être inférieure à 7,5 mètres carrés pour les officiers subalternes et à 8,5 mètres carrés pour les officiers supérieurs. On entend par officiers subalternes les officiers au niveau opérationnel et par officiers supérieurs les officiers chargés de la gestion ;

m) le capitaine, le chef mécanicien et le second capitaine doivent disposer d'une pièce contiguë à leur cabine qui leur servira de salon particulier ou de bureau ou d'un espace équivalent. L'autorité compétente peut exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées ;

n) pour chaque occupant, le mobilier doit comprendre une armoire à vêtements d'une contenance minimale de 475 litres et un tiroir ou un espace équivalent d'au moins 56 litres. Si le tiroir est incorporé dans l'armoire, le volume minimal combiné de celle-ci doit être de 500 litres. Elle doit être pourvue d'une étagère et son utilisateur doit pouvoir la fermer à clé afin de préserver sa vie privée ;

o) chaque cabine doit être pourvue d'une table ou d'un bureau, de modèle fixe, rabattable ou à coulisse, et de sièges confortables suivant les besoins.

10. En ce qui concerne les prescriptions pour les réfectoires :

a) les réfectoires doivent être séparés des cabines et situés aussi près que possible de la cuisine. L'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 ;

b) les réfectoires doivent être d'une taille et d'un confort suffisants et être convenablement meublés et aménagés, y compris en ce qui concerne la possibilité de se procurer des boissons en tout temps, compte tenu du nombre de gens de mer susceptibles de les utiliser à un moment donné. Des réfectoires séparés ou communs sont prévus s'il y a lieu.

11. En ce qui concerne les prescriptions pour les installations sanitaires:

a) tous les gens de mer doivent avoir commodément accès à des installations sanitaires à bord répondant à des normes minimales de santé et d'hygiène et à des normes raisonnables de confort, des installations séparées étant prévues pour les hommes et pour les femmes ;

b) il doit y avoir des installations sanitaires aisément accessibles de la passerelle de navigation et de la salle des machines ou situées près du poste de commande de cette salle ; l'autorité compétente peut exempter les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 de cette obligation après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées ;

c) à bord de tout navire, il y a lieu de prévoir en un endroit approprié au minimum des toilettes, un lavabo et une baignoire ou une douche, ou les deux, pour chaque groupe de six personnes ou moins qui ne disposent pas d'installations personnelles ;

d) sauf sur les navires à passagers, chaque cabine doit être équipée d'un lavabo alimenté en eau douce courante, chaude et froide, sauf lorsqu'il en existe un dans le cabinet de toilette attenant ;

e) à bord des navires à passagers effectuant normalement des voyages d'une durée ne dépassant pas quatre heures, l'autorité compétente peut envisager

des dispositions spéciales ou une réduction du nombre d'installations sanitaires requises ;

f) tous les points d'eau affectés aux soins de propreté doivent être alimentés en eau douce courante, chaude et froide.

12. En ce qui concerne les prescriptions pour l'infirmierie, tout navire embarquant 15 marins ou plus et affecté à un voyage d'une durée de plus de trois jours dispose d'une infirmerie distincte réservée à des fins exclusivement médicales. L'autorité compétente peut accorder des dérogations à cette disposition en ce qui concerne les navires affectés à la navigation côtière. Lors de l'approbation de l'infirmierie, l'autorité compétente doit s'assurer qu'elle est facile d'accès par tous les temps et que ses occupants sont confortablement logés et peuvent recevoir rapidement les soins nécessaires.

13. Des installations de blanchisserie convenablement situées et aménagées doivent être prévues.

14. A bord de tous les navires, les gens de mer doivent pouvoir avoir accès en dehors de leurs heures de service à un ou plusieurs emplacements sur un pont découvert ; cet espace doit avoir une superficie suffisante, compte tenu des dimensions du navire et du nombre de gens de mer à bord.

15. Tous les navires doivent disposer de bureaux séparés ou d'un bureau commun au navire pour le service du pont et pour celui des machines; l'autorité compétente peut exempter de cette obligation les navires d'une jauge brute inférieure à 3 000 après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

16) Les navires touchant régulièrement des ports infestés de moustiques doivent être équipés en conséquence selon les prescriptions de l'autorité compétente.

17. Des installations, commodités et services de loisirs appropriés, adaptés aux besoins particuliers des gens de mer qui doivent vivre et travailler à bord des navires, sont mis à la disposition de tous les gens de mer à bord, en tenant compte des dispositions du Code qui ont trait à la protection de la santé et de la sécurité et à la prévention des accidents.

18. L'autorité compétente doit exiger que des inspections fréquentes soient menées à bord des navires par le capitaine ou sous son autorité, de façon à ce que le logement des gens de mer soit maintenu en bon état d'entretien et de propreté et offre des conditions d'habitabilité décentes. Les résultats de chaque inspection sont consignés par écrit et sont disponibles pour consultation.

19. Dans le cas des navires où il y a lieu de tenir compte, sans qu'il en résulte de discrimination, des intérêts des gens de mer ayant des pratiques religieuses et sociales différentes et distinctes, l'autorité compétente peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, autoriser des dérogations, appliquées équitablement, aux dispositions du présent article, à condition qu'il n'en résulte pas une situation qui, dans l'ensemble, serait moins favorable que celle qui aurait découlé de l'application dudit article.

20. Tout Etat membre peut, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, exempter des prescriptions des dispositions

du présent article énumérées ci-dessous les navires d'une jauge brute inférieure à 200 lorsque cela est raisonnable, en tenant compte de la taille du navire et du nombre de personnes à bord :

- a) paragraphes 7 b), 11 d) et 13 ;
- b) paragraphe 9 f) et h) à l), uniquement en ce qui concerne la superficie.

21. Des dérogations aux prescriptions du présent article ne seront possibles que dans les cas expressément prévus dans cet article et seulement dans des circonstances particulières où des motifs solides peuvent être invoqués pour les justifier et sous réserve de protéger la santé et la sécurité des gens de mer.

Chapitre IV

Alimentation et service de table

ARTICLE 437 : 1. Les navires battant pavillon de chaque Etat membre doivent observer les normes minimales suivantes :

- a) un approvisionnement suffisant en vivres et en eau potable, d'une valeur nutritive, d'une qualité et d'une variété satisfaisantes, compte tenu du nombre de gens de mer à bord, de leur religion et de leurs habitudes culturelles en matière alimentaire, ainsi que de la durée et de la nature du voyage ;
- b) un aménagement et un équipement du service de cuisine et de table qui permettent de fournir aux gens de mer des repas convenables, variés et nutritifs, préparés et servis dans des conditions d'hygiène satisfaisantes;
- c) un personnel de cuisine et de table convenablement formé ou ayant reçu l'instruction nécessaire.

2. Les armateurs veillent à ce que les gens de mer engagés comme cuisinier de navire soient formés, qualifiés et reconnus compétents pour le poste, conformément aux dispositions de la législation de l'Etat membre concerné.

3. Les prescriptions visées au paragraphe précédent incluent la nécessité de suivre avec succès un cours de formation agréé ou reconnu par l'autorité compétente, portant sur l'aptitude pratique à faire la cuisine, l'hygiène personnelle et l'hygiène alimentaire, le stockage des vivres, la gestion des stocks, la protection de l'environnement et la santé, et la sécurité dans le service de cuisine et de table.

4. A bord des navires opérant avec un effectif prescrit de moins de dix personnes qui, en raison de la taille de l'équipage ou du mode d'exploitation, peuvent ne pas être tenus par l'autorité compétente d'avoir à bord un cuisinier pleinement qualifié, quiconque prépare la nourriture dans la cuisine doit avoir reçu une formation ou une instruction dans des domaines incluant l'hygiène alimentaire et personnelle, ainsi que la manipulation et le stockage des aliments à bord.

5. Dans des circonstances d'extrême nécessité, l'autorité compétente peut délivrer une dispense autorisant un cuisinier qui n'est pas pleinement qualifié à servir sur un navire donné et pour une période déterminée, jusqu'au port d'escale approprié suivant ou pour une période ne dépassant pas un mois, à condition que la personne à qui la dispense est accordée ait reçu une

