

# ***UNION DES COMORES***

Unité – Solidarité – Développement

-----



## ***ASSEMBLEE DE L'UNION***

***LOI N°14-\_\_\_\_\_ /AU***

### **Relatif au code de la Marine Marchande Comorienne**

Conformément aux dispositions de l'Article 19 de la Constitution de l'Union des Comores du 23 Décembre 2001, l'Assemblée a délibéré et adopté la loi dont la teneur suit :

# LIVRE I : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

## TITRE I : CHAMP D'APPLICATION

### Art.1 :

Les dispositions du présent Code sont applicables aux espaces maritimes sous juridiction comorienne, à tous les navires immatriculés dans le territoire de l'Union des Comores, aux équipages et passagers qui y sont embarqués, aux équipages de nationalité comorienne sur des navires étrangers 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, sans préjudice toutefois des dispositions particulières d'accords internationaux.

Le Code n'est pas applicable aux navires suivants :

- Navires de guerre ;
- Navires de transport de troupe ;
- Navires affectés aux transports maritimes de défense ;
- Navires de l'État armés par des personnels militaires.

## TITRE II : DÉFINITIONS

### Art.2 :

Aux fins du présent Code, on entend par :

« **Accord de réciprocité** » : accord par lequel un Etat reconnaît des avantages à un autre Etat, à condition que l'autre Etat lui accorde les mêmes avantages ;

« **Accréditation professionnelle** » désigne la procédure mise en œuvre pour apprécier le niveau de connaissance et d'expertise du métier d'agent de navire en vue de la délivrance de l'agrément et de l'enregistrement de l'agent agréé.

« **Affrètement** » : la mise à la disposition, moyennant paiement d'un fret par un armateur (le fréteur) d'un navire à un utilisateur (l'affréteur) qui s'en servira à son profit.

- **affrètement au voyage** : consenti sur tout ou partie du navire pour un voyage.
- **affrètement à temps** : consenti pour une période déterminée.
- **Affrètement coque nue** : sans armement ni équipement ou avec armement mais équipé partiellement.

« **Affréteur** » : Toute personne physique ou morale à la disposition de laquelle un navire est mis, en tout ou en partie, pour le transport de marchandises et/ou de personnes moyennant paiement d'un fret.

« **Agent maritime** » : Toute personne physique ou morale chargée par un mandant de représenter, au sens le plus large, les intérêts du navire, de l'armateur, de l'affrètement ou de l'exploitant.

« **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'affrètement devient l'armateur du navire si le contrat d'affrètement le prévoit et a été régulièrement publié.

« **Armement national** » : une ou plusieurs compagnies maritimes nationales reconnues comme telles par l'autorité maritime compétente ;

« **Autorité Maritime compétente** » : Le Ministre chargé de la Marine Marchande et les fonctionnaires d'Autorité auxquels il est susceptible de déléguer tout ou partie de ses pouvoirs. À l'étranger cette Autorité désigne l'ambassade ou l'Autorité consulaire. Cependant, dans les ports étrangers où il n'existe pas d'ambassade ou de consulat de l'Union des Comores, l'Autorité Maritime locale pourra, après accord du gouvernement dont elle relève, se voir déléguer les pouvoirs dévolus en la matière aux ambassades et consulats de l'Union des Comores.

« **Autorité compétente chargée des hydrocarbures** » : le Ministre chargé des hydrocarbures et les fonctionnaires d'autorité auxquels il a délégué tout ou partie de ses pouvoirs ;

« **Autorité compétente chargée des pêches maritimes** » : le Ministre chargé des pêches maritimes et les fonctionnaires d'autorité auxquels il a délégué tout ou partie de ses pouvoirs ;

« **Autorité compétente chargée de l'environnement** » : le Ministre chargé de l'environnement et les fonctionnaires d'autorité auxquels il a délégué tout ou partie de ses pouvoirs ;

« **Autorité portuaire** » : toute personne physique ou morale investie par des textes particuliers de ce pouvoir. Directeur du Port et les fonctionnaires d'autorité auxquels il a délégué tout ou partie de ses pouvoirs, et notamment le Commandant du Port ou le Chef du Service de la Capitainerie pour tout ce qui concerne la police portuaire ;

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

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

« **Cabotage national** » : Tout transport de personnes ou de marchandises qui s'effectue entre les différents ports de l'Union des Comores.

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

« **Chargeur** » : Toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également à toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.

« **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 ;

« **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 où qu'elle constitue le complément normal de l'activité principale ;

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

« **Connaissance** » : un document écrit faisant preuve d'un contrat de transport par mer en constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne, à ordre ou au porteur.

« **Consignataire** » mandataire, selon le cas, de l'armateur du navire ou des ayants droit à la marchandise transportée ;

« **Contrat de transport** » le contrat par lequel un transporteur s'engage, moyennant le 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.

« **Contrat de transport par mer** » : Tout contrat par lequel le transporteur s'engage contre paiement d'un fret à transporter des marchandises ou des personnes par mer d'un port à un autre ; toutefois, un contrat qui implique outre un contrat par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un transport par mer que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer.

« **Contrat de transport multimodal** » le contrat unique par lequel un entrepreneur de transport multimodal s'engage, moyennant, paiement d'un fret, à exécuter ou à faire exécuter un transport multimodal.

« **Contrat de volume** » : le contrat de transport qui prévoit le déplacement d'une quantité déterminée 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

« **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 ;

« **Destinataire** » : toute personne habilitée à prendre livraison des marchandises ;

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

« **Événements de mer** » : événements exceptionnels pouvant survenir au cours de la navigation maritime et qui, en raison de leur importance, donnent lieu à une réglementation particulière ;

« **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 ;

« **Exploitant de terminal de transport** » : singularisé sous l'appellation raccourcie « l'exploitant de terminal », désigne toute personne morale ou physique qui, dans l'exercice de sa profession, prend en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international ou d'un transport côtier en vue d'exécuter ou de faire exécuter des services de manutention relatifs aux dits transports en ce qui concerne ces marchandises dans une zone placée sous son contrôle ou sur laquelle elle a un droit d'accès ou d'utilisation. Toutefois, cette personne n'est pas considérée comme un exploitant de terminal dès lors qu'elle est transporteur en vertu des règles juridiques applicables au transport.

« **Fortune de mer** » : Perte fortuite et involontaire d'un bâtiment ou de sa cargaison, due aux circonstances (gros temps ou avaries, par exemple).

« **Gens de mer** » : tout professionnel de la navigation maritime et toute autre personne dont l'activité professionnelle s'exerce en mer ;

« **Homme d'équipage** » : toute personne de l'équipage, quel que soit leur sexe, qui sont inscrites sur le rôle d'équipage ;

« **Jauge** » : mesure du volume des capacités intérieures du navire. On distingue :

- **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 ;
- **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 ;

« **Lamanage** » : activité qui consiste à assurer les opérations d'amarrage et de désamarrage ;

« **Manutentionnaire** » : toute personne physique ou morale chargée d'accomplir toutes les opérations de mise à bord, arrimage, désarrimage et de déchargement des marchandises y compris les opérations matérielles et juridiques liées à la mise et reprise sous hangar et sur terre-plein ;

« **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 soient pas fournis par le transporteur ou pour son compte ; Lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme « marchandises » doit s'entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s'il n'est pas fourni par l'exploitant de terminal.

« **Marine Marchande** » : tout ce qui fait l'objet, ou qui est en rapport, avec le transport maritime, de marchandises ou de personnes ; Ensemble des navires de commerce et de pêche ; Ensemble des bâtiments et des équipages employés pour le commerce par mer.

« **Mille marin** » mesure de distance en mer équivalant à 1852 mètres linéaires ;

« **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.

« **Navire** » : tout bâtiment ou engin flottant de nature mobilière quel que soit son tonnage ou sa forme, avec ou sans propulsion mécanique, et qui effectue à titre principal une navigation maritime ;

« **Navire à passagers** » : tout navire qui transporte plus de douze passagers ;

« **Navire de plaisance** » : tout navire utilisé à des fins non commerciales ou dont l'activité ne présente pas un but lucratif.

« **Navire d'Etat** » : navire dont la gestion ou l'exploitation est confiée à une personne publique.

« **Navire pirate** » : Navire dont les personnes qui le contrôlent effectivement entendent se servir ou s'en sont servis pour commettre l'un des actes de piraterie.

« **Officier** » : toute personne titulaire d'un brevet approprié autre que le capitaine, portée en tant que tel sur le rôle d'équipage ;

« **Passager** » : Toute personne qui se trouve à bord du navire en vue d'effectuer un voyage et qui n'est pas inscrite au rôle d'équipage.

« **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 ;

« **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 l'Etat ;

« **Personnel subalterne** » : Tout membre de l'équipage autre qu'un Officier ;

« **Pilotage** » : activité de la navigation maritime par laquelle sont guidés les navires à l'entrée et à la sortie des ports, chenaux d'accès et des passes, à l'exclusion des séparations de trafic ;

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

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

« **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.

« **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 ;

« **Relevage** » : activité portuaire qui consiste à charger des marchandises dans les camions à partir des magasins ou terre-plein, ou à décharger les marchandises des camions en magasin ou sur terre-plein ;

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

« **Transitaire** » : toute personne physique ou morale chargée de l'enlèvement de la marchandise, de son déplacement géographique, de la réservation du fret et de l'accomplissement des formalités douanières, administratives commerciales, conformément aux instructions reçues de son mandant ;

## TITRE III : ESPACES MARITIMES

### Chapitre 1 : Espaces Maritimes de l'Union des Comores

#### Art.3 : Répartition des espaces maritimes

Les eaux archipélagiques, la mer territoriale et la zone contiguë sont définies par la loi N°82-005 du 6 mai 1982, relative à la délimitation des zones maritimes de la République Fédérale Islamique des Comores, conformément aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), conclue le 10 décembre 1982 à Montego Bay (Jamaïque) et ratifiée par les Comores le 21 juin 1984.

Les zones maritimes où l'Union des Comores exerce sa souveraineté et sa juridiction nationales sont :

- les eaux intérieures ;
- la mer territoriale ;
- la zone contiguë ;
- la zone économique exclusive ;
- le plateau continental.

#### Section 1 : Les eaux archipélagiques ou eaux intérieures

#### Art.4 : Eaux archipélagiques

Les eaux archipélagiques (eaux intérieures) maritimes où l'Union des Comores exerce sa souveraineté sont les eaux situées en deçà de la ligne de base archipélagique droite servant à mesurer la largeur de la mer territoriale.

La ligne de base archipélagique droite à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale est définie par le Décret N° 10-092/PR, du 10 août 2013 fixant la limite de la mer territoriale. Elle est le polygone irrégulier dont les sommets sont définis par les coordonnées géographiques des points extrêmes des îles de la Grande Comore, d'Anjouan, de Mayotte et de Mohéli et des récifs découvrant.

Le régime juridique des eaux archipélagiques, de l'espace aérien sus-jacent ainsi que des fonds marins de ses eaux et de son sous-sol sont définis par la Loi N°82-005/AF du 06 mai 1982 relative à la délimitation des zones maritimes des Comores.

#### Section 2 : La mer territoriale

#### Art.5 : Mer territoriale



La mer territoriale de l'Union des Comores est constituée par les eaux adjacentes à son territoire terrestre et à ses eaux archipélagiques.

Le territoire terrestre de l'Union des Comores comprend les îles qui en dépendent : Grande Comore, Anjouan, Mayotte et Mohéli.

La limite extérieure de la mer territoriale de l'Union des Comores est fixée par le Décret N°10-92/PR du 13 août 2010 fixant la limite de la mer territoriale de l'Union des Comores. Elle est constituée par les lignes dont chaque point est à une distance égale à douze (12) miles marins du point le plus proche des lignes de base archipélagiques droites.

Le régime juridique de la mer territoriale, de l'espace aérien sus-jacent ainsi que des fonds marins de ses eaux et de son sous-sol sont définis par la Loi N°82-005/AF du 06 mai 1982 relative à la délimitation des zones maritimes des Comores.

La souveraineté sur la mer territoriale s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 et les autres règles du droit international.

#### **Art.6      Droit de passage inoffensif**

Les navires étrangers jouissent du droit de passage inoffensif sur la mer territoriale de l'Union des Comores conformément aux lois nationales et au droit international, tel qu'il est consigné dans les dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

Pour pénétrer dans la mer territoriale de l'Union des Comores, les navires de guerre étrangers doivent obtenir l'autorisation du Gouvernement de l'Union des Comores.

#### **Art.7      Sous-marins et autres véhicules submersibles**

Dans la mer territoriale de l'Union des Comores, les sous-marins étrangers et autres véhicules submersibles de recherche sont tenus de naviguer en surface et d'arborer leurs pavillons.

#### **Art.8      Navires à propulsion nucléaire et navires transportant des substances radioactives ou autres substances dangereuses ou nocives**

Les navires étrangers à propulsion nucléaire, ainsi que ceux transportant des substances radioactives ou autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives, sont tenus, lorsqu'ils exercent leur droit de passage inoffensif dans la mer territoriale de l'Union des Comores, d'être munis des documents et de prendre les mesures spéciales de précaution prévues par les accords internationaux pour ces navires.

#### **Art.9      Droits et protection de l'Union des Comores**

Le Gouvernement de l'Union des Comores peut prendre, dans sa mer territoriale, toutes les mesures nécessaires pour empêcher tout passage qui n'est pas inoffensif.

Les navires étrangers qui violent les lois et règlements de l'Union des Comores feront l'objet d'une poursuite judiciaire conformément aux lois et règlements en vigueur.

#### **Art.10      Voies de circulation et dispositifs de séparation du trafic dans la mer territoriale**

Le Gouvernement de l'Union des Comores peut, lorsque la sécurité de la navigation le requiert, exiger des navires étrangers qui exercent le droit de passage inoffensif dans sa mer territoriale qu'ils empruntent les voies de circulation désignées par lui et respectent les dispositifs de séparation du trafic prescrits par lui pour la régulation du passage des navires.

#### **Art.11      Inobservation par les navires étrangers des lois et règlements de l'Union des Comores**

Les autorités compétentes de l'Union des Comores ont le droit d'ordonner l'expulsion immédiate des navires militaires étrangers ou des navires appartenant à des gouvernements étrangers et utilisés à des fins non commerciales qui violent les lois ou règlements de l'Union des Comores pendant leur passage par la mer territoriale de celle-ci. La réparation des pertes ou dommages éventuels sera à la charge de l'Etat dont le navire en question bat pavillon.

#### **Art.12      Les activités de recherche et de levées dans la mer territoriale**

Toute personne physique ou morale souhaitant mener des activités de recherche scientifique ou réaliser des levées hydrographiques doit préalablement obtenir l'autorisation du Gouvernement de l'Union des Comores et doit se conformer aux lois et règlements en vigueur en Union des Comores.

Quiconque pénètre illégalement dans la mer territoriale de l'Union des Comores pour y mener des activités de recherche scientifique ou y réaliser des levés hydrographiques en violation du paragraphe précédent fera l'objet d'une poursuite judiciaire conformément aux lois et règlements en vigueur en Union des Comores.

### **Section 3 : La zone contiguë**

#### **Art.13      : Zone contiguë**

La zone contiguë de l'Union des Comores englobe les eaux situées en dehors de la mer territoriale mais adjacentes à cette mer.

La zone contiguë a une largeur de douze (12) milles marins.

La limite extérieure de la zone contiguë de l'Union des Comores est une ligne dont tout point est situé à 24 milles marins de distance du point le plus proche des lignes de base archipélagiques droites servant à mesurer la largeur de la mer territoriale.

**Art.14 Prévention et répression des infractions à partir de la zone contiguë**

Dans sa zone contiguë, l'Union des Comores peut exercer les pouvoirs nécessaires pour prévenir ou réprimer toute infraction à ses lois et règlements visant à assurer sa sécurité, à réglementer l'entrée ou la sortie de son territoire terrestre, de ses eaux intérieures ou de sa mer territoriale ainsi que les questions douanières, fiscales et sanitaires.

**Art.15 Exercice du droit de poursuite dans la zone contiguë**

Lorsque les autorités compétentes de l'Union des Comores ont des raisons de penser qu'un navire étranger a violé les lois et règlements de l'Union des Comores, elles peuvent exercer le droit de poursuite.

La poursuite peut être engagée lorsque le navire étranger, une de ses embarcations ou d'autres bâtiments opérant ensemble et relevant du navire poursuivi se trouvent à l'intérieur des eaux intérieures, de la mer territoriale ou de la zone contiguë de l'Union des Comores.

Si le navire étranger se trouve dans la zone contiguë de l'Union des Comores, la poursuite ne peut être engagée qu'en cas de violation des lois et règlements visés à l'article 14 ci-dessus.

Si elle n'a pas été interrompue, la poursuite peut être continuée au-delà des limites de la mer territoriale et de la zone contiguë de l'Union des Comores. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de l'Etat dont il relève ou d'un autre Etat.

Le droit de poursuite prévu par le présent article est exercé par des navires de guerre ou des aéronefs militaires de l'Union des Comores ou d'autres navires ou aéronefs autorisés à cet effet par le Gouvernement de l'Union des Comores.

**Art.16 : Zone Economique Exclusive**

La zone Economique Exclusive (ZEE) de l'Union des Comores est définie d'un côté par la limite extérieure de la mer territoriale et de l'autre d'un polygone irrégulier défini par les lignes médianes entre l'Union des Comores, la République de Mozambique, la République de Tanzanie, la République des Seychelles et la République de Madagascar.

En effet, la distance entre la ligne de base de l'Union des Comores et ses Etats limitrophes (Madagascar, Mozambique, Tanzanie et Seychelles) n'atteint pas 400 milles, la délimitation est faite par voie d'accord avec les Etats concernés.

Le principe d'une zone adjacente qui s'étend, au-delà de la mer territoriale, jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale conformément à la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982, ne peut être appliqué.

La Zone Economique Exclusive de l'Union des Comores comprend les fonds marins, leurs sous-sols ainsi que les eaux subjacentes aux fonds marins dans les limites définies.

#### **Art.17 Droits et juridiction de l'Union des Comores dans sa zone économique exclusive**

Le régime juridique de la Zone Economique Exclusive de l'Union des Comores est défini par la Loi N°82-005/AF du 06 mai 1982 relative à la délimitation des zones maritimes de la République Fédérale Islamique des Comores.

Dans cette zone, et sans préjudice des dispositions de la partie V de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, l'Union des Comores a :

- (1).des droits souverains aux fins de l'exploration et de l'exploitation, de la conservation et de la gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, du fond marin, de sous-sol et des eaux sus-jacentes ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, comme la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents.
- (2). juridiction en ce qui concerne la recherche scientifique marine, la préservation du milieu marin et la prévention de la pollution de la mer.
- (3). juridiction, en ce qui concerne la mise en place des îles artificielles, les installations d'ouvrages, la recherche scientifique marine et la protection et la préservation du milieu marin.

Les recherches scientifiques ou techniques sont subordonnées à l'octroi d'une autorisation délivrée par l'Union des Comores.

Tous les Comoriens peuvent pêcher librement dans la zone économique exclusive de l'Union des Comores, en se conformant aux directives du Ministère chargé de la pêche.

#### **Section 4 : Le plateau continental**

#### **Art.18 : Le plateau continental**

Le plateau continental de l'Union des Comores comprend les fonds marins et leurs sous-sols au-delà de la mer territoriale jusqu'à 200 milles marins des lignes de base archipélagiques droites à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale ou jusqu'à la limite fixée par voie d'accord avec les Etats limitrophes ou encore sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire

terrestre de l'Union des Comores jusqu'au rebord externe de la marge continentale.

**Art.19 : Droits et obligations se rattachant à la haute mer**

En application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, la zone située au-delà de la zone économique exclusive, la haute mer, n'est soumise à la juridiction d'aucun Etat.

L'Union des Comores peut y mener des activités en liberté (navigation, survol, pêche, recherche scientifique maritime, construction d'îles artificielles, installation de câbles et de pipelines) en tenant dûment compte de l'intérêt que présente l'exercice de cette liberté pour les autres Etats, ainsi que des droits reconnus par la Convention concernant les activités menées dans la Zone.

**Art.20 : Evènement de mer survenu en haute mer**

L'Union des Comores ordonne l'ouverture d'une enquête sur tout accident de mer ou incident de navigation survenu en haute mer dans lequel est impliqué un navire battant son pavillon et qui a coûté la vie ou occasionné de graves blessures même à des ressortissants d'un autre Etat ou endommagé le milieu marin.

L'Union des Comores coopère avec cet Etat dans la conduite de toute enquête menée par ce dernier au sujet d'un accident de mer ou incident de navigation de ce genre.

**Art.21 : Juridiction pénale en matière d'abordage ou en ce qui concerne tout autre évènement de mer**

En cas d'abordage ou de tout autre incident de navigation maritime en haute mer qui engage la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de tout autre membre de l'équipage du navire battant pavillon comorien, il ne peut être intenté de poursuites pénales ou disciplinaires que devant les autorités judiciaires ou administratives soit de l'Union des Comores, soit de l'Etat dont l'intéressé a la nationalité.

Il ne peut être ordonné de saisie ou d'immobilisation du navire, même dans l'exécution d'actes d'instruction, par d'autres autorités que celle de l'Etat du pavillon.

**Art.22 : Obligation de prêter assistance**

Tout capitaine de navire battant pavillon comorien doit pour autant que cela lui soit possible sans faire courir de risques graves au navire, à l'équipage ou aux passagers:

- prêter assistance à quiconque se trouve en péril de mer ;

- se porter aussi vite que possible au secours des personnes dont il est informé qu'elles sont en détresse, quand on peut raisonnablement s'attendre qu'il agisse de la sorte ;
- en cas d'abordage, prêter assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers et indique à l'autre navire le nom et le port d'enregistrement de son propre navire et le port le plus proche qu'il touchera.

L'Union des Comores, en coordination avec les Etats voisins, dans le cadre d'arrangements régionaux, facilite la création et le fonctionnement d'un service de recherche et de sauvetage en mer pour assurer la sécurité de la navigation maritime et aérienne.

Aussi, dans le cadre de lutte contre la piraterie maritime, les vols à main armée et/ou tous autres actes illicites, l'Union des Comores, en coordination avec les Etats voisins et par le biais de sa Garde-côtes et de son Centre de Partage d'Information assiste les navires en détresse.

### **Art.23 Obligation de coopérer à la répression du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes**

L'Union des Comores coopère avec tous les Etats à la répression du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes auquel se livrent, en violation des conventions internationales, des navires navigant en haute mer.

Si l'Union des Comores a de sérieuses raisons de penser qu'un navire battant son pavillon se livre au trafic de stupéfiants et de substances psychotropes, elle peut demander la coopération d'autres Etats pour mettre fin à ce trafic.

### **Art.24 Répression des émissions radiocommunications non autorisées diffusées depuis la haute mer**

Toute personne qui diffuse des émissions non autorisées depuis la haute mer et qui créent des interférences aux radiocommunications autorisées peut être poursuivie devant la juridiction Comorienne compétente chaque fois que les émissions sont captées sur la mer territoriale ainsi que sur le territoire terrestre de l'Union des Comores.

L'Union des Comores peut arrêter la personne, immobiliser le navire et saisir le matériel d'émission utilisé.

### **Art.25 : Droit de poser des câbles ou des pipelines sous-marins**

L'Union des Comores a le droit de poser des câbles ou des pipelines sous-marins sur le fond de la mer, au-delà du plateau continental.

Les organismes ou les personnes morales agissant pour le compte de l'Union des Comores, lorsqu'ils posent des câbles ou des pipelines sous-marins, tiennent

dûment compte des câbles et pipelines déjà en place. Ils veillent à les préserver et en particulier à ne pas compromettre la possibilité de réparer ceux-ci.

**Art.26      Rupture ou détérioration d'un câble ou d'un pipeline sous-marin**

La rupture ou la détérioration délibérée ou par négligence d'un câble à haute tension, d'un câble de télécommunication sous-marin ou d'un pipeline sous-marin en haute mer par un navire battant pavillon comorien ou une personne agissant pour le compte de l'Union des Comores, constitue une infraction passible de sanctions prévues par ce présent code.

Cette disposition vise également tout comportement susceptible de provoquer la rupture ou la détérioration de telle installation, ou y tendant délibérément.

**Art.27      : Rupture ou détérioration d'un câble ou d'un pipeline sous-marin par le propriétaire d'un autre câble ou pipeline.**

En cas de rupture ou de détérioration en haute mer d'un câble ou d'un pipeline sous-marin, appartenant à l'Etat comorien ou une société de droit comorien, causée par des opérations menées par le propriétaire d'un autre câble ou pipeline, cette personne supporte les frais de réparation et des dommages qu'elle a causés.

**Art.28      : Indemnisation des pertes encourues pour avoir évité de détériorer un câble ou un pipeline sous-marin**

Le propriétaire d'un navire qui apporte la preuve qu'il a sacrifié une ancre, un filet ou un autre engin de pêche pour éviter d'endommager un câble ou un pipeline sous-marin doit être indemnisé par le propriétaire du câble ou du pipeline à condition que le propriétaire du navire ait pris toutes mesures de précaution raisonnables.

La propriété du câble se réserve le droit de faire une contre-expertise pour s'assurer de la véracité des preuves apportées, avant toute indemnisation.

**Chapitre 2 : Zone**

**Art.29      : Régime juridique de la Zone et de ses ressources**

Les fonds marins, les fonds océaniques et leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale forment la Zone.

L'Union des Comores s'abstient de revendiquer ou d'exercer de souveraineté ou de droits souverains sur une partie quelconque de la Zone et de ses ressources. Elle veille à ce qu'aucune personne physique ou morale relevant de sa juridiction ne s'approprie une partie quelconque de la Zone ou de ses ressources.

L'Union des Comores ne revendique, n'acquiert ou n'exerce de droits sur les minéraux extraits de la Zone que conformément à la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

**Art.30 : Obligation de veiller au respect de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 et à l'intérêt de l'humanité**

L'Union des Comores veille à ce que les activités menées dans la Zone, que ce soit par lui-même, par ses entreprises ou par des personnes physiques ou morales possédant sa nationalité ou effectivement contrôlées par lui ou ses ressortissants, le soient conformément à la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, dans l'intérêt de l'humanité toute entière.

**Art.31 : Droits et intérêts légitimes de l'Union des Comores**

Dans le cas d'une découverte d'un gisement de ressources dans la Zone et qui s'étend jusqu'en deçà des limites de la juridiction nationale, les activités menées doivent tenir compte des droits et intérêts légitimes de l'Union des Comores. Ces activités doivent faire l'objet de consultations préalable avec l'Union des Comores.

**Art.32 : Organisation et contrôle des activités menées dans la Zone**

L'Union des Comores organise et contrôle les activités menées dans la Zone et qui s'étend jusqu'en deçà des limites de la juridiction nationale, par l'intermédiaire de l'Autorité internationale des fonds marins instituée par l'article 156 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, notamment aux fins de l'administration des ressources de celle-ci, conformément à la partie XI de ladite Convention.

**Chapitre 3: Conservation et gestion des ressources biologiques**

**Art.33 : Les espaces marins où des mesures de conservation et de gestion sont prises**

La zone économique exclusive et la haute mer sont les espaces marins où, en application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, des mesures appropriées visant à assurer la conservation et la gestion des ressources biologiques de la mer sont prises.

**Art.34 Volume admissible des captures**

L'Union des Comores fixe par voie réglementaire le volume admissible des captures en ce qui concerne les ressources biologiques dans sa Zone Economique Exclusive.

**Art.35 Mesures préventives contre la surexploitation**



L'Union des Comores, compte tenu des données scientifiques les plus fiables dont il dispose, prend des mesures appropriées de conservation et de gestion pour éviter que le maintien des ressources biologiques de sa zone économique exclusive ne soit compromis par une surexploitation. Selon qu'il convient à cette fin, il coopère avec les organisations internationales compétentes, sous régionales, régionales ou mondiales.

## Chapitre 4 : domaine public maritime

### Section 1 : La composition et la délimitation du Domaine Public Maritime

#### Art.36      **Consistance du domaine public maritime**

Le domaine public maritime est naturel ou artificiel :

(1). Le domaine public maritime naturel comprend :

1. les rivages de la mer couverts et découverts lors des plus fortes marées ;
2. les étangs salés naturels;
3. les eaux dites intérieures ;
4. les lais et relais de la mer ;
5. les terrains acquis par l'Etat en bordure de mer pour la satisfaction de besoins d'intérêt public ;
6. les zones de 100 m de large sur chaque rive à partir des limites déterminées par la hauteur des eaux coulant à plein bord avant de déborder.

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 la Commission Nationale de Délimitation des Frontières Maritimes désignée par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande et en présence des propriétaires riverains dûment convoqués.

La même Commission Nationale de Délimitation des Frontières Maritimes est compétente pour constater la formation de lais et relais de la mer incorporés de plein droit au domaine public maritime.

(2). Le domaine public maritime artificiel comprend :

Les ports maritimes avec leurs dépendances immédiates et nécessaires ; les digues ; les jetées ; les quais ; les terre-pleins ; les bassins ; les écluses ; les sémaphores, les ouvrages d'éclairage et de balisage ; les phares ; les bouées ; les canaux et leurs dépendances et les espaces gagnés en mer par remblayage.

Le domaine public maritime n'appartient à personne. Il est affecté à l'usage de tous.

**Art.37 : Inaliénabilité - Autorisations**

Le domaine public maritime est inaliénable, insaisissable et imprescriptible. Le domaine public maritime peut faire l'objet d'autorisation d'occupation, de cession ou d'utilisation temporaire, après avis préalable du Conseil Consultatif National de la Marine Marchande, défini dans l'article 246 du présent code, excepté les domaines portuaires où la Société Comorienne des Ports est associée à la prise de décision.

**Art.38 : Gestion et la protection du Domaine Public Maritime**

Dans le cadre du présent code, l'autorité maritime prend les dispositions spécifiques propres à chaque secteur d'activité en la matière.

Toutefois, ces dispositions spécifiques ne devront pas contenir d'éléments susceptibles de nuire à l'intégrité et à la bonne conservation du domaine public maritime. Les administrations gestionnaires de leur domaine respectif 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.

**TITRE IV : INSTALLATIONS ET OUVRAGES MARITIMES**

**Chapitre I: Disposition Commune**

**Art.39 Droit exclusif**

- (1). Dans ses espaces maritimes, l'Union des Comores a le droit exclusif de procéder à la construction et d'autoriser et de réglementer la construction, l'exploitation et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages affectés à des fins d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles biologiques ou non biologiques, la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents, la recherche scientifique marine, sans que cette énumération soit limitative.
- (2). L'Union des Comores a juridiction exclusive sur ces îles artificielles, installations et ouvrages, y compris en matière de lois et de règlements douaniers, fiscaux, sanitaires, de sécurité, de sûreté et d'immigration.

**Chapitre 2 : Iles artificielles**

**Art.40 Définition**

Une île artificielle est une île construite par l'intervention humaine par remblayage soit sur un îlot déjà existant soit sur un récif, soit dans un lieu ne comprenant pas de structure déjà mise en place.

#### **Art.41 Mise en place et enlèvement des îles artificielles**

Les dispositions de l'article 60 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 s'appliquent mutatis mutandis aux îles artificielles, installations et ouvrages situés sur la Zone Economique Exclusive de l'Union des Comores.

La mise en place et l'enlèvement des îles artificielles obéissent aux règles et procédures stipulées par ladite Convention et ses textes de mise à jour, ainsi que par les dispositions du présent Code et de ses textes d'application et de mise à jour.

#### **Art.42 Opportunité**

Les îles artificielles ne doivent pas être mises en place là où elles risquent d'entraver l'utilisation des voies de circulation reconnues essentielles pour la navigation internationale, ni dans les zones où se pratique une pêche intensive.

#### **Art.43 Objectifs**

Les îles artificielles sont utilisées à des fins exclusivement pacifiques. Elles n'ont pas de mer territoriale qui leur soit propre et leur présence n'a pas d'incidence sur la délimitation de la mer territoriale, de la zone économique exclusive ou du plateau continental.

### **Chapitre 3: Plateformes Marines, Parcs Eoliennes Marines et autres Dispositifs Energétiques sous-marins**

#### **Art.44 Définition des plates-formes et des parcs d'éoliennes**

Les plates-formes sont des constructions marines fixes ou flottantes destinées à l'exploration ou l'exploitation des ressources non biologiques sous-marines.

Les parcs d'éoliennes marines sont des zones maritimes où sont implantées dans et à la surface de la mer des structures ad hoc supportant des moteurs actionnés par le vent en vue de produire de l'énergie électrique.

#### **Art.45 Définition des autres dispositifs énergétiques**

Les autres dispositifs énergétiques sont des systèmes de turbines sous-marines de production d'énergie électrique actionnés par l'énergie cinétique des marées ou l'énergie des vagues ou des courants marins.

#### **Art.46 Zones de sécurité**

Les plates-formes, les parcs éoliens marins et les autres dispositifs énergétiques sous-marins doivent être entourées de zones de sécurité convenablement balisées de façon à assurer la sécurité de ces installations elles-mêmes et celle de la navigation. La configuration et l'emplacement de ces zones de sécurité sont déterminés de telle sorte qu'elles ne forment pas un cordon empêchant l'accès

licite des navires à certaines zones marines ou la navigation dans les voies servant à la navigation internationale. Elles n'ont pas de statut d'îles.

#### **Art.47 Régime**

*Mutatis mutandis*, les dispositions stipulées dans les articles 41 à 43 s'appliquent aux plates-formes et parcs éoliens marins situés dans les espaces maritimes Comoriennes.

### **Chapitre 4 : Pipelines et Câbles sous-marins**

#### **Art.48 Définition du pipeline**

Le pipeline marin est une canalisation immergée destinée au transport de biens sous forme solide, liquide ou gazeuse.

#### **Art.49 Définition du câble sous-marin**

Le câble sous-marin est un faisceau de fils ou de fibres conducteurs, entouré de gaine de protection, posé sur le fond marin ou ensouillé à faible profondeur, destiné à acheminer des communications ou à transporter de l'énergie électrique.

#### **Art.50 Droit exclusif**

Dans ses espaces maritimes, l'Union des Comores a le droit exclusif de procéder à la pose et d'autoriser et réglementer la pose, l'exploitation et l'utilisation de pipelines et de câbles sous-marins.

#### **Art.51 Régime**

*Mutatis mutandis*, les dispositions stipulées dans les articles 42 et 43, s'appliquent aux pipelines et câbles sous-marins situés dans les espaces maritimes comoriens.

### **Chapitre 5 : Ports Maritimes**

#### **Art.52 : Définition**

Est considéré comme port maritime un lieu aménagé pour accueillir les navires, leurs passagers et leurs cargaisons. Sont considérés comme faisant partie des ports maritimes :

- sur l'eau : les digues, darses, môles, rades, mouillages, balises, jetées, appontements, bassin et chenaux d'accès ou de dérivation ;
- à terre : les bâtiments, installations et équipements, terrains et voies de communication nécessaires aux activités portuaires et au déroulement satisfaisant de la navigation dans les eaux portuaires.

#### **Art.53 : Limites des zones portuaires**

Les limites des zones portuaires sont fixées par décret. Lorsqu'une zone portuaire n'est pas expressément délimitée, seront considérées comme limites celles qui résultent de la pratique des usages, compte tenu des critères définis à l'article précédent.

**Art.54 : Administration des ports maritimes**

Les modalités d'organisation et de fonctionnement des ports maritimes de l'Union des Comores sont fixées par la loi 011/AU du 02 décembre 2013 portant statuts de la Société Comorienne des Ports.

**Art.55 : Sécurité de la navigation portuaire**

La navigation dans les eaux portuaires et dans les chenaux d'accès est régie par les dispositions réglementaires édictées par l'Autorité Maritime. Celles-ci tiennent compte des caractéristiques particulières de chaque port. L'Autorité Maritime peut interdire la navigation dans les ports et dans les chenaux d'accès ainsi que l'entrée et la sortie des navires lorsque les conditions météorologiques et hydrographiques sont défavorables, lorsqu'il existe des obstacles à la navigation, ou pour des raisons d'ordre public.

**LIVRE II : AGENCE NATIONALE DES AFFAIRES MARITIMES**

**Art.56 Agence Nationale des Affaires Maritimes**

Il est créé une Agence, personne morale de droit public, dénommée « Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM) », dotée d'une autonomie de gestion et investie d'une mission de service public et des pouvoirs de l'autorité maritime pour mettre en œuvre et promouvoir la politique maritime et portuaire nationale de l'Etat.

**Art.57 Missions, fonctionnement et organisation**

Les missions, l'organisation et le fonctionnement de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes sont fixées par une loi.

**LIVRE III : ACTION DE L'ETAT EN MER**

**Chapitre 1 : Les Règles générales**

**Art.58 Champ d'application**

Dans le cadre des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le Droit de Mer de 1982 (UNCLOS), l'action de l'Etat en mer, désigne l'ensemble de mesures mise en œuvre pour la défense des droits souverains et des intérêts de la Nation Comorienne, le maintien de l'ordre public, la sauvegarde des personnes et des

biens, la protection de l'environnement et la coordination de la lutte contre les activités illicites.

#### **Art.59 Animation et coordination de l'Autorité Maritime**

Les administrations et organismes dotés d'attributions en mer et sur le littoral exercent les actions de l'Etat en mer. Mais l'Agence Nationale des Affaires Maritimes les anime et coordonne sans faire obstacle à l'exercice par ces autorités administratives, civiles, judiciaires et militaires des compétences qui leurs sont reconnues par d'autres textes législatifs ou réglementaires.

Principalement, participent aux actions de l'Etat en mer, sans que cette énumération soit limitative, les administrations en charge des affaires étrangères, de la défense nationale, de l'intérieur, de la santé, des douanes, de l'environnement, des ressources marines biologiques et minérales et des transports.

#### **Art.60 Concours des autres entités**

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes bénéficie du concours des administrations et organismes précités qui mettent à sa disposition les moyens, expertises et informations d'intérêt maritime dont ils disposent. Elle peut donner des directives à ces administrations et organismes qui lui rendent compte de leur exécution. Ceux-ci l'informent aussi de leurs décisions susceptibles d'avoir des conséquences en mer.

### **Chapitre 2 : Les droits et obligations de l'autorité maritime en matière d'action de l'Etat en mer**

#### **Art.61 Obligation d'assurer la sécurité de la navigation**

L'Union des Comores tient un registre d'immatriculation où figurent les noms et les caractéristiques de tout navire battant son pavillon et prend toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer.

#### **Art.62 Pouvoirs sur les navires polluants**

Pour tout rejet volontaire constaté dans ses ports, dans ses installations au large, dans ses eaux intérieures, dans sa mer territoriale ou dans sa zone économique exclusive, l'Etat peut ouvrir une enquête et intenter une action, conformément à son droit interne, contre tout navire qui sera reconnu coupable, lorsque des éléments de preuve le justifient.

#### **Art.63 Cas des rejets polluants**

- (1).L'Union des Comores peut intenter une action pour les rejets effectués au-delà de sa zone économique exclusive si ces rejets entraînent ou risquent d'entraîner la pollution de ses propres eaux intérieures, de sa propre mer territoriale ou de sa propre zone économique exclusive.

- (2). L'Union des Comores s'efforce de faire droit aux demandes d'enquête de tout autre Etat au sujet des rejets qui auraient été effectués dans les eaux de l'Etat demandeur.

#### **Art.64      Pouvoirs sur les navires traversant la mer territoriale**

Lorsque l'Union des Comores a de sérieuses raisons de penser qu'un navire, navigant dans sa mer territoriale, a enfreint lors de son passage les lois et règlements qu'il a adoptés, il peut procéder à la visite du navire pour établir l'infraction et, lorsque des éléments de preuve le justifient, intenter une action conformément à son droit interne et notamment ordonner l'arraisonnement ou l'immobilisation du navire.

#### **Art.65      Pouvoirs sur les navires navigant dans la zone économique exclusive**

Lorsque l'Union des Comores a de sérieuses raisons de penser qu'un navire navigant dans sa zone économique exclusive a enfreint lors de son passage les lois et règlements qu'elle a adoptés, il peut demander au navire de fournir des renseignements concernant son identité et son port d'immatriculation, son dernier et son prochain port d'escale et autres renseignements pertinents indispensables pour établir si une infraction a été commise.

#### **Art.66      Pouvoirs de police**

- (1). Un navire étranger ne peut être retenu plus longtemps qu'il n'est nécessaire aux fins de l'enquête.
- (2). Toute visite d'un navire étranger doit être effectuée conformément aux procédures de contrôle de l'Etat de port (port state control).
- (3). Seuls les agents officiellement habilités et les navires de guerre ou aéronefs militaires ou autres navires et aéronefs qui portent des signes extérieurs indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, peuvent exercer des pouvoirs de police à l'encontre des navires étrangers en application du présent chapitre.
- (4). Lorsqu'il exerce ses pouvoirs de police, l'Etat ne doit pas mettre en danger la sécurité du navire, notamment en le conduisant à un port ou à un lieu de mouillage dangereux.
- (5). Il est procédé sans délai à la mainlevée de l'immobilisation du navire après l'accomplissement de formalités raisonnables, telles que le dépôt d'une caution ou d'une autre garantie financière.
- (6). Au cas où la mainlevée de l'immobilisation du navire a été refusée ou a été soumise à conditions, l'Etat du pavillon doit être informé et peut demander cette mainlevée.

## **Art.67      Suspension de poursuites**

- (1).Lorsque des poursuites ont été engagées par l'Union des Comores en vue de réprimer une infraction commise au-delà de sa mer territoriale par un navire étranger, ces poursuites sont suspendues dès lors que l'Etat du pavillon a lui-même engagé des poursuites du chef de la même infraction dans les six (6) mois suivant l'introduction de la première action, à moins que celle-ci ne porte sur un cas de dommage grave ou que l'Etat du pavillon en question ait à plusieurs reprises manqué à son obligation.
- (2). Il ne peut être intenté d'action pénale contre des navires étrangers après l'expiration d'un délai de trois (3) ans à compter de la date à laquelle l'infraction a été commise.

## **Art.68      Action en responsabilité civile**

Aucune disposition du présent chapitre ne porte atteinte au droit d'introduire une action en responsabilité civile en cas de pertes ou dommages résultant de la pollution du milieu marin.

## **Art.69      Peines infligées aux navires étrangers**

- (1).Seules des peines pécuniaires peuvent être infligées en cas d'infractions commises par des navires étrangers au-delà de la mer territoriale.
- (2). Les mêmes peines peuvent être infligées en cas d'infractions commises dans la mer territoriale sauf en cas d'infractions de la loi pénale ou s'il s'agit d'un acte délibéré et grave de pollution.

## **Art.70      Notification des mesures à l'encontre des navires étrangers**

L'Union des Comores notifie l'Etat du pavillon de toutes les mesures prises à l'encontre d'un navire étranger. Toutefois, si l'infraction est commise dans les eaux sous sa juridiction, elle n'est tenue de ces obligations qu'en ce qui concerne les mesures prises dans le cadre de poursuite. Les fonctionnaires consulaires ou les agents diplomatiques dans la mesure du possible, l'autorité maritime de l'Etat du pavillon sont immédiatement informés de toute mesure de cet ordre.



## **LIVRE IV: NAVIRE**

### **TITRE I : GENERALITES**

#### **Art.71 Définition**

Le navire ou bâtiment de mer est un engin à propulsion autonome ou non, destiné à être utilisé pour un déplacement dans les eaux maritimes telles que définies dans l'article 2, Titre II, du Livre I du présent Code. Il peut naviguer à la surface, sous ou au-dessus de l'eau.

#### **Art.72 Classement par activité**

Selon le service auquel ils sont affectés, les navires sont classés en :

- navires de commerce ;
- navires de pêche ;
- navires de plaisance ;
- navires exclusivement affectés à un service public ;
- navires de guerre.

Les navires d'Etat rentrant dans ces deux dernières catégories ne sont pas soumis aux dispositions du présent Code. Sauf stipulations expresses, le code demeure applicable aux navires étrangers touchant un port de l'Union des Comores ou qui se trouvent dans les eaux sous souveraineté ou juridiction Comorien.

### **TITRE II : STATUT ADMINISTRATIF DU NAVIRE**

#### **Chapitre 1 : Individualisation**

#### **Art.73 Eléments d'individualisation**

Le navire, bien meuble susceptible d'hypothèque, est individualisé par :

- le nom ;
- le port d'attache ;
- la nationalité ;
- le tonnage ;
- le numéro d'immatriculation ;
- le numéro d'identification OMI,
- le signal distinctif d'appel (indicatif d'appel) ;
- MMSI (Maritime Mobile Système Identification).

## Chapitre 2 : nationalité

### Art.74      **Définition**

Le titre de nationalité est l'acte administratif qui confère au navire le droit de battre le pavillon Comorien avec les privilèges et sujétions qui s'y rattachent.

Cette opération administrative est constatée par *un certificat de registre* faisant office de titre de nationalité.

### Art.75      **Domaine d'application**

Tous les navires, à l'exception des navires de guerre, sont soumis aux dispositions du présent chapitre.

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes peut dispenser de titre de nationalité à certains navires de jauge brute de moins de vingt-cinq (25), si le navire est construit ou affecté exclusivement à la plaisance.

### Art.76      **Titre de nationalité**

Tout bâtiment prenant la mer doit avoir à bord son titre de nationalité. L'Agence Nationale des Affaires Maritimes détermine les catégories de bâtiment de mer et d'embarcations dispensées du titre de nationalité. Toutefois, ceux-ci pourront solliciter la délivrance d'un *certificat d'exemption* ou de *congé* par le service compétent, document faisant foi de titre de nationalité.

### Art.77      **Enregistrement temporaire**

Un titre de nationalité temporaire peut être accordée aux navires étrangers affrétés coque nue pour une durée égale ou supérieure à un (1) an par un armateur ayant son siège social dans le territoire Comorien, et dont la charte-partie a été publiée conformément à la loi du pays ou assortie d'un crédit-bail avec option d'acquisition.

La naturalisation temporaire est limitée pour une durée de trois (3) ans renouvelable sur décision de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

### Art.78      **Enregistrement provisoire**

Pour entreprendre un premier voyage et avant de se rendre en Union des Comores, en vue de leur enregistrement, les navires construits ou achetés hors du territoire national peuvent également être munis d'un *acte enregistrement provisoire* délivré par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes, ou par les autorités qui les suppléant.

*L'acte d'enregistrement provisoire* peut être accordée à des navires appartenant à des personnes physiques ou morales étrangères mais représentés par une

société ayant conclu avec l'Union des Comores un accord particulier. Cet accord particulier, qui fait foi, fixe les droits et obligations réciproques.

**Art.79 : Radiation au registre d'immatriculation de l'Union des Comores**

Tout navire est radié du registre d'immatriculation de l'Union des Comores dans les conditions ci-après :

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

**Art.80 Taxe**

La délivrance d'un certificat de registre est subordonnée au paiement d'une taxe dont le montant est fixé par arrêté conjoint du Ministre chargé de la Marine marchande et du Ministre chargé des Finances et est versé au compte de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

**Chapitre 3 : enregistrement**

**Art.81 Domaine d'application**

Tous les navires, à l'exception des navires de guerre sont soumis aux dispositions de ce chapitre.

**Art.82 Nom**

Chaque navire comorien doit avoir un nom qui le distingue des autres bâtiments de mer.

Le nom sous lequel un navire a été enregistré ne peut être changé sans l'autorisation de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

**Art.83 Port d'attache**

Tous les navires enregistrés sous pavillon comorien, par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes, doit avoir un port d'attache.

**Art.84 Conditions d'enregistrement**

Pour obtenir l'acte d'enregistrement ou certificat de registre, les navires doivent fournir les documents suivants, sans pour autant que cette liste soit limitative :

1. Statuts de la société ou acte de la propriété ou contrat d'affrètement coque nue du navire ;

2. contrat de construction ou de vente prouvant la propriété du navire et éventuellement contrat d'affrètement coque nue ;
3. attestations prouvant la situation du navire au point de vue saisie conservatoire et hypothèque maritime ;
4. jeu de plans du navire ;
5. photo longitudinale du navire ;
6. certificat de jauge ;
7. certificat de franc-bord ;
8. certificat de non immatriculation dans le registre d'une flotte étrangère ou certificat de radiation du pavillon précédant;
9. polices d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'armateur notamment en matière de pollution et de transport de passagers, conformément aux dispositions des articles 626, 632 et 688;
10. licence des radiocommunications ;
11. protocole d'accord ou autorisation de pêche ou licence de prestataire de service touristique suivant le cas ;
12. proposition de membre minima de l'équipage ou effectif minimum de sécurité;
13. récépissé de l'acquittement de la taxe douanière aux Comores, s'il s'agit d'un bateau exploité aux Comores. Cette disposition ne s'applique pas aux enregistrements temporaires.

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

#### **Art.85 Tenue de la fiche matricule**

Une fiche matricule est affectée à chaque navire. Chaque fiche comprend les mentions propres à identifier le bâtiment, le nom du ou des propriétaires.

Toute modification ultérieure dans la situation juridique ou dans la structure du navire sera mentionnée dans la fiche et dans la forme prescrite par l'article 148

#### **Art.86 Publication**

L'immatriculation d'un navire au nom d'un nouveau propriétaire fait l'objet d'une publication dans un journal d'annonces légales et ce, dans le mois qui suit la vente. Sauf opposition dûment notifiée dans un délai de deux mois à compter de cette publication, le changement de propriété est considéré comme définitif.

La publication mentionne :

- le nom, tonnage et port d'immatriculation du navire ;

- le nom et domicile du vendeur et de l'acquéreur ;
- la date de la mutation de propriété ;
- l'élection de domicile de l'acquéreur aux Comores.

### **Art.87      Radiation**

La radiation d'un navire du registre d'immatriculation est effective dans le cas où le navire :

- a coulé ou a été détruit ;
- est perdu ou est présumé perdu ;
- a été déclaré irréparable ou considéré comme ne valant pas la réparation après avis de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes;
- ne remplit plus les conditions de nationalité telles que définies par les dispositions du présent code, notamment l'article 79 ;
- a perdu la qualité de navire;
- si plus de six mois se sont écoulés depuis le jour où les dernières nouvelles ont été reçues ;
- si la réception des nouvelles a pu être empêchée ou retardée par suite de guerre, le délai prévu à l'alinéa précédent est alors porté à douze mois.
- immobilisés depuis dix-huit mois ;
- définitivement innavigables ou réduits à l'état d'épave, constaté par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes ;
- dont le pavillon a été transféré à un autre Etat.

## **Chapitre 4 : Pavillon**

### **Art.88      Caractéristiques**

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

Dès l'entrée d'un navire dans les eaux territoriales de l'Union des Comores jusqu'à la sortie, dans les ports et en rade, durant l'escale, le pavillon national doit être arboré.

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

## **Chapitre 5 : Signalement**

### **Art.89      Marques extérieures d'identité**

Les navires doivent porter des marques extérieures dans les conditions définies à l'article suivant.

## **Art.90      Modalités de signalement**

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.

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

De même, les navires de pêche sont astreints à porter leur nom de chaque côté de l'étrave dans les mêmes conditions que sur la poupe, les initiales de leur port et numéro d'immatriculation peintes dans les mêmes conditions qu'à la poupe.

Tous les navires pourvus d'un signal distinctif ou d'un indicatif d'appel doivent le porter sur le dessus des superstructures, de telle manière qu'ils puissent être lus par un observateur aérien.

Enfin, tout navire assujéti à la Convention SOLAS doit 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 doit également être peint sur une surface horizontale de façon à pouvoir être lu par un observateur aérien.*

## **Chapitre 6 : Jaugeage**

### **Art.91      Tonnage**

Le tonnage ou la jauge est l'expression de la capacité intérieure du navire. L'Agence Nationale des Affaires Maritimes définit les règles de jaugeage et délivre au propriétaire du navire un certificat de jauge conforme aux prescriptions des conventions internationales en vigueur.

### **Art.92      Certificat de jauge**

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes délivre aux propriétaires de navires des certificats de jauge conformément aux prescriptions de la Convention de Londres de 1969 sur le jaugeage des navires.

### **Art.93      Taxe de jaugeage**

Les navires sont jaugés par le service désigné par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes conformément aux dispositions nationales, 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 arrêté conjoint du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé des Finances, à l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

## TITRE III : STATUT JURIDIQUE DES NAVIRES

### Chapitre 1 : Propriété des navires

#### Section 1 : La construction et la réparation des navires

##### Art.94      **Agrément des sociétés de construction navale**

Toute personne physique ou morale ne peut s'adonner à aucune construction navale qu'autant qu'elle ait reçu l'agrément de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes fixe les conditions et les modalités d'octroi de cet agrément.

##### Art.95      **Obligation de déclaration**

La construction, la modification, la réparation et la réforme d'un navire doivent faire l'objet d'une déclaration préalable auprès de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

Ces opérations sont faites soit pour le compte de la société constructeur, soit pour le compte d'un client.

##### Art.96      **Contrat de construction**

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'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

##### Art.97      **Dérogation**

Sauf stipulation contraire, les règles ci-dessus ne s'appliquent qu'aux navires dont la jauge brute est supérieure à deux (2) tonneaux.

##### Art.98      **Transfert de propriété**

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

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

##### Art.99      **Responsabilité du constructeur**

Nonobstant toute clause contraire, le constructeur est garant des vices cachés du navire, malgré la réception du navire sans réserve par le client.

Sauf convention contraire, cette garantie ne couvre que les dommages directs.

#### **Art.100 Prescription de l'action**

L'action en responsabilité contre le constructeur se prescrit pour un an, à compter de la réception du navire. Ce délai ne commence à courir, en ce qui concerne le vice caché, que lors de sa découverte.

#### **Art.101 Responsabilité du réparateur**

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.

### **Section 2 : La forme des actes relatifs à la propriété du navire**

#### **Art.102 Forme et contenu de l'acte**

Tout acte constitutif, translatif ou extinctif de la propriété ou de tout autre droit réel sur un navire immatriculé doit, à peine de nullité, être fait par écrit.

Il en est de même des contrats d'affrètement conclus et des délégations de fret consenties pour une durée de plus d'un (1) an ou dont l'exécution ou la prorogation peut aboutir à une pareille durée.

L'acte doit comporter les mentions propres à l'identification des parties intéressées du navire. Ces mentions sont fixées par décision de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes. Un extrait peut en être délivré à toute personne qui en fait la demande.

#### **Art.103 Visa de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes**

Les actes visés à l'article précédent ainsi que tous actes concernant les droits réels sur un navire (contrat d'affrètement, achat et vente) doivent être obligatoirement soumis au visa de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes, sous peine de nullité.

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

### **Section 3 : La publication des actes**

#### **Art.104 Opposabilité aux tiers**

Les actes ci-dessus visés à l'article 102 pourvus du visa ou de l'autorisation prévue à l'article 103 seront publiés au registre national de la flotte tenu par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes. Ils sont, de ce fait, opposables aux tiers.



La forme de ces actes requis en vue de cette publication et les conditions d'inscription audit registre sont fixées par décision de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

#### **Art.105    Forme de la cession**

La cession d'un ou de plusieurs quirats doit préciser les numéros de ceux-ci et être faite dans les formes prévues à la section 2 du présent chapitre.

#### **Art.106    Droits de visa et de délivrance**

Le visa des actes et la délivrance des extraits mentionnés respectivement aux articles 102 et 103 sont soumis à un droit dont le montant sera fixé par arrêté conjoint du Ministre chargé de la Marine marchande et celui des Finances.

En cas de non-respect du délai imparti, le montant du droit à acquitter sera augmenté de 25% par fracture de 30 jours.

### **Chapitre 2 : copropriété de navire**

#### **Art.107    Société quirataire**

Un navire peut appartenir indivisiblement à plusieurs copropriétaires.

Dans ce cas, la valeur du navire est divisée en parts égales dites quirats qui doivent être numérotées et dont le nombre ne peut dépasser vingt-quatre (24).

#### **Art.108    Indivisibilité du quirat**

Lorsque la propriété d'un navire est déjà divisée en vingt-quatre (24) quirats, chacun de ceux-ci est indivisible.

Si plusieurs personnes acquièrent par succession, donation ou autrement la copropriété d'un tel quirat, elles doivent, à défaut de licitation, désigner un mandataire pour exercer les droits attachés à cette part. Faute par elles de ce faire, le Co-indivisaire le plus âgé sera de droit considéré comme leur fondé de pouvoir.

#### **Art.109    Cession de quirats**

La cession d'un ou plusieurs quirats doit préciser les numéros de ceux-ci et être faite dans les formes prévues aux dispositions du Livre IV, Titre III, Chapitre 2.

#### **Art.110    Décision des quirataires**

Les décisions relatives à l'exploitation en copropriété sont prises à la majorité des intérêts, exception faite des dispositions de l'article 123. Chaque copropriétaire dispose d'un droit de vote correspondant à sa part de propriété.

### **Art.111 Droits des quirataires**

Chaque copropriétaire peut disposer de sa part, sauf à rester tenu des dettes contractées antérieurement à la vente pour la conservation ou l'exploitation du navire.

L'aliénation qui doit entraîner la perte de la nationalité comorienne pour le navire n'est permise qu'avec l'autorisation des autres copropriétaires.

Les copropriétaires ne peuvent pas hypothéquer leurs parts de propriété dans le navire.

### **Art.112 Recours**

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 (3) ans et portés devant le tribunal du port d'attache du navire.

### **Art.113 Annulation de décision**

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.

### **Art.114 Gestion de la copropriété**

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

Faute de publication d'acte portant sur l'existence d'un ou plusieurs gérants à la connaissance des tiers, tous les copropriétaires du navire sont réputés gérants.

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

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

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

### **Art.115 Situation du capitaine**

Le capitaine doit se conformer aux instructions des gérants, sous réserves de son pouvoir discrétionnaire, notamment en matière de sécurité et de sûreté du navire.

### **Art.116 Fonctionnement de l'exploitation**

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.

#### **Art.117 Congédiement des quirataires**

Les copropriétaires qui sont membres de l'équipage du navire peuvent, en cas de congédiement, quitter la copropriété et exiger le rachat de leurs parts par les autres copropriétaires. A défaut d'accord amiable, le prix des parts est fixé par le tribunal de commerce.

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

#### **Art.118 Droits du capitaine**

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.

#### **Art.119 Responsabilité illimitée**

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

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

#### **Art.120 Indisponibilité du quirat**

La mort, l'incapacité ou la faillite d'un copropriétaire n'entraîne pas, de plein droit, la dissolution de la copropriété.

#### **Art.121 Conditions de cession du quirat**

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

#### **Art.122 Sûreté du quirat**

Chaque copropriétaire peut hypothéquer sa part dans les conditions et les formes définies au chapitre III du présent titre.

#### **Art.123 Privilège du gérant**

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

#### **Art.124 Dissolution de la copropriété**

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.

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

La licitation du navire ne peut être accordée que sur la demande de copropriétaires représentant au moins la moitié des quirats et la majorité en valeur du navire, sauf convention contraire.

#### **Art.125    Décision judiciaire**

Le tribunal qui prononce la dissolution de la copropriété en application de l'article 119, ordonne les conditions de la vente du navire.

#### **Art.126    Effets d'une voie d'exécution**

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.

#### **Art.127    Conventions contraires**

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

### **Chapitre 3 : privilèges et hypothèques maritime**

#### **Section 1 : Les privilèges sur les navires**

#### **Art.128    Créances privilégiées**

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

- (1).les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix ;
- (2). les droits de tonnage ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;
- (3). les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord ;
- (4). les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ;
- (5). les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ou pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports et des voies navigables,

les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages ;

- (6). 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, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire ou s'il s'agit de sa créance ou de celles des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

#### **Art.129 Privilèges de premier rang**

Les créances privilégiées énumérées à l'article 128 ci-dessus sont de premier rang. Elles sont préférées à toutes hypothèques.

#### **Art.130 Privilèges de second rang**

Les créanciers peuvent en outre invoquer les privilèges du droit commun, mais les créances ainsi privilégiées sont de second rang et passent après les hypothèques.

#### **Art.131 Accessoires du navire**

Les accessoires du navire et du fret visés à l'article 128 sont :

- (1).les indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour perte de fret ;
- (2). les indemnités dues au propriétaire pour avaries communes en tant que celles-ci constituent, soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret ;
- (3). les rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée au sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

Sont assimilés au fret le prix du passage, et éventuellement, la somme forfaitaire représentant le fret, prévue pour la limitation de la responsabilité de navires.

#### **Art.132 Indemnité d'assurance et subvention de l'Etat**

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

#### **Art.133 Créance résultant du contrat d'engagement**

Par dérogation à l'article 128, 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.

#### **Art.134 Classement par voyage**

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.

#### **Art.135 Classement dans un même voyage**

Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées à l'article 128. Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance des prix.

Toutefois, les créances visées aux alinéas (4). et (6). de l'article 128 sont, dans chacune de ces catégories, payées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées. Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

#### **Art.136 Limitation de la responsabilité des propriétaires**

Les créanciers privilégiés ont la faculté de produire pour le montant intégral de leurs créances, sans tenir compte des règles relatives à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire.

Toutefois, le dividende leur revenant ne doit pas dépasser la somme due en vertu desdites règles.

#### **Art.137 Droit de suite**

Les privilèges prévus à l'article 128 suivent le navire en quelque main qu'il passe.

#### **Art.138 Délai d'expiration**

Les privilèges s'éteignent à l'expiration du délai d'un (1) an pour toute créance autre que les créances de fournitures visées à l'alinéa (6) dudit article ; dans ce dernier cas, le délai est réduit à six (6) mois.

Ces délais courent :

- (1).pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées ;
- (2). pour les privilèges garantissant les indemnités d'abordage et autres accidents et pour lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé ;

- (3). pour les privilèges garantissant les créances pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages ou de la date à laquelle ils eussent dû être livrés ;
- (4). pour les privilèges garantissant les créances pour réparations et fournitures ou autres cas visés à l'alinéa (6). de l'article 128 à partir du jour de la naissance de la créance ;
- (5). dans tous les autres cas, le délai court à partir de l'exigibilité de la créance.

La créance du capitaine, de l'équipage et des autres personnes au service du navire n'est pas rendue exigible, au sens de l'alinéa précédent, par la demande d'avances ou d'acomptes.

### **Art.139    Extinction des privilèges**

Les privilèges seront éteints, indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations :

- (1).Par la confiscation du navire prononcée pour infraction aux lois des douanes, de police ou de sûreté ;
- (2). Par la vente du navire en justice, faite dans les formes prévues au chapitre VI du présent livre ;
- (3). En cas de vente ou de tout transfert volontaire de la propriété, deux (2) mois après la publication de la vente faite dans les conditions citées dans l'article 104.

### **Art.140    : Exercice du privilège**

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.

### **Art.141    : Domaine d'application du privilège**

Les dispositions des articles 128 à 141 s'appliquent aux navires exploités, soit par le propriétaire, soit par un armateur non propriétaire, soit par un affréteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et que, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

## **Section 2 : Les hypothèques maritimes**

### **Art.142    Domaine d'application**

Les navires immatriculés d'une jauge brute supérieure à vingt-cinq (25) sont susceptibles d'hypothèques maritimes.

### **Art.143 Formes**

L'hypothèque ne peut être que conventionnelle. Elle peut être constituée, soit par un acte public, soit par un acte sous seing privé, mais elle doit, sous peine de nullité, être constituée par écrit.

### **Art.144 Personnes habilitées**

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

Si le navire est en copropriété, l'armateur gérant pourra l'hypothéquer pour les besoins de l'armement ou de la navigation, avec l'autorisation des copropriétaires représentant les deux tiers des quirsats.

### **Art.145 Hypothèque de navire en construction**

L'hypothèque peut être constituée sur un navire en construction.

Dans ce cas, elle devra être précédée d'une déclaration faite à l'Agence Nationale des Affaires Maritimes, portant des mentions indiquées par arrêté du Ministre chargé de la marine marchande.

### **Art.146 Assiette de l'hypothèque**

L'hypothèque consentie sur un navire s'étend, sauf convention contraire, au corps du navire et à tous les accessoires, machines, agrès et appareils.

Elle ne s'étend pas au fret.

### **Art.147 Subrogation en cas de perte ou d'avarie du navire**

Si le navire est perdu ou avarié, sont subrogées éventuellement au navire et à ses accessoires :

- 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 hypothéqué ;
- d) les indemnités d'assurance sur corps du navire.

### **Art.148 Inscription au registre des hypothèques maritimes**

L'hypothèque est rendue publique par son inscription sur le registre des hypothèques maritimes tenu auprès de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.



Les modalités tenues de ce registre, la forme et le contenu des inscriptions, les conditions de radiation et de la publication sur les inscriptions non réglées par le présent Code, ainsi que les tarifs des droits à percevoir par l'administration pour ces diverses opérations, sont fixés par arrêté conjoint du Ministre en charge des Finances et le Ministre en charge de la Marine Marchande.

#### **Art.149 Hypothèques consenties en pays étrangers**

Les hypothèques consenties en pays étrangers sur un navire battant pavillon Comorien produisent leurs effets à l'égard des tiers du jour seulement où elles sont inscrites sur le registre des hypothèques maritimes prévu à l'article 148.

#### **Art.150 Hypothèques sur navires étrangers**

Les hypothèques ou autres sûretés conventionnelles constituées avant l'enregistrement d'un navire acheté ou en construction à l'étranger, sont valables et produisent effet à l'égard des tiers dans les conditions fixées par arrêté du Ministère en charge de la Marine Marchande.

#### **Art.151 Translation du droit hypothécaire**

Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte la translation du droit hypothécaire.

#### **Art.152 Péremption et renouvellement des inscriptions**

L'inscription doit être renouvelée avant l'expiration du délai de dix (10) ans, sous peine de péremption.

Le renouvellement d'inscription se fait dans la même forme que l'inscription primitive.

#### **Art.153 Radiation des hypothèques**

Les inscriptions sont rayées, soit du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée, soit à l'expiration du délai prévu à l'article 152 ci-dessus.

#### **Art.154 Ordre de préférence**

S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même navire, le rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates d'inscription.

Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence quelle que soit la différence des heures de l'inscription.

#### **Art.155 Droit de suite**

Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un bâtiment ou une portion de bâtiment le suivent, en quelque main qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions.

Dans tous les cas de copropriété, les hypothèques, consenties durant l'indivision par un ou plusieurs des copropriétaires dûment autorisés, continuent à subsister après le partage ou la licitation.

Toutefois, si la licitation résulte d'une vente judiciaire dans les formes déterminées par le présent Code, le droit de préférence des créanciers sera reporté sur le prix de la vente.

#### **Art.156    Purgé des hypothèques**

L'acquéreur d'un navire qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'article 158 est tenu, trois (6) mois avant le versement du prix, de notifier l'Agence Nationale des Affaires Maritimes et déclarer qu'il est prêt à acquitter sur le champ les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence du prix du navire sans distinction des dettes exigibles et non exigibles.

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes doit aviser tous les créanciers hypothécaires. Il doit, par ailleurs, adresser à l'acquéreur un tableau sur trois colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions ; le deuxième le nom des créanciers et la troisième le montant des créances inscrites.

#### **Art.157    Poursuite judiciaire**

Tout créancier peut requérir la mise aux enchères du navire, en offrant de porter le prix à un dixième en sus, et de donner caution pour le paiement du prix et des charges.

Cette réquisition, signée du créancier, doit être signifiée à l'acquéreur dans les dix (10) jours des notifications. Elle contiendra assignation devant le tribunal civil du lieu où se trouve le navire, ou, s'il est en cours de voyage, du lieu de son port d'attache, pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

#### **Art.158    Vente aux enchères**

La vente aux enchères aura lieu à la diligence, soit du créancier qui l'aura requise, soit de l'acquéreur, dans les formes établies pour les ventes judiciaires, d'après le présent Code.

#### **Art.159    Vente à une personne ou société étrangère**

La vente volontaire, l'échange ou l'apport en société d'un navire Comorien grevé d'hypothèque sont interdits au profit d'un étranger ou d'une société étrangère, quels que soient le lieu de l'acte et la nationalité du ou des créanciers hypothécaires. La même interdiction s'applique à la cession volontaire au profit d'un étranger de plus de la moitié de la copropriété d'un navire Comorien grevé d'hypothèque.

L'acte fait en fraude de cette interdiction rend son auteur passible des peines de l'abus de confiance.

L'auteur et ses complices sont poursuivis et jugés par les juridictions Comoriennes quel que soit le lieu du délit.

### **Art.160 Droits d'inscription, de radiation, d'attestation hypothécaire**

Les tarifs des droits à percevoir par l'administration à raison des actes concernant les hypothèques maritimes sont fixés par arrêté conjoint du Ministre chargé des finances et du Ministre chargé de la Marine Marchande.

## **Chapitre 4 : Saisie des navires**

### **Section 1 : La saisie conservatoire**

#### **Sous-section A : Le régime applicable**

##### **Art.161 Droit interne**

Les saisies des navires battant pavillon Comorien pratiquées par des créanciers de droit comorien sont soumises aux dispositions du présent chapitre.

##### **Art.162 Droit international**

Les saisies internationales pratiquées dans les Etats parties à la Convention signée à Bruxelles le 10 mai 1952 sur des navires d'autres Etats sont soumises à ladite convention.

Les saisies pratiquées sur les navires d'Etats non contractants peuvent obéir à la Convention ou à la loi interne de l'Etat où a lieu la saisie.

#### **Sous-section B : Les conditions requises**

##### **Art.163 Conditions tenant à la nature de la créance**

L'autorisation de saisie conservatoire peut être accordée dès lors que la créance paraît fondée dans son principe, quelle que soit l'origine de celle-ci, maritime ou non.

Pour les Etats contractants à la Convention de Bruxelles, la saisie conservatoire ne peut être requise que pour les créances énumérées à l'article 1 de ladite Convention.

Toutefois, aux termes de l'article 8 de la même convention, un navire battant pavillon d'un Etat non contractant, peut être saisi dans l'un des Etats contractants pour toute autre créance permettant la saisie d'après la loi de cet Etat. Dans ce cas, l'application de la Convention est facultative.

##### **Art.164 Conditions tenant à l'affectation du navire**

Tout navire tel que défini au Livre IV, Titre II, chapitre 1 du présent Code, est susceptible de saisie aux risques et périls du créancier saisissant, quelle que soit son affectation : commerce, pêche, plaisance.

Les navires de guerre et les navires d'Etat affectés exclusivement à un service public ne peuvent faire l'objet d'une saisie.

#### **Art.165 Conditions tenant à l'appartenance du navire**

Le navire auquel la créance se rapporte, peut être saisi, que cette créance soit née du propre chef de son propriétaire actuel ou non. Une mutation de propriété antérieure à l'ordonnance de saisie est inopérante.

Hormis le navire auquel la créance se rapporte le créancier peut faire saisir tout autre navire appartenant à son débiteur. Toutefois, aux termes de la Convention de 1952, la saisie d'un navire autre que celui auquel la créance se rapporte, n'est autorisée que si ce navire appartenait au débiteur ou faisait l'objet d'un affrètement avec remise de la gestion nautique au débiteur, lors de la naissance de la créance maritime.

#### **Art.166 Saisie de la cargaison**

La saisie des marchandises à bord des navires ne relève pas du droit maritime mais du droit commun.

### **Sous-section C : La procédure**

#### **Art.167 Tribunal compétent**

En Union des Comores, la saisie conservatoire doit être autorisée par le président du tribunal de commerce ou, à défaut, par le président d'une section de tribunal. Le président rend une ordonnance autorisant la saisie si la créance lui paraît sérieuse dans son principe sans que le créancier ait à justifier d'un titre exécutoire.

#### **Art.168 Ordonnance de saisie**

L'ordonnance fixe la somme pour laquelle la saisie est autorisée. Elle assujettit le créancier à justifier au préalable d'une solvabilité suffisante ou d'une caution pour garantir les dommages intérêts éventuellement encourus par le saisissant. Elle doit fixer aux créanciers un délai dans lequel il devra saisir le tribunal compétent du fonds de sa demande, sous peine de nullité de la saisie.

#### **Art.169 Formes de la saisie**

Il est procédé à la saisie conservatoire dans les formes prescrites ci-dessous pour la saisie exécution.

### **Sous-section D : Les effets de la saisie conservatoire**

### **Art.170 Interdiction d'appareillage**

La saisie conservatoire ne porte aucune atteinte au droit du propriétaire. Elle empêche le départ du navire. A cet effet, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes doit refuser l'autorisation de départ du navire et retenir les documents de bord. L'huissier qui a procédé à la saisie établit un gardien à bord.

### **Art.171 Libération du navire contre caution**

Nonobstant toute saisie, le président du tribunal de première instance peut autoriser le départ du navire pour un ou plusieurs voyages déterminés. Pour obtenir cette autorisation, le requérant doit fournir une caution fixée par le président en fonction du montant de la créance, des frais et accessoires.

Le président 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.

Si, à l'expiration du délai fixé, le navire saisi n'a pas rejoint ce port, la caution est acquise aux créanciers, sauf le jeu de l'assurance en cas de sinistre couvert par une police sur corps.

### **Art.172 Validité du procès-verbal de la saisie**

Il est opposable aux tiers à compter de la date de son inscription sur le registre des hypothèques.

La vente du navire n'est opposable aux créanciers ayant procédé à une saisie conservatoire qu'après inscription sur la fiche matricule.

### **Art.173 Droit d'appel**

L'ordonnance qui autorise ou refuse la saisie est susceptible d'appel. La saisie ordonnée est exécutoire nonobstant appel.

### **Art.174 Saisie abusive**

Le créancier saisissant par la décision de mainlevée doit supporter les conséquences dommageables de son initiative notamment les frais de mainlevée et le manque à gagner dû à l'immobilisation du navire.

## **Section 2 : La saisie-exécution**

### **Art.175 Délai entre commandement et saisie**

Il ne peut être procédé à la saisie-exécution que vingt-quatre (24) heures ouvrables après le commandement de payer.

### **Art.176 Personne à signifier**

Le commandement est fait à la personne du propriétaire à son domicile, ou à la personne de son représentant.

Au cas où le propriétaire ni un représentant permanent ne sont sur les lieux, le commandement peut être fait au capitaine si la créance du saisissant est relative au navire ou à l'expédition.

#### **Art.177 Péremption du commandement**

Le commandement se périe par dix (10) jours.

#### **Art.178 Formes de la saisie**

La saisie est faite par huissier. L'huissier énonce dans son procès-verbal :

- les noms, profession et demeure du créancier pour qui il agit ;
- le titre exécutoire en vertu duquel il procède ;
- la somme dont il poursuit le paiement ;
- la date du commandement de payer ;
- l'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie, et dans le lieu où le navire saisi est amarré ;
- le nom du propriétaire ;
- les noms, type, tonnage et nationalité du bâtiment.

Il fait l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès et autres apparaux du navire, provisions et soutes.

#### **Art.179 Signification au propriétaire et citation devant le tribunal**

Le saisissant devra dans le délai de trois (3) jours, notifier au propriétaire copie du procès-verbal de saisie, et le faire citer devant le tribunal civil du lieu de saisie, pour voir dire qu'il sera procédé à la vente des choses saisies.

Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le ressort du tribunal, les significations et citations lui seront données en la personne du capitaine du bâtiment saisi ou, en son absence, en la personne de celui qui représentera le propriétaire ou le capitaine, dans les délais prévus par les dispositions du Code de procédure civile, sans que ce délai puisse dépasser trente (30) jours en Union des Comores.

S'il est étranger, hors du territoire de l'Union des Comores et non représenté, les citations et significations seront données ainsi qu'il est prescrit en matière de procédure civile.

#### **Art.180 Notification aux autorités maritimes et consulaires**

Le procès-verbal de saisie est notifié à l'Agence Nationale des Affaires Maritimes ainsi qu'au consul général ou au consul de l'Etat dont le navire bat pavillon.

### **Art.181      Consignation du procès-verbal de saisie**

Le procès-verbal de saisie sera versé par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes dans le dossier du navire et transcrit sur le fichier des saisies tenus à Moroni.

Cette transcription est faite dans le délai prévu dans le Code de Procédure Civile, d'après la distance entre Moroni et le lieu où la saisie a été faite.

### **Art.182      Dénonciation aux créanciers hypothécaires**

Lorsque le navire est immatriculé en Union des Comores, le service chargé du registre des hypothèques délivrera un état des inscriptions. La saisie sera dénoncée aux créanciers inscrits et ce, aux domiciles élus dans leurs inscriptions, dans le délai prévu dans le Code de procédure civile d'après la distance entre le lieu de la saisie et le lieu du tribunal qui doit connaître de la saisie et de ses suites.

La dénonciation aux créanciers indique le jour de la comparution devant le tribunal. Le délai de comparution sera calculé comme ci-dessus, d'après la distance entre le domicile élu et le domicile où siège le tribunal. Les délais prévus au présent article ne pourront pas excéder trente (30) jours en Union des Comores.

Lorsque le navire saisi n'est pas immatriculé en Union des Comores, la dénonciation sera adressée au consul général ou au consul désigné à l'article 182 ci-dessus.

Le délai de comparution sera porté de trente (30) à soixante (60) jours après cette dénonciation.

## **Section 3 : La vente judiciaire**

### **Art.183      Généralités**

Lorsqu'il y aura lieu à une vente judiciaire d'un navire après saisie, après faillite ou après sauvetage d'épave, sur licitation ou sur toute autre décision de justice, il sera procédé conformément aux dispositions de la présente session.

### **Art.184      Jugement de mise à prix**

Le tribunal fixera par son jugement la mise à prix et les conditions de vente. Si, au jour fixé pour celle-ci il n'est pas fait d'office, le tribunal déterminera par jugement le jour auquel les enchères auront lieu, sur une nouvelle mise à prix inférieure à la première et qui sera déterminée par le jugement.

### **Art.185      Publicité de la vente**

La vente se fera à l'audience de criées du tribunal civil, quinze (15) jours après une apposition d'affiche et une insertion dans un journal publié en Union des

Comores, sans préjudice de toutes autres publications qui pourraient être autorisées par le tribunal.

#### **Art.186    Lieu d'affichage**

Les affiches seront apposées sur la partie la plus apparente du bâtiment saisi, à la porte principale du tribunal devant lequel on procédera, dans la place publique ou sur le quai du port où le bâtiment sera amarré, à la chambre de commerce et à la porte du bureau de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

#### **Art.187    Contenu des affiches**

Les affiches devront indiquer :

- les noms, profession et demeure du poursuivant ;
- les titres en vertu desquels il s'agit ;
- l'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siège le tribunal civil et dans le lieu où se trouve le bâtiment ;
- les noms, profession et domicile du propriétaire du bâtiment saisi ;
- le nom du bâtiment (et s'il est armé ou en armement, le nom du capitaine) ;
- le mode de propulsion du bâtiment, son tonnage brut et net, sa puissance motrice en cas de propulsion mécanique ;
- le lieu où il se trouve ;
- la mise à prix et les conditions de la vente ;
- les jours, lieu et heure de l'adjudication ;
- et, dans le cas de vente après saisie, le montant de la somme due au créancier poursuivant.

#### **Art.188    Demandes en distraction**

Les demandes en distraction seront formées et notifiées au greffe du tribunal avant l'adjudication.

Si les demandes en distraction ne sont formées qu'après l'adjudication, elles seront converties de plein droit en opposition à la délivrance des sommes provenant de la vente.

#### **Art.189    Délai d'opposition et de contestation de l'opposition**

L'opposant aura trois (3) jours francs pour fournir ses moyens.

Le défendeur aura trois (3) jours francs pour contredire.

La cause sera portée à l'audience sur simple citation.

Pendant trois (3) jours francs après celui de l'adjudication, les oppositions à la délivrance du prix seront reçus, passé ce temps elles ne seront plus admises.



### **Art.190 Surenchère**

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

### **Art.191 Versement du prix**

L'adjudicataire est tenu de verser son prix, sans frais, au payeur du Trésor Public chargé des dépôts et consignations et dans les vingt-quatre (24) heures de l'adjudication sous peine de folle enchère.

### **Art.192 Défaut de paiement**

A défaut de paiement ou de consignation, le bâtiment sera remis en vente et adjugé, trois (3) jours après une nouvelle publication et affiche unique, à la folle enchère des adjudicataires qui seront également tenus pour le paiement des frais, du déficit et des dommages intérêts.

### **Art.193 Citation des créanciers**

L'adjudicataire devra, dans les cinq (5) jours suivants, présenter requête au président du tribunal civil 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.

### **Art.194 Cessation de la fonction du capitaine**

L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine, sauf à lui à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit.

### **Art.195 Publicité et délai de convocation**

L'acte de convocation est affiché dans l'auditoire du tribunal et inséré dans l'un des journaux imprimés en Union des Comores.

Le délai de convocation est d'une quinzaine sans augmentation à raison de la distance.

### **Art.196 Sommation aux créanciers opposants**

Les créanciers opposants sont tenus de produire au greffe leurs titres de créance dans les trois (3) jours qui suivent la sommation qui leur en est faite par la partie poursuivante ou par le tiers saisi ; faute de quoi il sera procédé à la distribution du prix de la vente sans qu'ils y soient compris.

### **Art.197 Demande de collocation**

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

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

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.

#### **Art.198    Droit d'appel**

Le délai d'appel est de dix (10) jours à compter de la signification du jugement, outre les délais de distance prévus en matière de procédure civile.

L'acte d'appel contient assignation et énonciation des griefs, sous peine de nullité.

#### **Art.199    Collocation des créanciers**

Dans les huit (8) 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 désigné dresse l'état des créances colloquées en principal, intérêts et frais. Les intérêts des créances utilement colloquées cessent de courir au détriment de la partie saisie.

#### **Art.200    Répartition des deniers entre les créanciers**

La collocation des créanciers et la distribution des deniers sont faites entre les créanciers privilégiés et hypothécaires dans l'ordre prescrit au présent Code et entre les autres créanciers au marc le franc de leurs créances. Tout créancier colloqué l'est, tant pour le principal que pour les intérêts et frais.

#### **Art.201    Dépens des contestations**

Les dépens des contestations ne peuvent être pris sur les deniers à distribuer, sauf les frais de l'avocat le plus ancien.

#### **Art.202    Ordonnance du juge commissaire**

Sur ordonnance rendue par le juge commissaire, le greffier délivre les bordereaux de collocation exécutoires contre le payeur du Trésor public chargé des dépôts et consignations, comme il est prévu en matière de saisie immobilière.

La même ordonnance autorise la radiation par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes des inscriptions des créanciers non colloqués. Il est procédé à cette radiation sur demande de toute partie intéressée.

#### **Art.203    Saisie d'un ou plusieurs quirats**

La saisie d'un ou plusieurs quirats d'un navire et la distribution du prix provenant de l'adjudication obéissent aux règles précédentes sauf les modifications qui suivent.

La saisie doit être dénoncée aux autres quirataires dans les conditions de l'article 181.

Si les quirats saisis représentent plus de la moitié du navire, la vente sera étendue à tout le navire sauf opposition justifiée des autres quirataires. Il est statué par le tribunal de la saisie avant l'adjudication.

## **TITRE IV : RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DE NAVIRE**

### **Chapitre 1 : Principes et conditions de la limitation**

#### **Art.204** Définition

Sous réserves des dispositions de l'article 2 du présent Code, le terme « *Propriétaire de navire* » désigne tout exploitant d'un navire, qu'il s'agisse du propriétaire, de l'affrèteur que du gérant d'un navire.

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

#### **Art.205** Régime de responsabilité du propriétaire de navire:

Sur le plan contractuel, le propriétaire est responsable de la bonne exécution des contrats qu'il a conclus et les modalités de sa responsabilité sont déterminées par le régime contractuel applicable.

Sur le plan extracontractuel, le propriétaire est responsable tant de ses fautes personnelles que de celles du Capitaine et des autres préposés nautiques ou terrestres dans l'exercice des fonctions qui leurs ont été confiés. Il est également responsable des dommages causés par le navire

#### **Art.206** Conditions de la limitation

Toute personne visée à l'article 205 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 avec l'utilisation du navire.

Il peut, dans les mêmes conditions, limiter sa responsabilité pour les mesures prises afin de prévenir ou réduire les dommages mentionnés à l'alinéa précédent ou pour les dommages causés par ces mesures.

#### **Art.207** Privilège des créances publiques

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 de l'armateur, 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.

#### **Art.208** Créances soumises à la limitation

Les créances sur le propriétaire de navire sont soumises à la limitation lorsqu'elles entrent dans les catégories suivantes :

- (1). créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens, 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 ;
- (2). créances pour tout autre préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages ;
- (3). créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage ;
- (4). créances pour avoir 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 ;
- (5). créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire ;
- (6). 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 et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

Toutefois, les créances produites aux termes des alinéas 4, 5 et 6 ci-dessus 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.

#### **Art.209 Inopposabilité de la limitation**

La limitation de responsabilité n'est pas opposable :

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

#### **Art.210 Créances exclues de la limitation**

Le propriétaire de navire ne peut opposer la limitation de sa responsabilité lorsqu'il s'agit :

- (1).des créances de l'Etat ou de collectivités territoriales pour les faits visés par l'alinéa 4 de l'article 208 ;

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

#### **Art.211    Unicité de l'événement**

La limitation de responsabilité déterminée par l'article 215 s'applique à l'ensemble des créances du chef des dommages corporels et des dommages matériels nées d'un même événement, sans avoir égard aux créances nées ou à naître d'un autre événement.

#### **Art.212    Règles de référence**

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

### **Chapitre 2 : Fonds de limitation**

#### **Art.213    Constitution du fonds**

Conformément aux dispositions de la convention internationale de 1976 précitée, lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité visées à l'article 215, le montant global des réparations dues par le propriétaire du navire dans le cadre de la limitation légale est constitué, à la diligence et par les soins de l'armateur 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.

#### **Art.214    Modalités de constitution du fonds**

La procédure s'ouvre à la diligence du propriétaire du navire. Il présente sa requête au tribunal du port d'attache du navire si celui-ci est Comorien ou d'un autre port s'il ne l'est pas.

Le président du tribunal nomme un conseiller rapporteur et un liquidateur. Une seconde ordonnance, sur la demande du requérant et au vu du rapport du conseiller, constate la constitution du fonds.

#### **Art.215    Calcul de la responsabilité**

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

(1). à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles :

1. deux (2) millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge brute est inférieure ou égale à 2000 ;
2. pour un navire dont la jauge brute dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant qui vient s'ajouter au paragraphe 1 de l'alinéa (1) :
  - Pour chaque unité de jauge de 2.001 à 30.000, 800 unités de compte ;
  - Pour chaque unité de jauge de 30.001 à 70.000, 600 unités de compte ;
  - Pour chaque unité de jauge au-dessus de 70.000, 400 unités de compte

(2). À l'égard de toutes les autres créances :

1. Un (1) million d'unités de compte pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 2000 ;
2. pour un navire dont la jauge brute dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant qui vient s'ajouter au montant indiqué au paragraphe 1 de l'alinéa (2) :
  - Pour chaque unité de jauge de 2.001 à 30.000, 400 unités de compte ;
  - Pour chaque unité de jauge de 30.001 à 70.000, 300 unités de compte ;
  - Et pour chaque unité de jauge au-dessus de 70.000, 200 unités de compte.

Lorsque le montant calculé conformément à l'alinéa a paragraphe 1 est insuffisant pour régler intégralement les créances visées dans cet alinéa, le montant calculé conformément à l'alinéa (2) paragraphe 1 peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées à l'alinéa a paragraphe 1 et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à l'alinéa b paragraphe 1.

Toutefois, sans préjudice du droit des créances pour mort ou lésions corporelles conformément au paragraphe 1 de l'alinéa a, les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, voies navigables, et aides à la navigation ont la priorité sur les autres créances visées à l'alinéa (2) paragraphe 1.

Les limites de responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire, ou de tout assistant agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage, sont calculées selon un tonnage de mille cinq cent (1500).

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

### **Art.216 Effets de la constitution**

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.

Le propriétaire du navire, justifiant de la constitution d'un fonds de limitation de responsabilité, peut obtenir la mainlevée de la saisie de son navire ou de tout autre bien lui appartenant.

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

### **Art.217 Répartition de fonds**

Le fonds de limitation comporte trois parties affectées respectivement

- (1).au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des passagers ;
- (2). au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des personnes autres que les passagers ;
- (3). au règlement des autres créances.

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

Lorsque le montant des créances pour mort ou pour lésions corporelles de personnes autres que les passagers dépasse le montant de la limitation de responsabilité fixé pour ces créances prévues au (2)., l'excédent vient en concurrence avec toutes les créances autres que celles résultant ou de mort ou de lésions corporelles prévues

### **Art.218 Subrogation du propriétaire**

Si avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé toutes ou parties des créances indiquées aux articles 206, 207 et 208, 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.

### **Art.219 Mainlevée et libération**

Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé par le présent code à limiter sa responsabilité, il peut aussi obtenir la libération des cautions et garanties données.

Le juge tient compte, pour l'application de la disposition du paragraphe précédent, de la constitution du fonds ou de la fourniture de garanties suffisantes non seulement sur le territoire national mais encore :

- (a). soit au port où s'est produit l'événement donnant lieu à la créance du saisissant ;
- (b). soit à la première escale après l'événement, si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port ;
- (c). 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.

### **Art.220 Affectation de la garantie**

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.

## **Chapitre3 : autres dispositions**

### **Art.221 Dispositions spéciales de responsabilité**

Le présent chapitre ne déroge pas aux dispositions spéciales édictant une limitation de la responsabilité du propriétaire du navire.

### **Art.222 Créances éligibles aux dispositions spéciales de responsabilité**

Les dispositions spéciales visées à l'article 221 ci-dessus concernent les limitations de responsabilité pour :

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

### **Art.223 Extension de la faculté d'invoquer la limitation**

Les dispositions qui précèdent s'appliquent à l'affréteur, au propriétaire, à l'armateur- gérant ainsi qu'au capitaine ou à leurs autres préposés nautiques ou terrestres agissant dans l'exercice de leurs fonctions de la même manière qu'au propriétaire lui-même.



Le capitaine et les autres membres de l'équipage peuvent invoquer les dispositions du présent chapitre, même lorsqu'ils ont commis une faute personnelle.

Si le propriétaire du navire, l'affrèteur ou l'armateur gérant est le capitaine ou un membre de l'équipage, la disposition de l'alinéa précédent ne s'applique qu'aux fautes qu'il a commises dans l'exercice de ses fonctions de capitaine ou de membre de l'équipage.

L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à la limitation conformément aux règles du présent chapitre est en droit de se prévaloir de celles-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.

#### **Art.224 Irrecevabilité de la limitation**

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

## **LIVRE V : NAVIGATION MARITIME**

### **TITRE I : GÉNÉRALITES**

#### **Art.225 : Champ d'application**

Le présent livre s'applique aux navires battant pavillon comorien et à tous les navires étrangers touchant les ports de l'Union des Comores, exception faite des navires de guerre, de transport de troupe, des navires réquisitionnés et affectés aux transports maritimes de défense, des navires de l'Etat armé par des personnels militaires.

Le présent Livre s'applique également aux plates-formes flottantes d'exploration ou d'exploitation des ressources minérales se trouvant dans les eaux territoriales comoriennes. Les plates-formes flottantes, mobiles ou stationnaires, sont celles qui ne reposent pas sur le fond au moyen d'un dispositif fixe.

Les plates-formes flottantes, ainsi que les barges de stockage, sont assimilées à des navires et sont donc 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.

#### **Art.226 : autorité de réglementation**

La navigation maritime, telle que définie dans le Livre I, Titre II, article 2 du présent Code, est réglementée par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes dans les eaux territoriales de l'Union des Comores. 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 : DELIMITATIONS DE LA NAVIGATION MARITIME**

### **Chapitre 1 : Classification des genres de navigation**

#### **Art.227 : classification**

La navigation maritime comprend :

1. la navigation de commerce ayant pour objet le transport du fret ou le transport des passagers, de leurs bagages et, le cas échéant, de leur véhicule, qui englobe la navigation au long cours, le cabotage international et le cabotage national ;
2. la navigation de servitude effectuée en mer, dans les ports et rades par des navires affectés particulièrement à un service public à l'exclusion de la marine nationale et de la Garde-côte Comorienne;
3. 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 ;
4. la navigation auxiliaire concernant le pilotage, le remorquage, le chalandage, le dragage, le sondage, ainsi que la recherche scientifique en mer ;
5. la navigation scientifique : la navigation de circulation relative à l'exploitation des propriétés riveraines agricoles ou industrielles ou des parcelles concédées sur le domaine public maritime ;
6. la navigation de plaisance pratiquée à bord d'un navire dans un but d'agrément.
7. la navigation à but non lucratif (pêche sportive).

Les limites des eaux maritimes sont fixées par décret.

### **Chapitre 2 : Zones de navigation**

#### **Art.228 : Subdivision de la navigation**

(1).La navigation de commerce et de plaisance

Elle s'exerce :

- Au cabotage national, quand elle s'effectue entre deux ports ou plusieurs ports de l'Union des Comores

- Au cabotage sous régional, quand elle s'effectue entre deux ou plusieurs ports de deux, ou plusieurs Etats de la sous région ;
- Au long cours, quand elle s'effectue au-delà des limites du cabotage régional.

(2). La navigation de pêche :

Elle comporte trois zones :

- pêche côtière ;
- pêche au large ;
- grande pêche (hauturière).

Un décret définit les limites de chacune de ces zones et les conditions d'exercice de la navigation correspondante.

### Chapitre 3: Navigation réservée

#### Art.229 : La navigation réservée

La navigation entre les ports de l'Union des Comores est réservée aux navires appartenant à des personnes physiques ou morales répondant aux conditions suivantes:

1. Appartenir à des nationaux ;
2. ou appartenir soit pour 51%, au moins de leur valeur à des nationaux ;
3. ou appartenir à une société ayant :
  - 51% au moins du capital social détenu par des nationaux ;
  - son siège social aux Comores ;
3. produire les documents exigés à l'article 84;
4. avoir subi une visite de mise en service effectuée par un Corps de Contrôleurs et d'Inspecteurs Techniques tel que défini à l'article 247;
5. être armé d'un équipage dont la composition et les qualifications sont fixées par décision de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes. Un droit par marin étranger embarqué est dû par l'armateur au budget de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes dont le montant est fixé par voie réglementaire.

Au cas où les personnes physiques ou morales citées précédemment, n'arrivent pas à assurer les services liés à la navigation réservée, il peut être accordé aux navires appartenant à des compagnies étrangères une licence d'exploitation à titre exceptionnel. Les conditions d'attributions de la licence d'exploitation sont fixées par arrêté du Ministre chargé de la marine marchande.

Conformément aux accords internationaux conclus par l'Union des Comores et par nécessité de services, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes peut accorder des dérogations au principe prévu au premier et au quatrième paragraphe du présent article.

Sont également réservées aux navires cités au paragraphe 1, la navigation auxiliaire et la navigation de servitude dans la mesure où elles sont effectuées dans les limites des eaux archipélagiques et des eaux territoriales de l'Union des Comores.

Toutefois, les dispositions ci-dessus ne s'appliquent pas en cas d'assistance et de sauvetage.

#### **Art.230 : Autorisation de transport de passagers**

Les navires de charge ne peuvent en aucun cas transporter plus de douze (12) passagers donnant lieu à rémunération qu'à titre exceptionnel et avec l'autorisation de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

Lorsqu'un navire de charge est autorisé à transporter pour le cabotage national, des passagers, le capitaine doit annexer la liste des passagers au rôle d'équipage.

### **Chapitre 4 : Navigation de plaisance et de la pêche artisanale et sportive**

#### **Art.231 Autorisation d'activités**

Les embarcations de plaisance et de la pêche artisanale non pontée doivent être munies d'une carte de circulation maritime, délivrée par l'Autorité Maritime compétente.

La forme, les conditions d'établissement ainsi que les modalités de délivrance et de renouvellement de ladite carte sont définies par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Les engins de sport de moins de deux (2) tonneaux de jauge brute sont dispensés de tout titre de navigation lorsqu'ils sont destinés à un usage exclusivement sportif. Les conducteurs doivent avoir en leur possession un permis nautique.

Les conditions d'exercice de la pêche sportive et de la chasse sous-marine sont fixées par arrêté conjoint du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé de la Pêche.

### **Chapitre 5 : Police de navigation**

#### **Art.232 Les règles de Sécurité**

Tout navire tel que défini dans l'article 2, Titre II du Livre I, du présent code doit satisfaire aux règles relatives à la sécurité de la navigation maritime définies par l'autorité maritime compétente. Ces règles découlent de

l'application des conventions internationales auxquelles l'Union des Comores est partie prenante.

Tout navire étranger faisant escale dans les ports de l'Union des Comores est soumis au contrôle de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes dans le cadre du contrôle des navires par l'Etat du port tel qu'il est défini au chapitre 10 du présent titre.

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes établira des règlements techniques de sécurité applicables aux navires nationaux qui ne sont pas soumis à la Conventions Internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS).

#### **Art.233 : Police maritime**

1. Dans les eaux archipélagiques, et jusqu'à la limite des eaux territoriales, la police de la navigation est exercée par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes de l'Union des Comores. 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 au paragraphe 1 du présent article, jusqu'en haute mer, la police de la navigation inclut la police du pavillon est exercée par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes 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 6: formalité d'arrivée et de départ des navires**

#### **Art.234 : Obligation d'informer**

Tout navire au long court entrant dans un port de l'Union des Comores ou en sortant 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 ou son agent maritime, soit par tout autre moyen, une déclaration 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.

**Art.235 : Autorisation d'entrée dans un port de l'Union des Comores**

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.

Selon les règles générales de la police portuaire, une décision de l'Autorité portuaire fixe les règles particulières de priorité d'accostage qui s'appliquent. Ces règles particulières de priorité doivent se conformer aux règles générales édictées par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

Les autorisations d'entrée et de sortie délivrées par les autorités portuaires sont subordonnées au respect de la réglementation relative à la sécurité de la navigation, à l'accomplissement des prescriptions sanitaires et douanières, et à l'observation des règlements portuaires et maritimes.

**Art.236 Documents obligatoires.**

Sous réserve des documents et justifications complémentaires qui pourraient être demandés par les autorités maritimes ou portuaires, pour des raisons de sécurité, les navires entrant dans un port de l'Union des Comores 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. Il s'agit :

(1). une déclaration générale indiquant les renseignements suivants :

- nom et description du navire ;
- nationalité du navire ;
- immatriculation ;
- jauge brute et nette ;
- nom du capitaine ;

- nom et adresse de l'agent consignataire du navire ;
- description sommaire de la cargaison ;
- liste de membres de l'équipage ;
- nombre de passagers ;
- renseignements sommaires relatifs au voyage ;
- date et heure d'arrivée ou date de départ ;
- emplacement du navire dans le port.

(2). une déclaration de la cargaison comportant les indications suivantes :

a. à l'arrivée :

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

b. au départ :

- le port de destination ;
- les marques et numéros, nombre et nature des colis chargés au port en question, ainsi que les numéros de leurs connaissements.
- 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.
- une liste des passagers comportant les mêmes renseignements, à l'exception des mentions à caractère professionnel.
- 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 ;

- la déclaration des effets personnels de l'équipage,
- la déclaration maritime de santé,
- le cas échéant, le bordereau prescrit par la Convention postale universelle si des envois postaux sont acheminés par le navire.

## **Chapitre 7 : titres de Sécurité**

### **Section 1 : Les différents titres de sécurité**

#### **Art.237 : Titres de sécurité**

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, est astreint à la possession des titres de navigation maritime, délivré par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes, suivants :

- permis de navigation ;
- certificat de navigabilité ;

Et selon le cas :

- certificat de registre;
- certificat de franc bord ;
- certificat de sécurité pour les navires à passagers (valable un an) ;
- certificat de prévention contre la pollution ;
- certificat de sécurité pour le matériel d'armement ;
- certificat de construction ;
- certificat de sécurité radiotélégraphique ou radio téléphonique et signaux optiques ;
- licence d'exploitation des stations radios ;
- certificat de jauge ;
- certificat de dératisation ;
- certificat de gestion de la sécurité (C.G.S.) ;
- document de conformité au Code I.S.M. ;
- dossier de stabilité du navire ;
- certificat minimum de sécurité ;



Toutefois, d'autres titres de sécurité prévus par les conventions internationales peuvent être exigés par l'autorité maritime.

#### **Art.238 : Carte de circulation**

Il est le titre de navigation délivré aux embarcations non pontées utilisées par des entreprises industrielles ou les pêcheurs.

Un arrêté ministériel précise par ailleurs les catégories d'embarcations susceptibles de recevoir une carte de circulation et les conditions de délivrance.

#### **Art.239 Permis de circulation**

Le permis de circulation est le titre de navigation délivré aux navires pratiquant la navigation maritime de servitude et affectés à un service public, à l'exclusion des navires de la Marine Nationale.

#### **Art.240 : le rôle d'équipage**

Il 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. Il est établi en double exemplaire mentionnant obligatoirement :

- les caractéristiques du navire et le nom du propriétaire ;
- le nom et l'adresse de l'armateur responsable ;
- les noms et identités complètes 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 l'Union des Comores.

Il 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.

#### **Art.241 : exemption de titres de navigation**

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

Les mentions figurant dans les titres de navigation font foi en justice jusqu'à inscription en faux.

#### **Art.242 : Titres provisoires de sécurité**

Des titres provisoires de sécurité sont délivrés par les Ambassades, les Consulats ou les Experts Nationaux désignés à cet effet par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes pour les bâtiments construits ou acquis à l'étranger et expédiés pour un premier voyage sous un régime de nationalité provisoire.

## **Section 2: Les conditions de délivrance et de renouvellement des titres de sécurité**

### **Art.243 : délivrance et le renouvellement des titres**

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 le Corps des Contrôleurs et des Inspecteurs Techniques;

La composition, les attributions et le fonctionnement du Corps des Contrôleurs et des Inspecteurs Techniques sont fixés par arrêté du Ministre chargé de la marine Marchande.

Les titres et/ou certificats de sécurité sont retirés par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes 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.

### **Art.244 Règles générales internationales**

Des textes nationaux fixés par arrêtés du Ministre chargé de la marine marchande déterminent les règles générales auxquelles doivent satisfaire les navires battant pavillon comorien en vue de la délivrance et le renouvellement des titres de sécurité conformément aux dispositions internationales en vigueur lorsque celles-ci ont lieu de s'appliquer.

Ces règles portent sur :

- la construction (cloisonnement, stabilité, installations électriques, etc.) ;
- les appareils propulsifs et les appareils auxiliaires ;
- les moyens de sauvetage (embarcations radeaux, engins, gilets) ;
- 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 ;
- les limites et conditions particulières éventuelles de navigation ;

- la sûreté à bord ; l'effectif et la qualification de l'équipage ;
- la gestion de la sécurité à bord.

## **Chapitre 8 : Le Corps des Contrôleurs et Inspecteurs Techniques et les différentes visites de sécurité**

### **Art.245 : Principe**

Pour l'application des dispositions du présent code et des conventions internationales relatives à la sécurité de la navigation maritime, à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'hygiène, à l'habitabilité et aux conditions de travail et de vie à bord des navires et à la prévention de la pollution auxquelles l'Union des Comores est partie, il est institué par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande un Conseil Consultatif National de la Marine Marchande et un Corps des Contrôleurs et Inspecteurs Techniques dans chaque port de l'Union des Comores composées d'experts maritimes.

### **Section 1 : Le Conseil Consultatif National de la Marine Marchande**

#### **Art.246 : Composition et attributions**

Le Conseil Consultatif National de la Marine Marchande siège auprès de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes. Le Ministre chargé de la Marine marchande en définit, par arrêté, la composition, les attributions et les règles de fonctionnement.

Le Conseil Consultatif National de la Marine Marchande est compétent en matière d'approbation des plans de construction ou de transformation des navires et d'homologation des appareils et installations de sécurité et de tous autres équipements et installations concernant le matériel d'armement et de radio communications.

Le Conseil Consultatif National de la Marine Marchande est saisi par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes de toute demande d'autorisation d'achat d'un navire étranger, de construction, de refonte et de transformation de navire. Il émet un avis sur pièces d'après les plans et documents déposés par l'armateur intéressé à l'Agence Nationale des Affaires Maritimes. Il décide si le navire considéré répond aux conditions de sécurité exigées par le présent code.

Il a également compétence pour statuer sur les recours formés contre les décisions Corps des Contrôleurs et Inspecteurs Techniques.

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.

## **Section 2 : Corps des Contrôleurs et Inspecteurs Techniques**

### **Art.247 : Composition et attributions**

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes, pour assurer sa mission de contrôle et d'inspection des navires prévue dans ce chapitre, dispose d'un Corps de Contrôleurs et d'Inspecteurs techniques régis par les dispositions du présent code.

Des experts privés peuvent être désignés pour travailler au sein du Corps des Contrôleurs et Inspecteurs Techniques, sous réserve qu'ils n'aient pas d'intérêt dans l'armement des navires à inspecter.

L'Agence peut concéder certaines de ses attributions en matière d'inspection à un organisme agréé, spécialisé et doté de l'expérience et de l'expertise requises.

Un arrêté du Ministre chargé de la Marine marchande définit, la composition, les missions et les règles de fonctionnement du Corps des Contrôleurs et Inspecteurs Techniques.

Ce Corps des Contrôleurs et Inspecteurs Techniques procède aux visites des navires battant pavillon national et émet un avis sur la délivrance ou le renouvellement des titres de sécurité desdits navires.

### **Art.248 : Recours**

Les décisions du Corps des Contrôleurs et Inspecteurs Techniques sont susceptibles de recours devant le Conseil Consultatif National de la Marine Marchande.

De tels recours peuvent être intentés :

- par le propriétaire ou son représentant ou par l'exploitant du navire en cas de refus de délivrance, de renouvellement ou de prorogation des titres de sécurité ;
- par le Capitaine, le propriétaire ou son représentant ou l'exploitant du navire auquel a été refusée l'autorisation de quitter le port où il se trouve ;
- par les deux tiers des membres de l'équipage si l'inspection de partance demandée conformément aux dispositions prévues à l'article 253 du présent code n'a pas été effectuée.

Un recours contre une décision du Corps des Contrôleurs et Inspecteurs Techniques doit être formé par écrit dans un délai de 10 jours au plus, à

compter de la date de l'inscription de la décision dans le registre des procès-verbaux des inspections de sécurité.

Lorsque le Conseil Consultatif National de la Marine Marchande est saisi d'un recours, son président doit en réunir les membres dans les cinq jours pour statuer. Il entend l'inspecteur du Corps des Contrôleurs et Inspecteurs Techniques dont la décision est contestée par l'auteur du recours. Le Conseil Consultatif National de la Marine Marchande conclut hors de leur présence et notifie sa décision au Corps des Contrôleurs et Inspecteurs Techniques et à l'auteur du recours. La décision du Conseil Consultatif National de la Marine Marchande est exécutoire et sans recours,

#### **Art.249 Rétribution des experts**

Les membres du Corps des Contrôleurs et Inspecteurs Techniques reçoivent une rétribution et des frais de déplacement à la charge de l'armateur, dont le montant est déterminé par arrêté conjoint du Ministre chargé de la marine marchande et le Ministre chargé des Finances.

### **Section 3 : Les différentes visites de sécurité**

#### **Art.250 : visites**

Tout navire battant pavillon comorien est soumis à des visites techniques destinées à vérifier qu'il remplit les conditions de sécurité, d'hygiène et d'habitabilité exigées compte tenu de la nature de son affectation et du type de navigation pratiquée. Les différentes visites auxquelles sont astreints les navires sont :

- les visites de mise en service ;
- les visites annuelles ou périodiques ;
- les visites de partance ;
- les visites exceptionnelles.

#### **Art.251 Visite de mise en service**

La visite de mise en service est effectuée avant la mise en service du navire. Elle comporte notamment une visite complète de la structure, des installations radioélectriques, des engins de sauvetage, des machines et du matériel d'armement. Cette visite comprend également une inspection à sec de la carène et une visite intérieure et extérieure des chaudières.

#### **Art.252 Visite annuelle**

Les inspections ou visites annuelles sont effectuées tous les ans ou tous les deux ans, selon la durée de validité des titres de sécurité énumérés aux articles 237, 238 et 239 du présent code.

Elles sont effectuées afin de vérifier si le navire continue toujours à répondre aux exigences réglementaires de sécurité. Les inspections annuelles peuvent donner lieu, en outre, à une visite à sec de la carène.

### **Art.253 les visites de partance et bon de partance**

#### **1. Visite de partance**

Outre les inspections prévues aux articles précédents, tout navire comorien peut être soumis à une visite/inspection de partance avant de quitter un port de l'Union des Comores. Une inspection de partance peut être effectuée à la demande, soit de l'autorité portuaire, soit du propriétaire du navire ou de celui qui l'exploite, soit du Capitaine ou des membres de l'équipage.

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes peut interdire ou ajourner, jusqu'à l'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 pour tout autre motif, lui semblerait ne pouvoir prendre la mer sans danger pour l'équipage, la cargaison ou l'environnement marin.

#### **2. Bon de partance**

Le bon de partance est délivré avant chaque appareillage si le navire est en état de prendre la mer sans danger.

### **Art.254 les visites exceptionnelles.**

En cas d'accident subi par le navire ou si un défaut quelconque affectant sa sécurité, l'efficacité ou l'intégrité de ses engins de sauvetage ou d'autres appareils est constaté, ou si le navire a subi des réparations ou aménagements importants, il est soumis à une inspection supplémentaire, générale ou partielle suivant le cas.

Le propriétaire ou l'exploitant du navire est tenu de signaler, en temps utile, les faits visés au paragraphe 1 à l'Agence Nationale des Affaires Maritimes. Si le navire se trouve à l'étranger, ces faits doivent être portés à la connaissance des Autorités consulaires de l'Union des Comores.

Le propriétaire ou l'exploitant du navire n'ayant pas signalé en temps utile, les faits visés au paragraphe 1 à l'Agence Nationale des Affaires Maritimes s'expose à des sanctions disciplinaires et des amendes.

### **Art.255 Limite des inspections**

Les inspections visées aux articles précédents doivent, dans la mesure du possible, être effectuées sans nuire à une exploitation normale du navire.

### **Art.256 Interdiction d'appareillage / Exécution des prescriptions des visites de sécurité**

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes peut interdire ou ajourner, jusqu'à exécution des prescriptions issues d'une visite technique, le départ de tout navire qui n'est pas en bon état de navigabilité, quel que soit le pavillon qu'il arbore. Les motifs d'interdiction peuvent être notamment :

- lorsque les visites spécifiques visées à l'article 253 ont révélé des défauts qui constituent un danger immédiat pour la vie de l'équipage et des passagers, pour le transbordeur ou l'engin ;
- lorsque le navire ne présente pas un certificat attestant le droit de naviguer sous le pavillon de l'État qu'il arbore ;
- lorsqu'il y a voie d'eau ;
- en cas de défaut manifeste dans la construction du gouvernail du navire ;
- lorsque le chargement du navire a été effectué sans que soit respectées les prescriptions ou la pratique maritime admises dans le transport de marchandises et que la stabilité est compromise ou que la visibilité pour diriger le navire est réduite ;
- lorsque le nombre de passagers se trouvant à bord du navire est supérieur au maximum prévu par le certificat de sécurité ;
- lorsque le chargement est supérieur au maximum prévu par les documents du navire ;
- en cas de non-conformité établie relative aux conditions minimales exigées pour les navires, à la Convention STCW 95 et au Code de gestion de la sécurité - laquelle constitue un danger immédiat pour la vie de l'équipage et des passagers;
- lorsque le navire est insuffisamment équipé de moyens de sauvetage, de lutte contre l'incendie, de pompage et des autres installations et équipements nécessaires à la sécurité de la navigation.
- lorsque l'état du navire ne correspond pas aux certificats internationaux détenus ;
- lorsque le navire n'a pas évacué toutes les huiles, eaux usées, déchets et ordures de toute nature se trouvant à son bord.

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes 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 10.

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'Agence Nationale des Affaires Maritimes requiert l'autorité compétente en vue d'empêcher le départ.

#### **Art.257 agents habilités**

- 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, les officiers du Corps des Contrôleurs et des Inspecteurs Techniques et les experts des sociétés de classification :
- les administrateurs des affaires maritimes ;
- les médecins des gens de mer ou des médecins habilités à cet effet par l'autorité maritime compétente ;
- les inspecteurs des services radioélectriques ;
- les inspecteurs de la sécurité de la navigation et du travail maritimes.

Dans chaque port, le Corps des Contrôleurs et des Inspecteurs Techniques est habilité par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes pour effectuer tout contrôle et inspection de sécurité à bord des navires. Il effectue les visites de partance.

### **Chapitre 9 : Règles de sécurité particulières à certaines catégories de navires de plaisance et aux embarcations traditionnelles**

#### **Art.258 : textes réglementaires pour les embarcations de plaisance à voile d'une jauge inférieure à 2**

Des textes réglementaires pris par arrêté du Ministre chargé de la marine marchande 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.

#### **Art.259 : textes réglementaires pour les embarcations de construction traditionnelle**

Des textes réglementaires pris par arrêté du Ministre chargé de la marine marchande fixent 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 régionale, 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 10 : Règles particulières à l'inspection des navires étrangers (Contrôle des navires par l'Etat du port)**

#### **Art.260 Procédure**

Les navires enregistrés dans d'autres pays sont présumés satisfaire aux conditions de sécurité découlant de la Convention Internationale sur la



Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, et de celle découlant des autres conventions internationales mentionnées à l'article 261 ci-après, si le capitaine présente les titres et documents validés exigés par ces conventions.

La vérification de ces titres et documents est 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.

La simple vérification des titres et documents du navire ne donne pas lieu à redevance.

#### **Art.261    Modalités d'inspection**

- (1). Les inspections des navires étrangers dans les ports de l'Union des Comores et le cas échéant leur détention par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes, sont effectuées selon les normes et procédures prescrites par la Résolution A 787 (19) de l'Organisation Maritime Internationale telle qu'amendée, par le Mémoire d'Entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port, auquel les Etats de la sous région sont parties.
- (2). Les inspections porteront non seulement sur le respect de la Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74) telle qu'amendée, mais aussi sur celui des Conventions ci-après, sous réserve toutefois que l'Union des Comores les ratifiées :
  - a. la Convention sur les lignes de charge (L.L.66), telle qu'amendée ;
  - b. la Convention sur le jaugeage des navires (Tonnage 69) ;
  - c. la Convention sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78) telle qu'amendée ;
  - d. la Convention de l'O.I.T. n° 147 de 1976 sur les normes minimales applicables à bord des navires de commerce ;
  - e. la Convention sur la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78).
  - f. 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 ;
- (3). Un rapport d'inspection conforme au modèle de résolution de l'O.M.I. est établi à l'appui de toute décision de détention d'un navire étranger.

La décision de détention motivée, accompagnée du rapport d'inspection est 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'Agence Nationale des Affaires Maritimes requiert l'autorité judiciaire compétente en vue d'empêcher le départ du navire.

En même temps qu'elle les notifie au capitaine, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes informe des mesures prises :

- le consignataire de 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 ;
  - l'Organisation Maritime Internationale (O.M.I.) ;
  - la société de classification qui assure la surveillance technique du navire ;
- (4). Les délais d'immobilisation du navire sont 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.
- (5). Les inspections effectuées au titre du contrôle par l'Etat du port ne peuvent être renouvelées sur un même navire à des intervalles inférieurs à six (6) mois.

## **Chapitre 11: information nautique et information à fournir par les navires**

### **Art.262 Informations générales**

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes informe les navires, par les moyens appropriés, des dangers, obstacles à la navigation, ou des restrictions particulières intéressant la circulation maritime dans les eaux sous sa juridiction.

### **Art.263 Mouvements des navires**

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 nationales, d'une information sur le mouvement en question, auprès de l'autorité portuaire.

### **Art.264 Fiche synoptique**

A bord de tout navire assujetti à la Convention SOLAS 74 doit être tenu une fiche synoptique (CSR) sur laquelle seront mentionnées, et constamment actualisées conformément à la Règle XI-1/5 de ladite Convention, toutes les

informations administratives relatives au navire. Cette fiche est délivrée et tenue à jour par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

### **Art.265    **Système AIS****

Tout navire appartenant à l'une des catégories mentionnées au paragraphe ci-après doit être équipé d'un transpondeur (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.

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 427 en navigation nationale ;
- tout navire à passager, quelle que soit sa taille et sa navigation.

### **Art.266    **Permanence de fonctionnement****

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 12 : Système de détresse et de Sécurité Maritime**

### **Art.267    **Compétence de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes****

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes 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.

Une veille permanente V.H.F. couvrant l'ensemble de la zone littorale jusqu'à une distance de vingt (20) milles marins de la côte, et comportant un dispositif de sélection numérique des appels de détresse, devra être mise en place au minimum.

Lorsque ces conditions minimales ne peuvent être remplies, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes en informe les autres Etats de la zone et l'Organisation Maritime Internationale.

### **Chapitre 13 : Enregistreur de données de navigation ou « boîtes noires »**

#### **Art.268    Domaine d'application**

Doivent être équipés d'un enregistreur de données de navigation, encore appelé VDR ou « Boîte Noire » :

- Tout navire à passagers d'une jauge brute de plus de 500 effectuant une navigation nationale et régionale;
- Tout navire à passagers effectuant une navigation régionale ou long cours;
- Les navires, autres que les navires à passagers, d'une jauge brute égale ou supérieure à 3000 et construits le 1er juillet 2002 ou postérieurement.

#### **Art.269    Mode opératoire**

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 14 : Ports ou lieux de refuge**

#### **Art.270    Champ d'application**

Lorsqu'un navire se trouve en difficulté dans les eaux sous juridiction nationale, sans toutefois que les personnes à bord courent un danger immédiat, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes peut décider qu'il soit conduit dans un port ou autre lieu abrité de refuge.

#### **Art.271    Désignation des refuges**

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 de la sous région. La désignation des ports ou lieux de refuge est fixée par voie réglementaire.

En tout état de cause, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes reste seule à juger 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 : SÛRETÉ DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES**

#### **Chapitre 1 : sûreté des navires**

##### **Art.272    Conditions**

Tout navire à passagers effectuant une navigation nationale et internationale et tout navire de charge de jauge brute supérieure à 427 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 un audit (évaluation) sur les problèmes de sûreté à bord, dans des conditions conformes à la Règle ;
- être muni d'un Plan de Sûreté du Navire 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 du Navire désigné par la Compagnie de navigation au sein de l'effectif embarqué, agissant en étroite liaison avec l'Officier de Sûreté de la Compagnie désigné au siège;
- 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.

##### **Art.273    Contrôle des normes**

Le contrôle de l'Etat du Port sur les navires étrangers, prévu dans le Livre V, Titre II et chapitre 10 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'accès au Plan de Sûreté du Navire.

##### **Art.274    Autorité d'approbation**

L'Autorité compétente pour approuver les Plans de Sûreté des Navires et pour délivrer les certificats ISPS aux navires est l'Agence Nationale des Affaires Maritimes ; 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 2 : sûreté des installations portuaires**

### **Art.275 Niveaux de sûreté**

Le Ministre chargé de la Sécurité et de la sûreté du Territoire et le Ministre chargé des Ports fixent par Arrêté conjoint les niveaux de sûreté applicables dans les ports.

Le Ministre chargé de la Marine Marchande désigne les ports ouverts au trafic international, et le cas échéant d'autres ports, dans lesquels il sera fait application du Code ISPS.

Dans chacun des ports visés au paragraphe précédent, le Ministre chargé des Ports :

- fait réaliser l'audit de sûreté du port par un organisme de sûreté reconnu;
- approuve le Plan de sûreté préalablement visé par l'Autorité portuaire en fonction des résultats de l'audit.

### **Art.276 Comité de sûreté portuaire**

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

## **TITRE IV : LES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION**

### **Art.277 : Agrément**

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes agréee une ou plusieurs Sociétés de classification répondant aux critères fixés par la Résolution n° A 739(18) de l'Organisation Maritime Internationale. L'agrément donne lieu à une Convention, conforme au modèle diffusé par l'Organisation Maritime Internationale, passée entre et la Société de classification agréee et spécifiant en particulier les obligations dont cette dernière doit s'acquitter dans l'accomplissement de son mandat.

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes communique à l'O.M.I. la liste des sociétés de classification agréees.

### **Art.278 Mandataire**

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.

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.

Conformément aux dispositions de la résolution de l'O.M.I. précitée, les Sociétés de classification agréées rendent périodiquement compte de leur activité à l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

Les experts des Sociétés de classification sont appelés à faire partie du Corps des Contrôleurs et Inspecteurs Techniques dont ils ont la surveillance technique.

## **TITRE V : LES ÉVÉNEMENTS DE MER**

### **Chapitre 1 : Dispositions générales**

#### **Art.279 : Définition**

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.

#### **Art.280 : Procédure de mise en mouvement**

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

En cas d'accident ou d'incident de mer au sens de la Résolution OMI A 849 (20) du 27 novembre 1997, une enquête nautique et administrative dont le résultat sera communiqué à l'OMI est ouverte par un organe d'enquête accident nautique dont la création, la composition et le fonctionnement sont définis par un arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande et ce, conformément aux dispositions de la Résolution précitée.

### **Chapitre 2 : Abordage**

#### **Art.281 : champ d'application**

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à des navires ou à des bateaux de navigation intérieure. Elles s'appliquent également aux navires et aux

bateaux de navigation intérieure de l'État Comorien affectés à un service public. Elles ne s'appliquent pas aux navires de la Marine Nationale lorsque l'abordage a eu lieu au cours d'exercices militaires effectués dans les zones ayant préalablement été déclarées comme dangereuses pour la navigation. Les commandants de ces navires restent toutefois tenus de l'obligation de prêter assistance aux navires abordés.

**Art.282 : définition**

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

**Art.283 : indemnité**

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

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

Elles ne s'appliquent pas aux navires de la Marine Nationale lorsque l'abordage a eu lieu au cours d'exercices militaires effectués dans les zones ayant préalablement été déclarées comme dangereuses pour la navigation. Les commandants de ces navires restent toutefois tenus de l'obligation de prêter assistance aux navires abordés.

**Art.284 : Responsabilité à l'égard d'un abordage fortuit**

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, soient les navires, soit l'un d'eux aurait été au mouillage au moment de l'abordage.

**Art.285 : responsabilité à l'égard d'un abordage dû à une faute individuelle ou faute commune**

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.

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



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

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

**Art.286 : responsabilité d'un abordage dû en cas de pilotage et de remorquage**

La responsabilité fixée dans les dispositions du présent chapitre subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque le pilotage est obligatoire.

En cas d'abordage entre un navire remorqueur ou un navire remorqué, et un autre navire, le convoi constitué par le remorqueur et le remorqué sera considéré comme un seul navire. Si le remorqueur à la direction des opérations de remorquage, sa responsabilité peut être mise en cause par le navire tiers qui a été victime d'un abordage. La responsabilité à l'égard du navire tiers victime d'un abordage incombe par contre au navire remorqué lorsque le Capitaine de ce navire a conservé la direction des opérations de remorquage.

**Art.287 : Cas d'ouverture en réparation non provoquées par un heurt**

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables à la réparation des dommages que, par exécution ou par omission de la manœuvre ou par inobservation des règlements, un navire a causé, soit à un autre navire, soit aux biens ou personnes se trouvant à son bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

**Art.288 : Limitation de responsabilité**

En cas d'abordage entraînant des dommages à un ou plusieurs navires ou engins navigables, à des personnes, ou à des marchandises, ou autres biens se trouvant à bord, ou au Domaine Public Maritime, les indemnités susceptibles d'être dues à raison de ces dommages sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre sous réserve de l'application des dispositions des conventions internationales sur la limitation de responsabilité.

**Art.289 : Prévention des abordages**

Tous les navires battant pavillon comorien doivent se conformer au règlement international en vigueur pour prévenir les abordages en mer et aux règlements nationaux pris par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

**Art.290 Présomption légale de faute**

Il n'y a point de présomption légale de faute en matière de responsabilité pour abordage, lorsqu'il y a collision ou heurt entre navires, bateaux de navigation intérieure ou engins flottants assimilés.

En cas d'abordage entre un navire, un bateau de navigation intérieure ou un engin flottant assimilé et un ouvrage fixe ou un objet fixé en un point déterminé, se trouvant sur le domaine public maritime, la responsabilité du navire sera présumée, sauf le cas de force majeure, si l'ouvrage fixe ou l'objet fixé cité ci-dessus répondent aux normes de signalisation requises au moment de l'abordage.

#### **Art.291     Action en réparation**

Les actions en réparation de dommages se prescrivent pour deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par le paragraphe 4 de l'article 285 est d'une année à partir du jour du paiement. Ces délais de prescription ne courent pas lorsque le navire n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction comorienne ou lorsque le demandeur en dommages intérêts est de nationalité comorienne ou est domicilié sur le territoire de l'Union des Comores.

### **Chapitre 3 : Echouement**

#### **Art.292     : Définition**

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.

#### **Art.293     : Délaissement**

L'échouement n'entre pas dans la notion de perte totale pour le délaissement. Pour donner lieu à délaissement, il faudrait qu'il entraînant l'impossibilité de réparer ou que les réparations dépassent les trois quarts de la valeur agréée, ou encore qu'il entraînant l'innavigabilité.

#### **Art.294     : Conséquences**

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.

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

### **Chapitre 4 : Incendie**

#### **Art.295     : Définition**

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

**Art.296 : Présomption de responsabilité du transporteur**

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

**Art.297 : Fondement de la responsabilité**

Dans le cas où un incendie à bord du navire porte atteinte aux marchandises, si le demandeur ou le transporteur le désire, une enquête sera menée, conformément à la pratique des transports maritimes, afin de déterminer la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport de l'expert sera mis, sur demande, à la disposition du transporteur et du demandeur.

**Art.298 : Action du demandeur**

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

**Chapitre 5 : Perte de navire**

**Art.299 : Définition**

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

**Art.300 : Droit à réparation**

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

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

**Art.301 : Fixation de la valeur**

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

**Art.302 : Indemnité d'immobilisation**

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.

### **Art.303    Action récursoire**

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 6 : Assistance et sauvetage maritimes**

### **Section 1 : Assistance**

#### **Art.304    Domaine d'application**

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

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

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

Tout engin flottant est assimilé, selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application du paragraphe précédent.

#### **Art.305    : Assistance aux personnes en danger en mer**

Tout Capitaine est tenu, pour 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. Cette obligation s'applique également aux Capitaines de la Marine Nationale, aux Capitaines des navires garde-côtes et aux Capitaines des navires affectés à un service public.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable en raison des contraventions à la disposition de l'alinéa précédent, à moins d'une intervention directe et effective de sa part.

Hors le cas de force majeure, tout pilote doit, nonobstant toute autre obligation de service, prêter d'abord son assistance au navire en danger même s'il n'en a pas été requis, du moment qu'il a pu constater le péril dans lequel se trouve ce navire.

#### **Art.306    Principe de rémunération**

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

Aucune rémunération n'est due si le concours prêté reste sans résultat utile. Sauf le cas où l'assistant a pu, par son action, prévenir ou limiter les dommages à l'environnement conformément à la Convention Internationale sur la prévention de la pollution par les navires.

En aucun cas, le montant des sommes à payer au titre de l'assistance ne peut dépasser la valeur des biens qui ont été sauvés, y compris le montant du fret et du prix de passage, déduction faite des droits de douane et autres taxes publiques ainsi que des dépenses relatives à la conservation, à l'évaluation et à la vente des biens sauvés.

### **Art.307 : Exclusion de la rémunération**

L'équipage et les passagers du navire assisté ne peuvent prétendre à aucune rémunération. De même, n'ont droit à aucune rémunération, les personnes qui ont pris part aux opérations d'assistance malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

Le remorqueur ne peut prétendre à une rémunération pour l'assistance ou le sauvetage du navire qu'il remorque, ou de sa cargaison, à moins qu'il ait rendu des services exceptionnels, ne pouvant pas être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage. La même disposition est applicable, par analogie au Pilote du navire.

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

### **Art.308 : Sauvetage des vies humaines**

Les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu à des actes d'assistance ont droit à une part équitable de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires. Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées.

### **Art.309 Base de fixation de la rémunération**

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

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

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

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

### **Art.310    Annulation judiciaire de la convention**

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 309 ou que le service rendu ne présente pas le caractère d'une véritable assistance, quelque soit la qualification que les parties lui aient donnée.

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

La demande d'annulation ou de modification d'une convention d'assistance, visée aux alinéas 1 et 2 du présent article, ainsi qu'à l'article précédent, doit être soumise au tribunal dans un délai de 15 jours à compter de la date à laquelle les biens sauvés sont arrivés dans un port.

### **Art.311    Critères de fixation de la rémunération**

La rémunération est fixée par le tribunal conformément aux dispositions de l'article 309, 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.

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

### **Art.312    Responsabilité de l'assistant**

La responsabilité de l'assistant, à raison des dommages corporels ou matériels en relation directe avec des opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'à

raison de tous autres préjudices résultant de ces opérations, peut être soumise à limitation conformément aux dispositions du Livre IV, Titre III.

### **Art.313 Prescription des actions**

L'action en paiement de la rémunération d'assistance est prescrite après deux ans à compter du jour où les opérations d'assistance sont terminées.

Toutefois, ce délai ne court pas lorsque le navire assisté n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction Comorien.

## **Section 2 : Sauvetage**

### **Art.314 Coordination des opérations de sauvetage**

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes assure la coordination des moyens susceptibles de participer aux opérations de sauvetage maritime, en application des Conventions Internationales en vigueur dont celle sur la Recherche et le Sauvetage Maritime signée à Hambourg le 27 Avril 1979.

### **Art.315 : Rémunération des personnes sauvées**

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

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

### **Art.316 : Action en paiement**

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

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

### **Art.317 : Domaine d'application**

Les dispositions précédentes sont applicables aux navires et aux bateaux de navigation intérieure de l'Etat affectés au service public de l'Union des Comores, à l'exception de celles énumérés de l'article 316, paragraphe 2.

Les articles 307 et 309 ne sont pas applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat. Par dérogation aux dispositions de l'article 305, 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 l'Union des Comores.

### **Art.318 Limitation de responsabilité**

La responsabilité de l'assistant ou du sauveteur à raison des dommages corporels ou matériels en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage,

au sens de la Convention sur la Limitation de la Responsabilité en Matière de Créances Maritimes signée à Londres le 19 Novembre 1976, ainsi qu'à raison de tout autre préjudice résultant de ces opérations, peut être soumise à limitation, quel que soit le fondement de la responsabilité.

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

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

Les limites de responsabilité de l'assistant ou du sauveteur agissant à partir d'un navire autre que le navire secouru sont calculées suivant les règles prévues pour le propriétaire du navire à l'article 212. 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 6 : Avaries**

### **Section 1 : Avaries communes et avaries particulières**

#### **Art.319    Types d'avaries**

Les avaries sont communes ou particulières. A défaut de stipulations contraires des parties intéressées, elles sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre. Dans un connaissement, toute disposition contraire est réputée non écrite.

#### **Art.320    Définition des avaries particulières**

Sont considérées comme avaries particulières, les dommages, les pertes ou les dépenses subis par le navire, la cargaison ou le fret, qui ne sont pas admis en avaries communes. Elles sont subies par le navire ou la marchandise en dehors de tout sacrifice volontaire destiné au salut commun.

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

### **Section 2 : Classement des avaries communes**

#### **Art.321    : Définition des avaries communes**

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.



### **Art.322 : Décision en avaries communes**

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

Il porte sur le journal de bord, dès qu'il en a les moyens, les dates, heures et lieux de l'événement, les motifs qui ont déterminé sa décision et les mesures qu'il a ordonnées.

Au premier port où le navire abordera, le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre (24) heures de son arrivée, d'affirmer les faits ainsi consignés sur le journal de bord par un rapport de mer.

### **Art.323 : Dommages et dépenses en liaison directe avec le sacrifice**

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.

### **Art.324 : Sacrifice à la suite d'une faute**

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.

### **Art.325 : Dépense pour éviter une perte supplémentaire**

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.

### **Art.326 : Charge de la preuve**

La preuve qu'un dommage ou une dépense doit être classé en avarie commune incombe à celui qui le demande.

A défaut de cette preuve, l'avarie est réputée particulière. :

### **Art.327 Navires exclus de l'application d'avaries communes**

Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux navires de la Marine Nationale, aux navires garde-côtes, aux navires affectés à un service public et aux navires de plaisance.

## **Section 3 : Contribution aux avaries communes**

### **Art.328 : Éléments supportant les avaries communes**

Les pertes et dommages subis et les dépenses encourues à la suite d'un acte d'avaries communes sont supportés conjointement par le navire, le fret et la cargaison, évalués dans les conditions prévues par les dispositions ci-après.

**Art.329 : Contribution du navire**

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.

**Art.330 : Contribution de la cargaison**

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

**Art.331 : Perte subie par le navire**

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

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

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

En cas de perte totale, on tiendra compte de la valeur du navire avant avarie sous déduction du coût estimatif de réparation des dommages n'ayant pas le caractère d'avaries communes, ainsi que du produit de la vente de l'épave, s'il y a lieu.

**Art.332 : Perte subie par les marchandises**

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.

**Art.333 : Marchandises déclarées pour une valeur moindre**

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.

**Art.334 : Marchandises en pontée ou sans connaissance**

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

**Art.335 : Marchandises jetées à la mer**

En cas de jet à la mer des marchandises chargées en pontée de façon irrégulière au sens de l'article 334, la valeur des marchandises jetées n'est pas admise en avaries communes.

**Art.336 : Exemptions de contributions**

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 339 et suivants.

**Art.337 : Répartition**

La répartition se fait au marc-le-franc.

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

**Section 4 : Règlement des avaries communes**

**Art.338 Contribution nulle en cas de perte totale**

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

**Art.339 Demande en règlement irrecevable**

Une demande en règlement n'est point recevable si l'avarie commune n'excède pas un (1%) pour cent de la valeur cumulée du navire et de la cargaison.

**Art.340 : Prescription de l'action en contribution**

Option 1 : Toutes actions dérivant d'une avarie commune sont prescrites par cinq ans à partir de la date à laquelle l'expédition s'est achevée.

Option 2 : Toutes actions dérivant d'une avarie commune sont prescrites par deux (2) ans à partir de la date à laquelle l'expédition s'est achevée. Si un répartiteur a été désigné, ce délai est porté à dix (10) ans.

**Art.341 Non règlement de la contribution**

L'armateur doit s'assurer que des marchandises ayant à contribuer en avaries communes ne sont pas délivrées au destinataire avant paiement de la

contribution qui lui incombe ou caution suffisante fournie par le destinataire. En l'absence de paiement de la contribution ou fourniture d'une caution, le Capitaine peut demander la consignation des marchandises.

#### **Art.342 Privilège de règlement sur les marchandises**

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.

#### **Art.343 : Expert dispatcher**

A défaut d'accord entre les parties intéressées, le classement des avaries, la détermination et la répartition des pertes, des dommages et des dépenses en avaries communes, ainsi que la fixation de la contribution de chacune des parties, sont établis dans un règlement d'avaries communes par un ou plusieurs experts répartiteurs, appelés dispatcher.

Les qualifications requises et les conditions d'exercice des fonctions de dispatcher sont fixées par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

#### **Art.344 : Loi applicable**

A moins que les parties intéressées en aient expressément convenu autrement, le règlement d'avaries communes est établi conformément aux lois et aux usages du lieu où s'achève l'expédition maritime.

#### **Art.345 : Désignation du dispatcher**

La demande d'établissement d'un règlement d'avaries communes doit être adressée à un dispatcher par l'armateur, dans le délai d'un mois à compter de la date à laquelle s'est achevée l'expédition maritime. Si l'armateur ne désigne pas de dispatcher dans le délai prévu à l'alinéa précédent, toute partie intéressée peut lui demander d'en désigner un dans un délai de quinze jours. A défaut de désignation d'un dispatcher par l'armateur, à l'issue de ce dernier délai, la partie intéressée peut désigner elle-même un dispatcher.

#### **Art.346 : Remise des documents nécessaires pour l'établissement du règlement d'avaries communes**

Toute partie intéressée à l'établissement d'un règlement d'avaries communes est tenue de remettre au dispatcher, dans les délais les plus brefs, tous documents nécessaires pour le règlement et la répartition, de lui faire connaître par écrit ses prétentions et de lui communiquer toutes informations utiles. Après réception des documents et informations nécessaires, le dispatcher établit un règlement d'avaries communes en appliquant, en l'absence de stipulations contraires des parties intéressées, les dispositions du présent chapitre et, à défaut, les règles et usages suivis dans la pratique internationale en matière d'avaries communes.

### **Art.347 : Contestation du règlement d'avaries communes**

Le règlement d'avaries communes établi par le dispatcher doit indiquer le délai pendant lequel une partie intéressée, n'acceptant pas le contenu de ce règlement, peut le contester devant la juridiction compétente du lieu du domicile du dispatcher.

Un exemplaire du règlement d'avaries communes doit être envoyé à chaque partie intéressée. La contestation d'un règlement d'avaries communes doit être portée devant la juridiction indiquée à l'alinéa précédent, dans le délai d'un mois à compter de la notification du règlement à la partie intéressée. Si la juridiction saisie admet le bien-fondé de la contestation formulée par une partie intéressée, le dispatcher est tenu de modifier le règlement d'avaries communes en conséquence. Si le règlement d'avaries communes établi par le dispatcher n'a pas fait l'objet d'une contestation dans les conditions prévues à l'alinéa premier du précédent article, il a force exécutoire.

## **TITRE VI : LES ÉPAVES MARITIMES**

### **Chapitre 1: Dispositions générales**

#### **Art.348 Définition**

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

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

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

### **Chapitre 2: Découverte et sauvetage des épaves**

#### **Art.349 : Obligations de l'inventeur de l'épave**

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'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

Si l'épave a été trouvée en mer, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes doit en être informée par le Capitaine du navire qui a sauvé l'épave dans les quarante-huit heures de l'arrivée du navire dans un port de l'Union des Comores.

La déclaration faite à l'Agence Nationale des Affaires Maritimes doit préciser la date et le lieu de la découverte ou du sauvetage de l'épave ainsi que les circonstances dans lesquelles il a eu lieu.

Le sauveteur est responsable du relèvement intégral de l'épave sans compromettre la sécurité de la navigation ni polluer l'environnement.

En aucune façon, le sauvetage de la cargaison ne saurait être dissocié de celui du bâtiment ou de l'aéronef. En cas de pollution, le sauveteur est passible des peines prévues par l'article 1045 du présent Code.

### **Art.350 : Obligations de l'autorité maritime compétente**

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

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

### **Art.351 Opérations de sauvetage**

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 352 :

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

Les opérations se font aux frais et risques du propriétaire.

### **Art.352 : Pouvoirs de l'Autorité portuaire**

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'Agence Nationale des Affaires Maritimes, met en demeure le propriétaire de procéder au relèvement ou la démolition de l'épave et fixe les délais impartis pour le commencement et l'achèvement des travaux.

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

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

#### **Art.353 : Publicité de la découverte de l'épave**

En cas de découverte ou de sauvetage d'une épave dont le propriétaire est inconnu, l'Autorité Maritime prend les mesures de publicité suivante :

- publication au Journal Officiel d'un avis relatif à la découverte ou au sauvetage de l'épave, avec indication du délai légal des six mois pendant lequel le propriétaire peut faire valoir ses droits ;
- affichage dans toutes les circonscriptions maritimes de l'avis publié au Journal Officiel. Les modalités pratiques des mesures de publicité prévues à l'alinéa précédent sont fixées par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

#### **Art.354 Notification au propriétaire de la découverte de l'épave**

Lorsque le propriétaire d'une épave découverte ou sauvée est connu, l'Autorité Maritime prend les mesures suivantes :

- si le propriétaire de l'épave a la nationalité comorienne, l'autorité maritime lui adresse une notification pour l'informer de la découverte ou du sauvetage de l'épave et pour lui indiquer qu'il dispose d'un délai légal de six mois pour faire valoir ses droits sur l'épave ;
- si le propriétaire a la nationalité d'un autre pays, l'autorité maritime lui adresse la notification identique, par l'intermédiaire des services du Ministère des Affaires Étrangères et du consulat de l'État dont le propriétaire de l'épave est ressortissant.

### **Art.355    Délai imparti au propriétaire pour faire valoir ses droits**

Sauf dans les cas visés aux articles 357 1<sup>e</sup> paragraphe, 3<sup>e</sup> tiret, 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.

S'il revendique la propriété de l'épave, il doit indiquer s'il entend ou non procéder à son enlèvement. Le propriétaire doit également, dans ce cas, établir son droit de propriété sur l'épave revendiquée.

### **Art.356    Modalités de fixation du délai d'enlèvement**

Les délais dans lesquels une épave doit être enlevée du rivage ou retirée du fond des eaux intérieures ou territoriales par son propriétaire sont fixés en accord avec l'Agence Nationale des Affaires Maritimes. Il est tenu compte de la nature de l'épave à enlever ou à retirer et de l'ensemble des travaux nécessaires pour réaliser une telle opération.

### **Art.357    Déchéance des droits du propriétaire ou de l'armateur**

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes peut prononcer la déchéance des droits du propriétaire de l'épave :

- si le propriétaire ou l'armateur n'a pas fait connaître son intention de délaisser l'épave ou de la relever dans un délai de trois (3) mois ; ou
- s'il n'a pu être identifié dans un délai de six (6) mois ; ou
- si les travaux n'ont pas été commencés ou terminés dans les délais impartis.

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes peut alors passer un contrat en priorité avec l'inventeur de l'épave ou, à défaut, avec toute autre entreprise en vue du relèvement et éventuellement de la vente de l'épave y compris la cargaison.

### **Art.358    Délai d'achèvement des travaux**

Lorsque des travaux sont nécessaires pour renflouer ou dépecer l'épave, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes 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.

## **Chapitre 3 : Épaves dangereuses pour la navigation ou l'environnement**

### **Art.359    Domaine d'application**

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 autre Etat, dont les eaux et les côtes se trouvent directement menacées par sa présence.

Au sens du présent chapitre, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes est celle de l'Etat visé au paragraphe précédent.

### **Art.360 Informations générales**

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes 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.

### **Art.361 Pouvoirs de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes**

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes doit, dans le cas visé au présent chapitre, avertir l'Etat d'enregistrement 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'enregistrement et le cas échéant celles des autres Etats dont les intérêts sont menacés.

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

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.

### **Art.362 Délais de procédure**

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes:

- 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.

### **Art.363 Dépenses d'enlèvement**

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.

#### **Art.364 Indemnités non dues**

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.

Le propriétaire est en droit de limiter sa responsabilité du fait de l'épave conformément aux dispositions du Titre III du Livre IV du présent Code.

Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit de recours contre des tiers.

#### **Art.365 Relèvement d'office de l'épave**

Si l'épave :

- forme un obstacle à la navigation ou à la pêche ; ou
- constitue une menace pour l'environnement ; ou
- pour sa récupération présente un intérêt général,

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes peut, dans les cas ci-dessus, mettre en demeure le propriétaire ou l'armateur de procéder à son relèvement dans un délai qu'elle fixe, et ce sans attendre l'expiration des délais visés à l'article 358.

Si la mise en demeure reste sans effet, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes peut alors prononcer la déchéance immédiate des droits du propriétaire ou de l'armateur à son relèvement ou à sa destruction aux frais et risques de celui-ci.

Il doit faire l'objet d'une assurance spéciale.

### **Chapitre 4 : Droits des inventeurs et des sauveteurs**

#### **Art.366 : Calcul de l'indemnité**

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

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

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

**Art.367 : Rémunération judiciaire**

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

Si le propriétaire n'a pas réclamé l'épave dans les délais impartis par le présent code, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes propose une rémunération évaluée par elle d'après les bases fixées à l'article précédent.

Si les propositions de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes ne sont pas acceptées par les parties, la rémunération est fixée par le tribunal.

**Art.368 : Rémunération du navire sauveteur**

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

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

Toute personne qui trouve et conserve une épave échouée sur le rivage ou qui retire une épave du fond de la mer, a droit à une rémunération ne dépassant pas trente pour cent de la valeur de l'épave.

La demande de rémunération doit être adressée à l'Agence Nationale des Affaires Maritimes en même temps que la déclaration de découverte de l'épave, effectuée dans les conditions prévues à l'article 349.

**Art.369 : Vente anticipée de l'épave.**

Si l'épave est une marchandise ou un autre bien de nature périssable ou si sa conservation ou sa sauvegarde implique des dépenses jugées excessives, le Ministre chargé de la Marine Marchande peut faire procéder à la vente de l'épave, sans que soient observés les délais prévus aux articles 353, 354 et 355.

La rémunération de la personne qui aura trouvé et sauvé de telles épaves sera fixée par l'Autorité Maritime.

**Art.370 : Remboursement des frais**

Outre la rémunération prévue à l'article précédent, la personne qui trouve et sauve une épave a également droit au remboursement des frais exposés et des dommages subis à l'occasion de la découverte et du sauvetage de l'épave. Le montant total de la rémunération prévue à l'article précédent et des frais dont le paiement est dû à la suite de la découverte et du sauvetage de l'épave,

conformément aux dispositions de l'alinéa précédent, ne peut cependant dépasser la valeur de l'épave.

**Art.371 : Epaves appartenant à l'Etat**

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

**Art.372 : Sûreté sur l'épave**

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

Les frais éventuellement engagés par un service public en application de l'article 353 sont assortis du même privilège.

**Art.373 : Prescription**

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

**Chapitre 5 : Vente ou concession des épaves**

**Art.374 : Conditions de vente**

Lorsque l'épave est échouée ou a été ramenée sur le rivage, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes fait procéder à la vente dans les cas suivants :

- à l'expiration du délai prévu à l'article 355 si le propriétaire ne l'a pas revendiquée dans ce délai ;
- après la notification au propriétaire de la décision de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes prononçant, par application de l'article 357 la déchéance de ses droits sur l'épave.

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes peut remettre au sauveteur en propriété toutes les épaves dont il apparaît que la vente ne laisserait aucun produit net appréciable.

**Art.375 : Date de vente**

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

**Art.376 : Cas de marchandises périssables ou non identifiables**

S'il s'agit d'une marchandise périssable ou non susceptible d'identification, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes peut faire procéder à la vente sans qu'aient été observés les délais prévus aux articles 374 et 375 ci-dessus.

**Art.377 : Affectation du produit de la vente**

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

Ce produit peut être réclamé pendant un (01) an par le propriétaire ou ses ayants droits. A l'expiration de ce délai, il est acquis au Trésor Public.

Toutefois, dans le cas de la déchéance prévue à l'article 357 et dans le cas de la concession prévue à l'article 378 ci-dessous, le produit net de la vente ou le produit de la concession est versé immédiatement au Trésor Public.

**Art.378 : Contrat de concession**

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

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

- soit que le propriétaire ait renoncé à son droit de propriété ou en ait été déchu en application de l'article 358 ;
- soit que l'épave provienne d'un événement datant de plus de cinq ans ; dans ce cas les dispositions des articles 352 à 357 ne s'appliquent pas, et l'Agence Nationale des Affaires Maritimes peut sans autres formalités prononcer la déchéance du droit du propriétaire sur l'épave.

**Art.379 : Interdiction de se porter acquéreur**

Toute personne dûment mandatée par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes aux fins de procéder à la vente ou à la concession d'une épave ne peut se porter acquéreur ou adjudicataire des objets mis en vente ou concédés.

**Art.380 : Droits et taxes douanières**

Sauf justifications contraires, les épaves sont réputées étrangères et sont assujetties au paiement des droits et taxes de douane. L'acquéreur ne peut en disposer que pour les destinations autorisées par les lois et règlements en vigueur en Union des Comores.

**Chapitre 6 : Épaves présentant un intérêt archéologique, historique ou artistique**

**Art.381 : Champ d'application**

Les épaves qui présentent un intérêt archéologique, historique ou artistique, et dont le propriétaire est inconnu ou n'est pas susceptible d'être retrouvé, sont soumises aux dispositions des articles 382 à 387 ci-après.

**Art.382 : Epaves étatiques**

Les épaves mentionnées à l'article 381 appartiennent à l'Etat. Les dispositions de l'article 349 leur sont applicables.

**Art.383 : Cas d'un objet isolé**

Lorsque l'épave est un objet isolé, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes, en accord avec l'autorité compétente de la culture et des arts, peut en remettre la propriété au sauveteur.

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

**Art.384 : Cas d'un gisement archéologique**

Lorsque l'épave, par son importance, constitue un gisement archéologique tel que navires entiers et leurs cargaisons, il est procédé à la récupération de l'épave par l'Etat comorien ou par un concessionnaire agréé.

Dans ce dernier cas, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes passe, en accord avec l'autorité compétente de la culture et des arts, un contrat de concession soit par priorité avec l'inventeur de l'épave s'il présente les capacités et garanties voulues pour la récupération, soit à défaut, avec toute autre entreprise. Dans le cas où l'inventeur n'obtient pas la concession ou s'il est procédé directement par l'Etat à la récupération de l'épave, l'inventeur qui a procédé à la déclaration prévue à l'article 349 a droit à une indemnité fixée à l'amiable ou à titre d'experts, selon la procédure prévue à l'article 383 ci-dessus.

**Art.385 : Contrat de concession**

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

**Art.386 : Surveillance des travaux de concession**

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

**Art.387 Rémunération du concessionnaire**

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

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

## **Chapitre 7 : Dispositions diverses**

### **Art.388 Régime douanier**

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

### **Art.389 Arrêté interministériel d'application**

Une décision conjointe de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes et des autres administrations intéressées fixera les modalités d'application du présent titre et précisera les conditions de vente ou de concession des épaves.

## **LIVRE VI : ENVIRONNEMENT MARITIME**

### **TITRE I : ENVIRONNEMENTS MARINS**

#### **Chapitre 1 : protection et gestion du littoral**

##### **Section 1 : Les généralités**

### **Art.390 Politique d'aménagement**

Le littoral est une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur. La réalisation de cette politique d'intérêt général implique une coordination des actions de l'Etat, des gouvernorats et des collectivités locales ayant pour objet :

- 1) la mise en œuvre d'un effort de recherche et d'innovation portant sur les particularités et les ressources du littoral ;
- 2) la protection des équilibres biologiques et écologiques, la lutte contre l'érosion, la préservation des sites et paysages et du patrimoine ;
- 3) la préservation et le développement des activités économiques liées à la proximité de l'eau, telles que la pêche, les cultures marines, les nappes phréatiques liées aux mangroves, les activités portuaires, la construction et la réparation navale et les transports maritimes ;
- 4) le maintien ou le développement, dans la zone littorale, des activités agricoles ou sylvicoles, de l'industrie, de l'artisanat et du tourisme.

## Section 2 : Les règles d'urbanisme applicables aux espaces proches des rivages de la mer

### Art.391    **Urbanisation**

Les opérations d'aménagement admises à proximité du rivage organisent ou préservent le libre accès du public à celui-ci, à l'exception des concessions portuaires.

L'extension de l'urbanisation des espaces proches du rivage doit se réaliser soit en continuité avec les agglomérations et villages existants, soit en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement.

Elle doit être justifiée et motivée, dans les plans et décisions locaux d'urbanisme, selon des critères liés à la configuration des lieux ou à l'accueil d'activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau.

En l'absence de plans d'urbanisme, l'urbanisation des espaces proches du rivage peut être réalisée par le Ministère chargé de l'Urbanisme en partenariat avec le Gouvernorat de l'île Autonome intéressé. Cet accord est donné après que la commune intéressée ait motivé sa demande et après avis du gouvernorat de l'île et des Services du Ministère chargé de l'Environnement appréciant l'impact de l'urbanisation sur la nature. Les communes limitrophes peuvent également faire connaître leur avis dans un délai de deux mois suivant le dépôt de la demande d'accord. Le plan local d'urbanisme, s'il existe, doit respecter les dispositions de cet accord.

En dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sont interdites sur une bande littorale de cent (100) mètres à compter de la limite haute du domaine public maritime telle que définie à l'article 36, et constatée le cas échéant l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

Cette interdiction ne s'applique pas aux constructions ou installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau. Leur réalisation est toutefois soumise à enquête publique.

Le plan local d'urbanisme peut porter la largeur de la bande littorale visée au premier alinéa du présent paragraphe à plus de cent (100) mètres, lorsque des motifs liés à la sensibilité des milieux ou à l'érosion des côtes le justifient.

### Art.392    **Voies de circulation et de desserte**

La réalisation de nouvelles routes est organisée par les dispositions du présent article.

Les nouvelles routes de transit sont localisées à une distance minimale de trois cent (300) mètres du rivage.



La création de nouvelles routes sur les plages, cordons lagunaires, dunes ou en corniche est interdite.

Les nouvelles routes de desserte locale ne peuvent être établies sur le rivage ni le longer.

Toutefois, les dispositions du présent article ne s'appliquent pas en cas de contraintes liées à la configuration des lieux ou le cas échéant, à l'insularité. Le Ministère chargé de l'Environnement est alors consulté sur l'impact de l'implantation de ces nouvelles routes sur la nature.

En outre, l'aménagement de routes dans la bande littorale définie au dernier alinéa de l'article 391 est possible dans les espaces urbanisés ou lorsqu'elles sont nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau.

### **Art.393    Infrastructures nouvelles**

Les installations, constructions, aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à la sécurité maritime et aérienne, à la défense nationale, à la sécurité civile et ceux nécessaires au fonctionnement des aérodromes et des services publics portuaires autre que les ports de plaisance ne sont pas soumis aux dispositions de l'article 392 ci-dessus lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative. Néanmoins une étude d'impact environnementale et sociale est nécessaire même si celle-ci n'enfreigne pas les intérêts supérieurs de l'Etat.

A titre dérogatoire, les stations d'épuration d'eaux usées avec rejet en mer, non liées à une opération d'urbanisation nouvelle, peuvent être autorisées conjointement par les Ministres chargés de l'urbanisme et de l'environnement.

### **Art.394    Servitude de passage**

Une servitude de passage des piétons transversale au rivage, peut être instituée par décision administrative sur les voies et chemins privés d'usage collectif existants, à l'exception de ceux réservés à un usage professionnel.

Cette servitude a pour but de relier la voirie publique au rivage de la mer ou aux sentiers d'accès immédiat à celui-ci en l'absence de voie publique située à moins de trois cent (300) mètres et permettant l'accès au rivage.

### **Art.395    Responsabilité civile**

La responsabilité civile des propriétaires des terrains, voies et chemins grevés par les servitudes définies à l'article 394 ci-dessus ne saurait être engagée au titre de dommages causés ou subis par les bénéficiaires de ces servitudes.

## Chapitre 2 : activités exercées sur le littoral

### Art.396    **Concession d'exploitation touristique**

Si un ensemble touristique ayant pour effet d'accroître de façon significative l'accueil des populations saisonnières ou d'entraîner une modification substantielle de l'usage balnéaire ou nautique du littoral n'est pas réalisé en régie par le Ministère chargé du Tourisme, une convention doit être passée avec la personne publique ou privée qui réalise l'opération pour fixer les modalités de gestion, de promotion et d'animation de l'ensemble touristique.

La durée de la convention ne peut excéder quinze (15) ans ou exceptionnellement trente ans si la durée de l'amortissement des aménagements le justifie.

### Art.397    **Concession d'exploitation plaisancière**

Les autorités tutelles d'un port de plaisance accorde la concession en imposant, s'il y a lieu, la reconstitution d'une surface de plage artificielle ou d'un potentiel conchylicole ou aquacole équivalent à ce qui aura été détruit par les travaux de construction.

### Art.398    **Installations plaisancières**

Les bassins et plans d'eau destinés à l'accueil des navires de plaisance doivent être incorporés au domaine public, avec une bande bord à quai, reliée à la voirie publique, d'une largeur suffisante pour la circulation et l'exploitation des installations, avant d'être mis en communication avec la mer ou avec des bassins portuaires existants.

### Art.399    **Interdiction d'extraction de matériaux**

Les extractions de matériaux miniers, géologiques situées entre 0 et 100 mètre sont interdites dans la mesure où elles risquent de compromettre, directement ou indirectement, l'intégrité des plages, dunes littorales, falaises, marais, vasières, zones d'herbiers, frayères, gisements naturels de coquillages vivants et exploitations de cultures marines. Les personnes qui s'adonnent à des telles extractions s'exposent à des amendes et des peines d'emprisonnement.

Cette disposition ne peut toutefois faire obstacle aux travaux de dragage effectués dans les ports et leurs chenaux ni à ceux qui ont pour objet la conservation ou la protection d'espaces naturels remarquables.

## Chapitre 3 : Qualité des eaux

### Art.400    **Exigence de normes de qualité**

Des normes de qualité des eaux peuvent être fixées par les autorités compétentes de l'Union des Comores dans certaines zones des mers et océans, des étangs salés, des estuaires et des deltas jusqu'à la limite de salure des eaux,

en fonction de leur contribution aux activités d'exploitation et de mise en valeur des ressources biologiques de ces zones.

Ces activités peuvent être réglementées ou interdites en fonction de ces normes de qualité. Cette disposition s'applique également à la commercialisation des produits végétaux ou animaux issus de ces eaux et destinés à la consommation humaine.

#### **Art.401 Rejets, déversements et écoulements**

Il est interdit de jeter, déverser ou laisser écouler directement ou indirectement en mer ou dans la partie des cours d'eau, canaux ou plans d'eau où les eaux sont salées, des substances ou organismes nuisibles pour la conservation ou la reproduction des espèces biologiques marines, des mammifères marins, poissons, crustacés, coquillages, mollusques ou végétaux, ou de nature à les rendre impropres à la consommation.

Toute infraction à la présente disposition est passible d'une amende de 1.000.000 KMF à 10.000.000 KMF de francs comoriens.

En cas de condamnation pour infraction aux dispositions du présent article, le tribunal fixe en outre, s'il y a lieu, les mesures à prendre pour faire cesser l'infraction ou en éviter la récurrence et le délai dans lequel ces mesures devront être exécutées ainsi qu'une astreinte de 10.000 KMF à 60.000 KMF par jour de retard dans l'exécution des mesures ou obligations imposées. L'astreinte cesse de courir le jour où ces dernières sont complètement exécutées. Elle est alors liquidée par le tribunal à la demande de l'intéressé et recouvrée par le comptable du Trésor comme une amende pénale. Elle ne donne pas lieu à contrainte par corps.

Le présent article ne s'applique qu'aux rejets, déversements ou écoulements provenant de dépôts ou d'installations fixes.

### **Chapitre 4 : Rivage de la mer**

#### **Art.402 Délimitation du rivage**

La Commission Nationale de Délimitation des Frontières Maritimes prévue à l'article 36 du présent Code Maritime, détermine les zones qui constituent les parties intégrantes du Domaine Public Maritime naturel,

#### **Art.403 Avis de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes**

Les demandes de délimitation des rivages de la mer sur un site déterminé peuvent être formulées par des particuliers, justifiant d'un intérêt spécifique à cette opération, auprès de l'Autorité compétente, après avis de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes. La délimitation peut également être demandée par toute Administration ou Collectivité locale intéressée.

## Chapitre 5 : Règlementation de la plage

### **Art.404 Utilisation privative du domaine**

Les décisions d'utilisation du domaine public maritime tiennent compte de la vocation des zones concernées et de celles des espaces terrestres avoisinants, ainsi que des impératifs de préservation des sites et paysages du littoral et des ressources biologiques ; elles sont à ce titre coordonnées notamment avec celles concernant les terrains avoisinants ayant vocation publique.

Sous réserve des textes particuliers concernant la défense nationale et des besoins de la sécurité maritime, tout changement substantiel d'utilisation de zones du domaine public maritime est préalablement soumis à enquête publique.

### **Art.405 Travaux d'utilité publique**

En dehors des zones portuaires et industrielles portuaires, et sous réserve de l'exécution des opérations de défense contre la mer et de la réalisation des ouvrages et installations nécessaires à la sécurité maritime, à la défense nationale, à la pêche maritime, à la saliculture et aux cultures marines, il ne peut être porté atteinte à l'état naturel du rivage de la mer, notamment par endiguement, assèchement, enrochement ou remblaiement, sauf pour des ouvrages ou installations liés à l'exercice d'un service public ou l'exécution d'un travail public dont la localisation au bord de mer s'impose pour des raisons topographiques ou techniques impératives et qui ont donné lieu à une déclaration d'utilité publique.

### **Art.406 Autorisations spéciales d'occupation**

Des autorisations d'occupation temporaire du domaine public peuvent être accordées à des personnes publiques ou privées pour l'aménagement, l'organisation et la gestion de zones de mouillages et d'équipement léger lorsque les travaux et équipements réalisés ne sont pas de nature à entraîner l'affectation irréversible du site.

Ces autorisations sont accordées par priorité aux communes ou groupements de communes ou après leur avis si elles renoncent à leur priorité, à des personnes publiques ou privées. Le bénéficiaire d'une telle autorisation peut être habilité à percevoir des usagers une redevance pour services rendus.

### **Art.407 Liberté et gratuité d'usage**

L'accès des piétons aux plages est libre sauf si des motifs justifiés par des raisons de sécurité, de défense nationale ou de protection de l'environnement nécessitent des dispositions particulières.

L'usage libre et gratuit par le public constitue la destination fondamentale des plages au même titre que leur affectation aux activités de pêche et de cultures marines.

Les concessions de plage sont accordées ou renouvelées après enquête publique ; elles préservent la libre circulation sur la plage et le libre usage par le public d'un espace d'une largeur significative tout le long de la mer. Tout contrat de concession doit déterminer la largeur de cet espace en tenant compte des caractéristiques des lieux.

Les concessions de plage et les sous-traités d'exploitation sont portés à la connaissance du public par le concessionnaire. Sauf autorisation donnée par les gouverneurs dans les îles autonomes, après avis du maire, la circulation et le stationnement des véhicules terrestres à moteur autres que les véhicules de secours, de police et d'exploitation sont interdits, en dehors des chemins aménagés, sur le rivage de la mer et sur les dunes et plages appartenant au domaine public ou privé des personnes publiques lorsque ces lieux sont ouverts au public.

Les concessions de plage sont accordées par priorité aux communes ou groupements de communes ou, après leur avis si elles renoncent à leur priorité, à des personnes publiques ou privées après publicité et mise en concurrence préalable. Les éventuels sous traités d'exploitation sont également accordés après publicité et mise en concurrence préalable.

#### **Art.408 Police des plages**

Le maire exerce la police des baignades et des activités nautiques pratiquées à partir du rivage avec des engins de plage et des engins non immatriculés. Cette police s'exerce en mer jusqu'à une limite fixée à trois cent (300) mètres à compter de la limite des eaux.

Le maire réglemente l'utilisation des aménagements réalisés pour la pratique de ces activités. Il pourvoit d'urgence à toutes les mesures d'assistance et de secours.

Le maire délimite une ou plusieurs zones surveillées dans les parties du littoral présentant une garantie suffisante pour la sécurité des baignades et des activités mentionnées ci-dessus. Il détermine des périodes de surveillance. Hors des zones et des périodes ainsi définies, les baignades et activités nautiques sont pratiquées aux risques et périls des intéressés.

Le maire est tenu d'informer le public par une publicité appropriée, en mairie et sur les lieux où elles se pratiquent, des conditions dans lesquelles les baignades et les activités nautiques sont réglementées ainsi que des résultats des contrôles de la qualité des eaux de ces baignades accompagnés des précisions nécessaires à leur interprétation.

## **TITRE II : PROTECTION ET PRESERVATION DU MILIEU MARIN**

### **Chapitre 1 : Généralité**

#### **Art.409 Obligation d'ordre général**

L'Union des Comores a le droit souverain d'exploiter ses ressources naturelles selon sa politique en matière d'environnement et conformément à son obligation de protéger et préserver le milieu marin et ce, sans préjudice des dispositions de la partie XII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

### **Chapitre 2 : Gestion du milieu marin**

#### **Art.410 Pollution d'origine tellurique**

L'Union des Comores adopte des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin d'origine tellurique, y compris la pollution provenant des rivières, estuaires, pipe-lines et installations de décharge en tenant compte des règles et des normes ainsi que des pratiques et procédures recommandées, internationalement convenues.

Il prend aussi les mesures tendant à limiter autant que possible l'introduction dans le milieu marin de substances toxiques, nuisibles ou nocives, en particulier de substances non dégradables.

#### **Art.411 Pollution résultant d'activités relatives aux fonds marins**

L'Union des Comores adopte des lois et règlements afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant directement d'activités relatives aux fonds marins qui relèvent de sa juridiction ou provenant d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages relevant de sa juridiction.

#### **Art.412 Immersion de déchets**

L'Union des Comores adopte des lois et règlements afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par immersion de déchets.

L'immersion de déchets dans la mer territoriale et la zone économique exclusive ou sur le plateau continental est strictement interdite.

#### **Art.413 Pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique**

L'Union des Comores, dans les limites de l'espace aérien où s'exerce sa souveraineté ou à l'égard des navires battant son pavillon ou des aéronefs enregistrés sur son territoire, adopte des lois et règlements afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin d'origine atmosphérique ou transatmosphérique, en tenant compte des règles et des normes, ainsi que des

pratiques et procédures recommandées, internationalement convenues, ainsi que de la sécurité de la navigation aérienne.

#### **Art.414 Pollution par les navires**

L'Union des Comores adopte des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires battant son pavillon.

Ces lois et règlements ne seront pas moins efficaces que les règles et normes établies par les conventions internationales. Ils doivent notamment :

- prendre les dispositions concernant la conception, la construction et l'armement des navires ;
- munir de certificats, les navires respectant les normes applicables ;
- contrôler l'état de navigabilité des navires et n'autoriser ceux qui ne sont pas dans les normes à poursuivre leur route qu'après avoir effectué les réparations nécessaires dans le port le plus proche ;
- accepter comme preuves de l'état du navire les certificats délivrés par les autres Etats à moins qu'il n'y ait de sérieuses raisons de penser que l'état du navire ne correspond pas essentiellement aux mentions portées sur les certificats ;
- reconnaître aux Etats côtiers le droit de prendre et faire appliquer au-delà de la mer territoriale des mesures proportionnées au dommage effectif ou potentiel afin de protéger leur littoral ou les intérêts qui y sont liés, y compris la pêche, la lutte contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident en mer ou autre incident survenu à bord.

### **Titre III : POLLUTION MARINE**

#### **Chapitre 1 : Généralité**

#### **Art.415 Champ d'application**

Le présent livre s'applique :

- (1). aux navires battant pavillon comorien, même en haute mer ;
- (2). aux navires étrangers se trouvant dans les eaux sous juridiction de l'Union des Comores.

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 internationale de 1969, quel que soit le pavillon du navire concerné.

#### **Art.416 Exclusion**

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

#### **Art.417    Domaine d'application**

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 marin ratifiées par l'Union des Comores, 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 de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ;
- 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.

### **Chapitre 2 : Dispositions communes concernant la prévention des différentes formes de pollution par les navires et autres engins flottants en mer**

#### **Art.418    : Limites du champ d'application**

Les dispositions des articles 424 à 433 ci-dessous, relatives aux interdictions de rejets ou de jets à la mer des différentes catégories de substances polluantes ne s'appliquent pas :

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

#### **Art.419    Société de classification agréée**

Les certificats internationaux de prévention de la pollution dont doivent être titulaires les navires et les plates-formes conformément aux règles des Annexes



I (5), II (11) et IV (4) à la Convention MARPOL 73/78, sont délivrés par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes après une visite technique passée dans des conditions conformes aux dispositions de ladite Convention.

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes peut déléguer à une Société de Classification agréée le soin de délivrer les certificats énoncés au paragraphe 1. Dans ce cas, une convention d'agrément conforme au modèle diffusé par l'Organisation Maritime Internationale doit être conclue avec ladite Société. Une liste des sociétés de classification reconnues agréées par l'Union des Comores est publiée au journal officiel.

#### **Art.420 Prérogatives de l'Etat du port**

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes exerce, à l'égard des navires étrangers présents dans les eaux et ports de l'Union des Comores les prérogatives de l'État du Port prévues à l'article 5 de la Convention MARPOL 73/78, et aux articles 218 à 220 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, 1982.

#### **Art.421 Enquêtes nautiques**

Tout accident survenu à un navire battant pavillon comorien soumis aux dispositions du présent Code donne lieu à une enquête spécifique lorsque cet accident a eu, pour le milieu marin, des conséquences néfastes importantes.

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

#### **Art.422 Obligation de rendre compte**

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

- de tout accident de mer, au sens de la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, dite INTERVENTION 69, dont il est victime,
- de tout événement survenu à bord dudit navire qui entraîne ou risque d'entraîner un événement de pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en cas de pollution accidentelle par les hydrocarbures, dite OPRC 90,

- de tout événement observé en mer qui entraîne un rejet d'hydrocarbures,
- de toute présence d'hydrocarbures,
- de tout rejet, au cours de l'exploitation du navire, d'hydrocarbures ou substances liquides nocives dépassant la quantité ou le taux instantané autorisé aux termes de MARPOL 73/78,
- de tout jet ou probabilité de jet de substances nuisibles en colis, y compris dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions citernes ou des wagons-citernes.

Les dispositions du présent article sont applicables aux navires étrangers navigants dans les eaux sous juridiction nationale.

#### **Art.423 Notification et transmission de rapport**

Tout rapport relatif à un événement de mer, survenu dans les eaux sous juridiction nationale, entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles, fait l'objet de la part de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes des notifications et transmissions prévues à l'article 8 de la Convention MARPOL 73/78.

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes transmet en particulier sans retard lesdits rapports à :

1. l'autorité maritime de l'Etat du pavillon ;
2. tout autre État susceptible d'être touché par l'événement.

### **Chapitre 3 : Prévention de la pollution par les hydrocarbures**

#### **Art.424 Interdiction à tout navire**

Sous réserve des dispositions de l'article 418 et 426 du présent Code, le rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélange d'hydrocarbures dans les eaux maritimes comoriennes est interdit à tous les navires autres que les pétroliers, sauf lorsque les conditions suivantes sont réunies :

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

#### **Art.425 Interdiction à tout pétrolier**

Sous réserve des dispositions de l'article 418, le rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures dans les eaux maritimes comoriennes est interdit à tout pétrolier, sauf lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- le pétrolier effectue un tel rejet est en route,
- le pétrolier est à plus de 50 milles des lignes de base servant à déterminer la mer territoriale,
- le taux instantané du rejet d'hydrocarbures ne dépasse pas 60 litres par mille marin,
- la quantité totale d'hydrocarbures rejetée à la mer ne dépasse pas 1/15 000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent,
- le pétrolier utilise, sauf dans les cas prévus à la règle 15 § 3 de l'annexe I de MARPOL 73/78 un système de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures et un ensemble de citernes de décantation tels que prescrits à cette même règle 15.

#### **Art.426 Exclusion du champ d'interdiction**

Les dispositions des articles 424 et 425 ci-dessus ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé.

Les dispositions de l'article 430 ne s'appliquent pas au rejet de mélanges d'hydrocarbures qui, non dilués, ont une teneur en hydrocarbures inférieure ou égale à 15 parts par million.

#### **Art.427 Registre d'hydrocarbures**

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

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

#### **Art.428 Plan d'urgence**

Tout navire doit avoir à son bord un plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures établi conformément aux dispositions adoptées par l'Organisation Maritime Internationale.

### **Chapitre 4 : Prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportés en vrac**

#### **Art.429 Champ d'application**

Sous réserve des dispositions de l'article 418, est interdit, tout rejet à la mer :

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

### **Chapitre 5 : Prévention de la pollution par les substances nocives transportés par mer en colis, conteneurs, citernes mobiles, camions ou camions wagons des navires**

#### **Art.430    **Champ d'application****

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

#### **Art.431    **Modes opératoires****

Le transport par mer des substances visées à l'article 430 ci-dessus, s'effectue selon la réglementation spécifique, résultant du Code international pour le transport des Marchandises dangereuses par mer (Code IMDG).

### **Chapitre 6 : Prévention de la pollution par les eaux usées des navires**

#### **Art.432    **Conditions****

Sous réserve des dispositions de l'article 418, le rejet des eaux usées à la mer est interdit à moins que les conditions de broyage, de désinfection et de traitement des effluents prévues à l'annexe IV de MARPOL 73/78 ne soient remplies.

### **Chapitre 7 : Prévention de la pollution par les ordures des navires**

#### **Art.433    **Interdictions spécifiques****

Sous réserve des dispositions de l'article 418 :

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

servant à déterminer la mer territoriale, ou à moins de 3 milles s'ils ont été broyés et concassés.

## **Chapitre 8 : Prévention de la pollution par les immersions de déchets à partir de navire**

### **Art.434    Champ d'application**

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

### **Art.435    Interdictions**

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

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

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

### **Art.436    Immersion autorisée**

L'immersion de déchets ne peut pas être autorisée :

1. dans des zones définies par Arrêtés des ministres compétents pour protéger les intérêts de la défense nationale, des télécommunications et des ressources faunistiques et touristiques ;
2. sauf dérogation particulière accordée par l'autorité administrative compétente, à moins de 150 milles de la terre la plus proche et à une profondeur suffisante en ce qui concerne les déchets tels que les conteneurs, ferrailles, déchets métalliques ou volumineux, ainsi que les épaves de navires, plates-formes et autres installations en mer.

### **Art.437    Permis d'immersion**

Les permis d'immersion sont délivrés par le Ministre chargé de la Marine Marchande, conjointement avec le Ministre chargé de l'Environnement, après qu'il ait été procédé à une étude d'impact sur le site d'immersion proposé.

## **Chapitre 9 : Dispositions particulières aux pétroliers à simple coque**

### **Art.438    Refus d'admission**

Les navires pétroliers à simple coque assujettis à la Convention MARPOL ne seront plus admis dans les ports de l'Union des Comores à compter des dates ci-après :

1) immédiatement, en ce qui concerne :

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

2) à la date anniversaire de leur livraison, selon le calendrier mentionné à l'article 439 ci-dessous, en ce qui concerne :

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

#### **Art.439 Conditions d'application**

La date anniversaire de la livraison considérée pour l'application de l'interdiction de la simple coque en ce qui concerne les navires pétroliers visés au paragraphe 2) de l'article 438 ci-dessus est celle qui échoit :

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

#### **Art.440 Dérogations**

Les principes et le calendrier d'élimination des pétroliers à simple coque fixés dans le présent titre, peuvent recevoir certaines dérogations, accordées par l'Etat du Pavillon, en fonction des résultats de la procédure d'évaluation de l'état du navire (CAS), conformément aux dispositions des Règles 13 G et 13 H de l'Annexe I révisée de la Convention MARPOL. En aucun cas, ces dérogations ne peuvent aboutir au maintien de pétroliers à simple coque de plus de 25 ans d'âge.

## **Chapitre 10 : Dispositions particulières applicables aux plateformes en mer**

### **Art.441 Refus d'admission**

Nonobstant les dispositions spécifiques des articles 442 à 445 ci-après, les plates-formes d'exploration ou d'exploitation des ressources minérales dans les limites de la zone économique exclusive, qu'elles soient fixes ou flottantes, sont soumises aux dispositions des articles 418, 424, 426, 427 et 428 du présent Code.

### **Art.442 Contrat d'exploitation**

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

En cas d'incident de pollution, une enquête sera effectuée à la diligence de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes ; les rapports d'incident et les rapports d'enquête nautique seront établis et diffusés conformément aux règles de la Convention MARPOL, dans les mêmes conditions que pour les navires.

### **Art.443 Interdiction territoriale**

Conformément à la règle 9 paragraphes 1 (a) et 7 de l'annexe I de la Convention MARPOL 73/78, telle qu'amendée, les rejets à la mer d'hydrocarbures et de mélanges d'eau et d'hydrocarbures par les plates-formes de forage et autres plates-formes, lorsqu'elles sont stationnaires, sont interdits sauf au-delà d'un rayon de 12 milles marins de la terre la plus proche lorsque la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas 100 parts par million(100ppm).

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

### **Art.444 Modes opératoires**

Les rejets, dépôts ou écoulements visés à l'article 443 ci-dessus ne peuvent être effectués que selon les procédures et modalités fixées par les textes spécifiques réglementant les activités qui les génèrent.

Toute autorisation de rejet ou dépôt délivrée en application des textes législatifs et réglementaires susvisés, est subordonnée à l'avis préalable de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

### **Art.445 Dispositifs de sécurité**

Un périmètre de sécurité sera établi par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes autour des installations fixes participant à l'exploration ou à l'exploitation du plateau continental.

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

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

Au même titre que les navires, les plates-formes doivent disposer d'un plan d'urgence en cas de situation critique pour l'environnement.

## **Chapitre 11 : Dispositions particulières applicables aux ports maritimes**

### **Art.446 Réception des résidus**

Les exploitants de ports ou de terminaux portuaires doivent installer et mettre à la disposition des navires les capacités de réception des résidus d'hydrocarbures d'une capacité suffisante au regard des critères énumérés en paragraphe 3 de la Règle 12 de l'Annexe I, à la Convention MARPOL 73/78, pour ce qui concerne les ports et terminaux de chargement.

### **Art.447 Plan d'urgence**

Les exploitants de terminaux privés devront signaler à la Capitainerie du port le plus proche, les mouvements des navires qu'ils opèrent, les quantités et la nature des hydrocarbures à bord, et celles des hydrocarbures chargés.

Comme les terminaux à terre, les terminaux « off-shore » sont tenus de disposer d'un plan d'urgence, et de capacités de réception des résidus appropriés.

## **Chapitre 12 : Contrôle**

### **Art.448 Personnels habilités**

Le contrôle technique des dispositifs de prévention de la pollution à bord des navires et autres engins en mer est effectué par les représentants habilités de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes, dans des conditions conformes à la Règle 4 de l'Annexe I de la Convention MARPOL 73/78, à la Règle 10 de l'Annexe II et à la Règle 3 de l'Annexe IV de ladite Convention.

Les contrôles seront effectués à bord des navires étrangers dans les eaux et ports de l'Union des Comores, en tenant compte des dispositions de l'article 5 de la Convention MARPOL 73/78. Avant toute intervention à l'encontre d'un navire étranger à bord duquel des déficiences ont été constatées, et notamment en cas



d'interdiction d'appareillage de ce navire, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes procédera comme il est indiqué aux articles 260 et 261 du présent Code.

### **Chapitre 13 : Mise en demeure du propriétaire ou de l'armateur ou de l'exploitant du navire**

#### **Art.449 Mesures conservatoires**

En cas d'avarie ou d'accident de mer survenu à tout navire transportant ou ayant à son bord des substances nocives ou dangereuses ou des hydrocarbures et pouvant créer un danger grave d'atteinte à la faune et à la flore marine, au littoral et à son environnement ou à tout autre intérêt connexe au sens de l'article II-4 de la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures de 29 novembre 1969, l'armateur, le propriétaire ou l'exploitant du navire peut être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour faire face à ce danger ;

Si la mise en demeure :

- reste sans effet, ou
- ne produit pas les effets attendus dans le délai imparti,
- ou d'office en cas d'urgence, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes peut prendre toutes dispositions utiles et faire exécuter les mesures nécessaires aux frais, risques et périls de l'armateur, du propriétaire ou de l'exploitant et recouvrer le montant de leurs coûts auprès de ces derniers.

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent également aux navires en état d'avarie ou accidenté sur le domaine public maritime et dans les ports de l'Etat et leurs accès.

#### **Art.450 Modalités**

Les prestations des biens et les services nécessaires à l'exécution des mesures prises en application de l'article 449 ci-dessus peuvent être obtenus :

- Soit par accord amiable,
- Soit par réquisition.

### **Chapitre 14 : Opération de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures et autres substances nocives**

#### **Art.451 Plan national et plans locaux**

Un Plan national et des Plans Locaux (par île) de lutte contre le déversement des hydrocarbures en mer sont mis en place.

La conduite des opérations dans le cadre de ces plans s'effectuera sous l'autorité et la responsabilité du Président de la République.

#### **Art.452    Coopération régionale**

Dans le cadre de la mise en œuvre de son Plan National et ses Plans Locaux de lutte contre le déversement d'hydrocarbures en mer, l'Union des Comores s'efforcera d'appliquer les règles et procédures de coopération prévues par la Convention internationale de 1990, sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC) et par la Convention internationale de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les substances nocives (Convention OPRC/HNS). Cette coopération s'exercera en priorité au plan régional.

#### **Chapitre 15 : Responsabilité civile et obligation d'assurance du propriétaire de navire pour les dommages de pollution dus à la pollution par les hydrocarbures et autres que ceux provoqués par les hydrocarbures transportés en tant que cargaison**

#### **Art.453    Champ d'application**

Les dispositions du présent titre s'appliquent :

1. aux dommages par pollution survenus :
  - Sur le territoire, y compris la mer territoriale, et
  - Dans la zone économique exclusive.
2. aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou réduire de tels dommages.

#### **Art.454    Définition**

Aux termes du présent titre :

- « navire » signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac ;
- « dommage par pollution » signifie :
  - i. le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de

l'environnement autre que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront,

- ii. le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.

#### **Art.455    Responsabilité du dommage**

Tout propriétaire d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est responsable des dommages de pollution résultant d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de son navire dans les conditions et dans les limites fixées par la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par les hydrocarbures (CLC 92), telle qu'amendée.

#### **Art.456    Procédure**

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

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

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

Le propriétaire n'est pas admis à limiter sa responsabilité en vertu du présent chapitre s'il est prouvé que les dommages de pollution proviennent d'un acte ou omission qu'il a commis personnellement soit avec l'intention de causer le dommage, soit témérement en sachant qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Les personnes autres que le propriétaire du navire, qui ont pu concourir à la réalisation des dommages de pollution, ne peuvent être poursuivies en dédommagement que si ces dommages résultent de leur fait ou omission personnel, commis soit avec l'intention de causer le dommage, soit témérement en sachant qu'un tel dommage en résulterait probablement. Ils ne sont pas admis à limiter leur responsabilité.

#### **Art.457    Droit recours**

Aucune disposition ne saurait porter atteinte au droit de recours du propriétaire responsable contre tout tiers ayant contribué au dommage, notamment le chargeur, le propriétaire ou le destinataire de la cargaison.

#### **Art.458    Assurance**

Tout propriétaire d'un navire battant pavillon comorien transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac ne peut laisser ce navire entreprendre une navigation maritime s'il ne justifie d'une assurance ou d'une garantie déterminée en application de la Convention CLC 92.

Quel que soit son pavillon, aucun navire transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac ne peut avoir accès aux ports de l'Union des Comores , ou à des installations terminales situées dans ses eaux territoriales, s'il n'est muni d'un certificat attestant que la responsabilité civile de son propriétaire pour les dommages par pollution est couvert par une assurance ou une autre garantie financière, tel que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour un montant fixé par application des limites de responsabilité prescrites au présent chapitre.

### **Chapitre 16 : Responsabilité civile et obligation d'assurance du propriétaire de navire pour les dommages de pollution provoqués par les substances dangereuses ou nocives transportés en tant que cargaison**

#### **Art.459 Assurance en responsabilité**

Le propriétaire de tout navire est responsable des dommages de pollution provoqués par des hydrocarbures provenant des soutes de ce navire. Tout navire d'une jauge brute supérieure à 1000 devra pouvoir justifier d'une assurance couvrant cette responsabilité.

#### **Art.460 Limitation de responsabilité pour hydrocarbures provenant des soutes**

La responsabilité visée à l'article précédent est limitée et mise en jeu dans les mêmes conditions et selon les mêmes montants que celle qui découle d'une façon générale des créances maritimes, telle qu'elle est prévue au Livre IV, Titre III du présent Code.

#### **Art.461 Champ d'application**

Le propriétaire de tout navire transportant en tant que cargaison des substances dangereuses ou nocives, telles que définies par le Code IMDG, autre que les hydrocarbures, est responsable des dommages de pollution qui peuvent être causés par lesdites substances, y compris le cas échéant les dommages corporels. Il répond également des dommages causés par l'incendie ou l'explosion provoqué par ces substances.

#### **Art.462 Limitation de responsabilité pour substances dangereuses ou nocives**

La responsabilité du propriétaire de navire visée à l'article précédent est mise en jeu dans les mêmes conditions que celle qui découle des dommages de pollution par les hydrocarbures transportés en tant que cargaison, telle qu'elle est prévue au Chapitre 15 du présent Livre; toutefois, les limites de responsabilité applicables sont fixées aux montants ci-après :

- 100 millions d'unités de compte pour les navires d'une jauge brute inférieure ou égale à 2000 ;

- 1.500 unités de compte en sus pour chaque unité de jauge brute additionnelle comprise entre 2001 et 50.000 ;
- 360 unités de compte en sus pour chaque unité de jauge brute additionnelle au-dessus de 50.000.

Le propriétaire de tout navire transportant des substances dangereuses ou nocives, autre que les hydrocarbures, doit pouvoir justifier d'une assurance couvrant sa responsabilité à concurrence des montants indiqués ci-dessus.

La limitation de responsabilité visée au présent article est écartée dans les mêmes cas que ceux mentionnés à l'article 456 ci-dessus.

## **TITRE IV : PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

### **Chapitre 1 : Délits concernant la protection et la préservation du milieu marin**

#### **Art.463 Pollution du milieu marin par les navires battant pavillon comorien**

Sans préjudice des dommages intérêts éventuels, sera puni d'une amende de 400.000 KMF à 400.000.000 et d'un emprisonnement de six mois à trois ans ou de l'une de ces deux peines seulement, tout navire qui ne se conforme pas aux prescriptions du présent Code relatives à la protection et à la préservation du milieu marin.

Nonobstant l'application des peines prévues à l'alinéa précédent à l'égard du capitaine ou des membres de l'équipage, si l'infraction a été commise sur ordre exprès du propriétaire ou de l'exploitant du navire, ce propriétaire ou cet exploitant sera puni de peines qui peuvent être portées au double de celles prévues à l'alinéa précédent.

#### **Art.464 Cas des navires étrangers**

Dans la mer territoriale comorienne et dans les eaux intérieures comoriennes, les dispositions de l'article précédent s'appliquent aux navires étrangers même immatriculés dans un territoire relevant d'un Gouvernement non adhérent aux conventions internationales relatives à la protection et à la préservation du milieu marin.

#### **Art.465 Pollution commise par une personne non membre de l'équipage**

Sera puni des peines prévues à l'article 899 toute personne physique ou morale qui, par son activité en mer ou à terre, porte atteinte à la protection et/ou à la préservation du milieu marin.

**Chapitre 2 : Répression des infractions aux règles de prévention de la pollution marine par les navires, et des délits de pollution commis par les navires**

**Art.466    Champ d'application**

Sous réserve des dispositions applicables dans les cas visés aux articles 1048 et 1050 ci-dessous, les infractions aux dispositions du présent Livre sont prévues et réprimées au Titre III du Livre X du présent Code.

**LIVRE VII : TRAVAIL MARITIME**

**TITRE I : GENS DE MER**

**Chapitre 1 : Généralité**

**Art.467    Champ d'application**

Les dispositions du présent titre sont applicables aux contrats d'engagement maritime de tout marin, embarqué sur un navire battant pavillon comorien quelle que soit sa nationalité.

**Art.468    Définitions**

Est considéré comme marin toute personne quel que soit son sexe, embarquée et inscrite au rôle d'équipage pour exercer une fonction relative à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation d'un navire en vue d'entreprendre une expédition maritime.

Les marins constituent l'équipage du navire, placé sous l'autorité du Capitaine. Le terme « marin » couvre les officiers, exerçant des fonctions de responsabilité et d'encadrement à bord du navire, et les personnels d'exécution.

Tout marin, inscrit sur les matricules de l'Union des Comores, a vocation à être embarqué sur un navire battant pavillon comorien, sous réserve qu'il remplisse les conditions de qualification professionnelle requises pour la fonction à laquelle il postule à bord de ce navire.

Est considéré comme armateur, au sens de l'article 2 et 628 du Code, tout particulier, toute société, tout service public qui arme ou exploite un navire et notamment emploie des marins.

## Chapitre 2 : Conditions d'exercice

### Art.469     **Conditions d'accès à la profession de marin**

Toute personne désirant exercer la profession de marin comorien, doit remplir les conditions suivantes :

1. Avoir la nationalité comorienne,
2. Être âgé de dix-huit ans au moins,
3. Être apte physiquement,
4. Satisfaire aux conditions de qualification professionnelle exigées par la réglementation en vigueur,
5. N'avoir pas fait l'objet de condamnation à une peine privative de liberté d'une durée supérieure à six mois.

Par dérogation aux conditions posées ci-dessus, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes peut autoriser l'embarquement de mineurs âgés d'au moins 16 ans aux fins d'apprentissage ou comme stagiaires.

L'âge de la retraite est fixé à 55 ans.

### Art.470     **Certificat médical**

Tout marin désirant travailler à bord d'un navire doit présenter un certificat médical d'aptitude attestant qu'il est médicalement apte à exercer ses fonctions.

Tout marin doit, au moment de son embauche et chaque année, passer une visite médicale d'aptitude.

Un certificat médical reste valide pendant un (1) an au maximum.

Dans le cas d'urgence, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes peut autoriser un marin à poursuivre son embarquement sans certificat médical valide jusqu'au prochain port d'escale où il pourra se faire délivrer un certificat médical par un médecin qualifié, à condition que :

- la durée de cette autorisation ne dépasse pas trois (3) mois ;

- l'intéressé soit en possession d'un certificat médical d'une date récente périmé.

#### **Art.471 Recrutement et placement des marins**

Le placement des marins ne peut faire l'objet d'une activité exercée dans un but lucratif par aucune personne, société ou établissement. Aucune opération de placement ne peut donner lieu au paiement d'une rémunération quelconque directe ou indirecte, à une personne, société ou établissement. Cette disposition ne s'applique pas aux marins qui embarquent à bord des navires étrangers, dont les modalités sont fixées par l'article 478.

#### **Art.472 Organe de placement des marins**

L'Etat veille à ce qu'il soit organisé et entretenu un système efficace répondant aux besoins d'offices de placement gratuit des marins.

Ce système peut être organisé et maintenu :

- soit par des associations représentatives des armateurs et des marins agissant en commun sous le contrôle de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes;
- soit en l'absence d'une action combinée de cette nature par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

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

### **Chapitre 3 : L'exercice de la profession de marin**

#### **Art.473 L'inscription des marins**

Pour être inscrit sur les matricules des gens de mer, tenues par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes, et accéder à la profession de marin, les demandeurs doivent remplir les conditions suivantes :

- être ressortissant de l'Union des Comores, seul habilité à demander et obtenir une inscription sur les matricules des gens de mer ;
- conformément aux dispositions de la Convention n° 138 de 1973 de l'O.I.T., avoir l'âge minimum de 16 ans ou 15 ans si l'intéressé est inscrit dans un Centre ou une Ecole de formation professionnelle maritime, dûment reconnu par l'autorité maritime compétente ;
- avoir l'aptitude physique requise par les règlements de l'Union des Comores, cette aptitude devant être constatée par un médecin spécialement habilité à cet effet ;
- ne pas avoir encouru l'une des condamnations mentionnées à l'article 474 ci-après.



#### **Art.474    Restriction**

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.

#### **Art.475    Document d'un marin**

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

Tout marin de l'Union des Comores, 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.

#### **Art.476    Radiation des matricules**

Hors les cas prévus aux articles 474, peuvent être radiés des matricules :

- tout marin qui en fait la demande ;
- tout marin qui, sauf cas de force majeure, 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.

#### **Art.477    Formation et la qualification professionnelle des marins**

Toute fonction à bord ne peut être exercée que par des marins titulaires des brevets ou titres appropriés délivrés par l'Union des Comores ou par d'autres entités étatiques liées par les conventions internationales STCW.

Tout marin doit avoir suivi avec succès une formation à la sécurité individuelle à bord des navires.

Des arrêtés du Ministre chargé de la marine marchande fixent les modalités d'obtention de chaque qualification professionnelle. Toute qualification est soumise à une procédure de visa de validité renouvelable tous les cinq (5) ans.

Les qualifications délivrées par les pays figurant sur la liste blanche de l'Organisation Maritime Internationale sont reconnues par l'Union des Comores et peuvent faire l'objet de délivrance de titre comorien équivalent sur la demande des intéressés.

Un arrêté du Ministre chargé de la marine marchande fixe les modalités d'agrément et de fermeture des établissements de formation maritime en conformité avec les conventions internationales STCW.

Les programmes des examens et les conditions de délivrance des brevets et certificats mentionnés sont fixés par décision de l'autorité maritime de l'Union des Comores, en conformité avec les règles des Annexes à la Convention STCW précitée.

Les sociétés d'armement participent à la qualification des marins en réservant à bord de leur navire un gîte et la formation des stagiaires ou élèves non brevetés.

Les embarquements y afférent se feront en sus de l'effectif de sécurité.

#### **Art.478 Engagement sur un navire étranger**

L'engagement d'un marin comorien à bord d'un navire étranger doit se faire sur autorisation de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes par l'entremise d'une société de placement de droit comorien. Ladite société doit fixer les conditions générales auprès du service central de l'autorité maritime compétente, conformément à l'article 482.

#### **Art.479 Les titres de qualification professionnelle pour les navires de commerce**

Les brevets visés à l'article 477 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 (3000);
- *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 (3000), 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 (500) 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 (500);
- *Certificat de capacité*, pour les fonctions de quart à la passerelle à bord des navires d'une jauge brute supérieure à cinq cent (500), 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 trois mille (3000) KW.
- *Officier mécanicien de 2ème classe*, pour les fonctions de chef mécanicien et second mécanicien d'un navire dont la puissance propulsive est comprise entre 750 et 3000 KW.
- *Officier mécanicien de 3ème classe*, pour les fonctions de chef de quart machine à bord de tout navire de puissance propulsive égale ou supérieure à 750 KW.
- *Diéséliste*, pour les fonctions de conduite des moteurs marins de puissance inférieure à 750 KW.
- *Certificat de matelot qualifié « machine »*, pour les matelots mécaniciens faisant partie d'une équipe de quart à la machine.

## **3. Pour les fonctions d'opérateur radio**

- *Brevet d'officier radioélectricien*, pour tout officier chargé de diriger des tâches relatives au service radioélectrique à bord d'un navire.
- *Certificat de radiotéléphoniste*, pour tout marin habilité à faire fonctionner une station radio téléphonique à bord d'un navire.

### **Art.480 Agents des services**

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.

### **Art.481 Les titres de qualification professionnelle pour les navires de pêche**

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

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

## **TITRE II : ENGAGEMENT MARITIME**

### **Chapitre 1 : Contrat d'embarquement et d'engagement maritime**

## **Art.482 Conditions générales d'engagement**

Les conditions générales d'engagement maritime tiennent lieu de conventions collectives et comme telles, elles doivent être visées par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes après l'accord entre l'armateur et les syndicats de gens de mer ou les représentants élus du personnel naviguant.

Les conditions générales d'engagement maritime doivent ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et leurs obligations respectifs.

Elles doivent être mises à la disposition du marin, affichées à bord et dans les bureaux du service armement.

## **Art.483 Contrat individuel d'embarquement maritime**

Il est interdit d'embarquer un marin sans contrat d'embarquement maritime.

Tout contrat d'embarquement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin en vue d'une expédition maritime, en application des conditions générales d'engagement est un contrat d'embarquement maritime.

En matière de contrat d'embarquement maritime, la capacité de contracter est soumise aux règles de droit commun sous réserve des dispositions de l'article 469 du présent code.

Les contrats d'embarquement et d'engagement maritimes sont rédigés en termes clairs, dans la langue nationale ou officielle, compréhensible par le marin et contiennent sans ambiguïté les droits et obligations respectifs des parties.

Le contrat d'embarquement est signé par l'armateur puis par le marin, au moins quarante-huit (48) heures avant l'embarquement. Le marin y appose la mention manuscrite lu et approuvé pour acceptation.

Le contrat d'engagement est signé par l'armateur et le marin après que ce dernier ait rempli les conditions de stabilisation prévues à l'article 486 du présent code.

Les contrats d'embarquement et d'engagement maritimes sont visés par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

## **Art.484 Types de contrat**

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

1. Si l'embarquement est conclu pour une durée déterminée, le contrat doit contenir l'indication de cette durée, qui ne doit pas être inférieure à deux (2) mois. Le contrat d'embarquement à durée déterminée peut comporter une clause prévoyant l'anticipation ou le report du terme qu'il fixe à un mois près. Toute prolongation de l'embarquement au-delà du report défini ci avant fera l'objet d'un avenant précisant la durée de la prolongation sans

que celle-ci puisse porter la durée totale de l'embarquement au-delà de dix (10) mois.

2. Si l'embarquement est conclu pour une durée indéterminée, le contrat doit fixer obligatoirement le délai de préavis à observer en cas de résiliation par l'une des parties. Ce délai de préavis doit être le même pour les deux parties, il ne peut être inférieur à trente jours ;
3. Si l'embarquement est conclu au voyage, le contrat doit désigner l'objet du voyage, nominativement, par une indication suffisante, le port de départ et le port où le voyage prendra fin et fixer dans le contrat d'embarquement à quel moment des opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port, le voyage sera réputé accompli.

Au cas où la désignation de ce port ne permettrait pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat devra fixer une durée minima et maxima.

Si le voyage se termine avant la durée minima, le marin a droit au paiement de son salaire jusqu'au terme de ladite durée. Si le voyage excède la durée maxima, le marin peut demander son débarquement ou la prolongation de celui-ci d'accord parti.

4. Le contrat à l'essai ne peut être conclu pour une période supérieure à trois mois. Pendant cette période, le contrat peut être résilié par l'une des parties si l'essai n'est pas concluant, sous réserve d'une notification écrite. Dans ce cas, les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur, si le marin n'est pas ressortissant de l'Etat du port de débarquement.

#### **Art.485    Contenu du contrat d'embarquement maritime**

Le contrat d'embarquement maritime doit contenir les mentions suivantes :

1. noms et adresses des parties contractantes ;
2. fonction pour laquelle le marin est embarqué ;
3. durée du contrat ;
4. indice et solde journalière de base ou part de profit revenant au marin en cas de rémunération au rendement ;
5. primes diverses ;
6. indemnités diverses ;
7. avantages en nature s'il en existe ;
8. droit de repos ;
9. droit de congé payé ;
10. montant de la délégation ;

11. soins médicaux
12. numéro d'affiliation à la Caisse Nationale de Prévoyance Sociale ;
13. Numéro d'affiliation à la Caisse de Retraite ;
14. police d'assurance accident (APA) ;
15. police d'assurance décès pour accidents de travail ;
16. délai de préavis en cas de contrat à durée indéterminée ;
17. référence des conditions générales d'engagement ou conventions collectives ;
18. numéro du visa de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

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

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

#### **Art.486 Conditions de stabilisation**

Les marins stabilisés mis en position de service sont tenus :

1. de se mettre à la disposition de leur armement, dans les vingt-quatre heures suivant la notification faite par l'armateur ou son représentant,
4. de prendre leur service à bord de tout navire de l'armement, suivant leur qualification ou leur grade,
5. d'exercer, à la demande de l'armement, toutes les activités dans des emplois correspondant à leur qualification ou à leur grade, à terre ou à bord des navires désarmés,
6. d'informer l'armement, dans les trois jours, de toute maladie ou de toute blessure subie, lorsqu'ils se trouvent à terre et de fournir des pièces justificatives.

#### **Art.487 Pourcentage des marins stabilisés**

Les conditions de stabilisation d'un marin et le pourcentage des marins stabilisés dans un armement seront fixés par un arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

#### **Art.488 Visa de l'Autorité maritime**

Sous peine de nullité, le contrat d'engagement maritime est visé préalablement à l'embarquement par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes. Toutefois, elle

peut refuser son visa lorsque le contrat contient une clause contraire aux dispositions de l'article 485.

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes est mentionné sur le livret professionnel du marin par l'autorité maritime.

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

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

#### **Art.489 Dispositions légales appliquées à un contrat à durée déterminée**

Sauf dispositions expresses et exclusion faite des dispositions concernant la rupture du contrat, les dispositions légales et conventionnelles ainsi que celles résultant des usages, s'appliquent aux marins liés par un contrat d'engagement à durée déterminée ou conclue pour un voyage.

#### **Art.490 Contrat de louage de service**

Le contrat de louage de service d'une durée limitée conclu entre un armateur ou son représentant et un marin non inscrit au rôle d'équipage est régi par les dispositions du Code du Travail.

### **Chapitre 2 : Cessation des contrats d'embarquement et d'engagement maritime**

#### **Art.491 Causes communes de cessation des contrats**

Le contrat d'engagement prend fin sans qu'il y ait lieu de verser les indemnités de préavis et de résiliation prévues dans les articles 494 et 495, dans les cas suivants :

1. le décès du marin ;
2. le débarquement régulier du marin à l'expiration normale du contrat ;
3. résiliation du contrat d'embarquement ou d'engagement sur consentement mutuel des deux parties ;
4. la mise à terre du marin nécessitée par une inaptitude physique dûment constatée par un médecin des gens de mer ou un médecin habilité à cet effet désigné par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes ;
5. débarquement disciplinaire infligé par l'autorité maritime compétente ; conformément aux dispositions de l'article 494.

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

#### **Art.492 Cessation du contrat d'embarquement à durée indéterminée**

Le contrat d'engagement à durée indéterminé peut cesser par la volonté de l'une des parties. Cette résiliation est subordonnée soit à un préavis de un (1) mois donné par la partie qui prend l'initiative de la rupture soit immédiatement après versement d'une indemnité de préavis équivalente à un (1) mois de salaire de base.

Le départ en congé du marin conformément aux dispositions de l'article 514 ne signifie pas que le contrat est rompu. Il n'y a rupture de contrat que dans le cas où le marin n'est pas embarqué ou refuse de rembarquer dans les trente (30) jours qui suivent l'épuisement intégral de son congé.

#### **Art.493 Fin du contrat d'embarquement à durée déterminée**

Un contrat d'engagement à durée déterminée cesse à l'arrivée de son terme. Toute clause de tacite reconduction doit être considérée comme nulle et non avenue. Le marin débarqué, avant le terme de son contrat a droit à une indemnité de résiliation équivalente aux salaires que le marin aurait dû percevoir jusqu'à la fin de son contrat.

#### **Art.494 Débarquement disciplinaire**

L'armateur peut demander le débarquement disciplinaire du marin si celui-ci a commis, soit deux fautes légères, soit une faute grave contre la discipline sanctionnée conformément aux dispositions de l'article 895, soit un délit ou un crime prévu dans le Livre X, Titre III du présent Code.

#### **Art.495 Résiliation des contrats d'embarquement et d'engagement maritimes**

Le marin ou l'armateur a le droit de demander la résiliation judiciaire du contrat d'embarquement ou d'engagement pour inexécution des obligations de l'une des parties.

Une condamnation à des dommages intérêts peut avoir lieu en sus du versement des indemnités prévues aux articles 492 et 493.

### **Chapitre 3 : Effet de cessation des contrats d'embarquement et de débarquement maritime**

#### **Art.496 Rapatriement et conduite du marin**

Le rapatriement d'un marin est la prise en charge de ses frais de retour du port de débarquement à l'étranger à son port de l'Union des Comores d'embarquement.

La conduite d'un marin est la prise en charge de ses frais de retour du port de l'Union des Comores de débarquement à sa résidence habituelle.

#### **Art.497 Cas d'ouverture**



Tout marin a le droit d'être rapatrié aux frais de l'armateur :

- lorsque le contrat d'embarquement ou d'engagement maritime expire alors qu'il se trouve à l'étranger ;
- lorsque le contrat d'embarquement ou d'engagement maritime est dénoncé par l'armateur ou le marin pour des raisons justifiées, alors que le navire est encore à l'étranger ;
- lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues dans le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu des circonstances particulières, alors que le navire hors de port d'embarquement ;
- en cas de naufrage ;
- quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur vis-à-vis du marin ;
- pour cause d'insolvabilité de l'armateur, de vente du navire, de changement d'immatriculation du navire ou pour toute autre raison analogue.

Les frais de rapatriement et de conduite comprennent le transport, la nourriture et l'hébergement du marin. La fourniture des vêtements n'est pas comprise mais, en cas de nécessité, le capitaine doit faire l'avance des frais de vêtements indispensables.

La prise en charge du marin convoqué au bureau de recrutement alors qu'il est dans sa résidence habituelle hors du port d'embarquement comprend :

- à l'embarquement, la conduite de sa résidence habituelle au port d'embarquement ;
- au débarquement, la conduite du port de débarquement à sa résidence habituelle.

Le marin a droit au transport de trente (30) kg de bagages personnelles.

#### **Art.498 Clauses d'ordre public**

Il est interdit à l'armateur :

- d'exiger du marin au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement ;
- de recouvrer auprès du marin les frais de rapatriement sur son salaire ou ses droits sauf si l'intéressé a été reconnu coupable d'un manquement grave aux obligations de son emploi.

#### **Art.499 Indemnisation en cas de perte, de naufrage ou de vente du navire**

Les marins ont droit à une indemnisation adéquate en cas de perte, naufrage ou vente du navire si dans cette dernière situation, le nouveau propriétaire ou employeur ne reprend pas en charge le ou les marins.

L'indemnité due pour le chômage est calculée par jour effectif de chômage, au taux du salaire payable en vertu du dernier contrat d'embarquement ou d'engagement, sans dépasser l'équivalent de deux (2) mois de salaire.

#### **Art.500 Débarquement aux Comores**

Quel que soit le motif de son débarquement, le marin débarqué aux Comores a droit à la conduite jusqu'à sa résidence habituelle.

#### **Art.501 Débarquement à l'étranger**

Le marin débarqué à l'étranger doit être rapatrié aux frais du navire ; néanmoins les frais de rapatriement peuvent être réclamés au marin s'il a été débarqué pour passer en jugement mais reconnu coupable ou pour subir une peine.

#### **Art.502 Rapatriement d'un marin**

En cas de défaillance de l'armateur, et notamment lorsqu'il abandonne le navire dans un port étranger, les marins sont assistés par l'administration maritime et le syndicat des marins avec le concours du Consul de l'Union des Comores, Etat de pavillon, aux frais de l'armateur ou de l'exploitant du navire ou de son représentant dans le port, ou aux frais du consignataire du navire.

### **TITRE III : ORGANISATION DU TRAVAIL**

#### **Art.503 Durée du travail**

La durée normale du travail à bord des navires est fixée à quarante (40) heures par semaine à raison de huit (8) heures par jour. Toutefois, le marin doit, en raison de nécessité de service dont le capitaine est le seul juge, accomplir le travail qui lui est commandé. Il est tenu de travailler au sauvetage du navire et de sa cargaison quelle qu'en soit la durée. Toutes opérations y afférentes doivent être mentionnées dans le journal de bord.

Hors le cas de force majeure mettant en jeu le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison, la durée totale du travail ne doit dépasser douze (12) heures par jour à bord des navires de commerce et de quatorze (14) heures par jour à bord des navires de pêche.

#### **Art.504 Relevé de navigation**

Le relevé de navigation délivré par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes fait office de certificat de travail pour le marin.

Les états de service à l'issue de chaque embarquement sont contenus dans le livret professionnel.

#### **Art.505 Temps de travail effectif**

Sont considérés comme temps de travail effectif et ne rentrent pas dans le décompte ni du congé annuel, ni de la navigation effective :

- les absences au travail pour participer à une formation professionnelle maritime ;
- les jours fériés officiels qu'ils se situent ou non dans la période du congé annuel ;
- les périodes d'incapacité de travail résultant de maladies ou d'accidents, ou pour cause de maternité ;
- les permissions à terre temporaires accordés pendant le contrat d'engagement ;
- les congés compensatoires de toute nature.

#### **Art.506 Organisation du service**

Le service à bord se subdivise :

- en « service à la mer » ; et
- en « service au port ».

Le service du pont et celui de la machine peuvent être répartis en équipes, en bordées ou en quarts.

La composition de chaque groupe ainsi que leurs tâches respectives doivent être clairement définies dans les conditions générales d'engagement.

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

#### **Art.507 Travaux exigibles**

Le marin doit accomplir son service conformément aux conditions générales et contrat d'embarquement ou d'engagement maritimes.

Sauf cas de force majeure, le marin n'est pas tenu, à moins d'une convention contraire, d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il est engagé.

Toutefois, le travail forcé ou obligatoire est interdit.

Le terme "travail forcé ou obligatoire" désigne tout travail ou service exigé d'un individu sous la menace d'une peine quelconque pour lequel ledit individu ne s'est pas offert de plein gré.

Les dispositions de l'alinéa précédent ne s'appliquent pas dans les cas énumérés ci-dessous:

1. Travaux, services, secours requis dans les circonstances d'accidents, naufrages, inondations, incendies ou autres calamités ainsi que dans les cas de brigandages, pillages, flagrants délits, clameurs publiques ou d'exécution judiciaire ;
2. Travaux d'intérêt collectif exécutés en application d'une convention librement consentie par les membres de l'équipage ;
3. Travaux à caractère purement militaire lorsqu'ils sont exigés en vertu des dispositions législatives portant organisation de la défense nationale ;
4. Tout travail exigé d'un individu, comme conséquence d'une condamnation prononcée par une décision judiciaire, à la condition que ce travail ou service soit exécuté sous la surveillance et le contrôle des autorités publiques et qu'il soit destiné à des réalisations d'intérêt public. Cependant, est interdite l'imposition de travail aux marins se trouvant en garde à vue ou le cas échéant en détention préventive.

#### **Art.508 Service de propreté**

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 et ustensiles de plat sans que ce travail puisse donner lieu à rémunération.

#### **Art.509 Heures supplémentaires**

Les heures effectuées au-delà de huit (8) heures par jour sont considérées comme des heures supplémentaires.

Sur chaque navire, le capitaine tient obligatoirement un registre côté et paraphé par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes. Il relate les circonstances qui l'ont emmené à prolonger soit la durée des heures supplémentaires soit la durée des factions de quart ou de garde.

Les heures supplémentaires effectuées par les membres de l'équipage sont enregistrées dans ce cahier. Elles peuvent être remplacées par un forfait qui ne saurait être inférieur à deux (2) heures par jour à bord des navires de commerce et de trois (3) heures par jour à bord des navires de pêche.

Tous les marins stagiaires ne sont pas soumis à des heures supplémentaires.

#### **Art.510 Calcul des heures supplémentaires**

Le taux de rémunération des heures supplémentaires est défini dans les conditions générales d'engagement ou dans les conventions collectives.

Les gains obtenus par des heures supplémentaires s'ajoutent aux salaires mensuels.

La prime de pêche ou la prime de tonnage est payée en sus des heures supplémentaires.

### **Art.511    Repos hebdomadaires**

Un repos ininterrompu de quarante-huit (48) heures dit repos hebdomadaire est dû au marin après cinq (5) jours calendaires de travail.

Il peut être compensé par une permission de quarante-huit (48) heures continues accordée par le capitaine pendant l'escale du navire.

Tout travail effectué le jour de compensation du repos hebdomadaire en suspend l'effet, à moins que ce travail ne soit occasionné par un cas fortuit et que sa durée n'excède pas deux (2) heures.

Les repos hebdomadaires non compensés sont reportés à la fin de l'embarquement.

Les repos non compensés au moment du débarquement du marin ne donnent droit qu'au paiement de l'indemnité journalière de nourriture.

Il ne peut être réembarqué qu'après la jouissance des deux tiers de son droit de repos acquis au moment de son débarquement.

### **Art.512    Jours fériés**

Les marins travaillant le 1<sup>er</sup> mai (fête de travail) ou le 6 juillet (fête de l'indépendance) sont payés au double de leur salaire normal.

Le travail accompli pendant les autres jours de fête légale est rémunéré avec une majoration de quarante pour cent (40%).

Les jours fériés fixés par décret pour les travailleurs à terre s'appliquent aux gens de mer.

### **Art.513    Travail de nuit**

Le travail de nuit pour un marin stagiaire de moins de dix-huit (18) ans est interdit.

Aux fins de la présente norme, le terme « nuit » commence à 22 heures et se termine à 05 heures.

### **Art.514    Droit de congé**

(1).officiers

Sauf dispositions plus favorables des conditions générales ou des contrats individuels d'engagement, le marin a droit à un congé payé de six (6) jours

calendaires par mois d'embarquement s'il s'agit d'un cabotage national. Le congé payé est neuf (9) jours s'il s'agit d'un cabotage régional et navigation long cours.

Le marin doit bénéficier un droit au congé après huit (8) mois de navigation de long cours et doit être débarqué quand il a accompli dix (10) mois de présence à bord pour le cabotage national.

En cas de cessation du contrat d'engagement maritime, l'indemnité de congé est due quelle qu'en soit la cause. Cette indemnité correspond au nombre de jours de congé acquis à la date du débarquement multiplié par le salaire journalier de base tel que défini à l'article 539.

(2). **Autres membres d'équipage**

Sauf dispositions plus favorables des conditions générales ou des contrats individuels d'engagement, le marin a droit à un congé payé de cinq (5) jours calendaires par mois d'embarquement s'il s'agit d'un cabotage national. Le congé payé est sept (7) jours s'il s'agit d'un cabotage régional et navigation long cours.

**TITRE IV : CONDITIONS D'HYGIENE, DE SECURITE ET  
D'ENVIRONNEMENT DUTRAVAIL**

**Chapitre 1 : Généralités**

**Section 1 : Les dispositions générales**

**Art.515    Discipline générale**

L'armateur est tenu de fournir les matériels de protection, les équipements et les habillements adéquats pour prévenir et protéger collectivement et individuellement la vie et la santé des marins contre tous les risques inhérents au poste de travail et en particulier, contre le VIH/SIDA, dans les lieux de travail à bord.

Les marins doivent se soumettre à l'ensemble des mesures d'hygiène et de sécurité exigées telles prescrites par les règlements prévues à l'article 244 du présent Code.

**Art.516    Nettoyage et propreté générale**

Les lieux de travail doivent être tenus en état de propreté et présenter les conditions d'hygiène et de salubrité nécessaires à la santé de l'équipage.

**Art.517    Atmosphère, chauffage, éclairage des locaux de travail**

L'atmosphère des lieux de travail doit être protégée contre les émanations dangereuses et gênantes, les vapeurs et les gaz, les poussières, les fumées, sans que cette énumération soit limitative.

L'ambiance générale et l'environnement des lieux de travail doivent prendre en considération le confort physique, mental et social des marins.

## **Section 2 : La protection contre certains risques liés au travail**

### **Art.518    Respect de la dignité et de la personne humaine**

Tout *marin* a droit au respect de sa dignité. Dans toutes les relations de travail, nul ne peut être victime de mauvais traitements ou de violence portant atteinte à l'intégrité physique ou moral prévue et sanctionnée par le Code pénal.

Aucun marin ne peut faire l'objet d'une sanction, ni d'une discrimination dans sa carrière ou dans son travail, ou d'un licenciement pour avoir résisté à des agissements, de harcèlement d'un armateur ou du capitaine, de son représentant ou de tout autre personne qui, abusant de l'autorité que lui confère sa fonction, ses relations ou sa position dans l'armement ou à bord, a donné des instructions, proféré des menaces, imposé des contraintes ou exercé des pressions de toute nature sur ce marin dans le but d'obtenir des faveurs de nature sexuelle ou autres à son profit ou au profit d'un tiers.

### **Art.519    Risques d'accidents**

Pour prévenir les risques d'accidents, les installations, les matériels et matériaux de travail sont soumis à des normes de sécurité internationale. Ils doivent faire l'objet de surveillance, d'entretien et de vérification systématiques.

### **Art.520    logement et loisir**

Les locaux affectés au logement et loisir des marins doivent comporter un cubage d'air correct et être maintenus dans un parfait état de propreté et d'aération.

Ils doivent être convenablement ventilés, éclairés par la lumière naturelle et pourvus d'un éclairage artificiel adéquat. Les niveaux de bruit et de vibrations autorisés devraient être conformes aux normes de protection particulières recommandées par l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

### **Art.521    Incendie**

Chaque navire doit mettre en place les mesures nécessaires pour que tout commencement d'incendie puisse être rapidement et effectivement combattu.

L'armateur est tenu d'informer et de former les marins en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents.

### **Art.522    Harcèlement sexuel**

Est considéré comme harcèlement sexuel au travail, toute conduite non souhaitée de nature sexuelle qui interfère avec le travail, conditionne l'emploi ou

le déroulement normal de la carrière ou crée un environnement de travail intimidant.

Aucun marin ne peut faire l'objet d'une sanction, ni d'une discrimination dans sa carrière, ni dans son travail, ni d'un licenciement pour avoir témoigné des agissements définis à l'alinéa précédent ou pour les avoir relatés.

Lorsque la fouille corporelle du personnel à l'embarquement ou au débarquement, à l'entrée ou à la sortie du travail est justifiée par la nature particulière du travail accomplie ou l'activité de l'armement, elle ne peut en aucune façon être pratiquée dans des conditions contraires à la dignité des marins. Dans tous les cas, la fouille corporelle doit être effectuée par une personne de même sexe que celle qui la subit.

## **Chapitre 2 : Environnement de travail**

### **Art.523    Mise en conformité**

L'armateur doit prendre en considération les mesures destinées à protéger l'environnement, qu'il s'agisse de l'environnement physique, morale ou mental. A cet effet, les navires en cours de construction ou d'exploitation doivent progressivement s'ajuster aux directives, règlements et normes de gestion aussi bien internationaux que nationaux de l'environnement conformément aux textes législatifs et réglementaires en vigueur.

### **Art.524    Assainissement**

Il est recommandé que le navire s'adonne à des activités d'assainissement tel que dératisation, désinsectisation.

L'armateur est tenu d'entretenir ou de faire entretenir une ambiance de travail motivante.

## **Chapitre 3 : Médecine du travail**

### **Section 1 : La protection de la santé et les soins médicaux**

#### **Art.525    Mission**

Le service médical du travail maritime a pour mission de prévenir toute altération de la santé des marins du fait de leur travail, en particulier de surveiller les conditions d'hygiène et de sécurité sur les lieux de travail à bord d'une part et d'assurer les soins médicaux pendant la durée de leur service à bord d'autre part.

#### **Art.526    Service Médical à terre**

Tout armateur résidant en Union des Comores doit créer un service médical dans son établissement ou adhérer à un service médical interentreprises en vue d'assurer les soins médicaux des marins à terre et de leur famille constituée de



leur épouse et de leurs enfants légitimes et adhérer à la caisse de prévoyance sociale. Une assurance-maladie doit être souscrite en Union des Comores pour les marins embarqués à bord des navires étrangers.

Ce Service Médical du travail maritime est un service médical du travail d'entreprise ou service médical du travail d'établissement ou service médical du travail interentreprises ou inter établissement du Code du travail mais selon les modalités prévues par des textes d'application.

### **Art.527 Soins médicaux à bord**

Pour les soins médicaux et hospitaliers à bord des navires, l'armateur doit se soumettre aux prescriptions médicales suivantes :

1. tout navire doit disposer d'une pharmacie à bord, de matériel médical minimum et d'un guide médical dont les spécifications sont prescrites par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes ;
2. les navires ne disposant pas de médecin à bord doivent compter au moins un marin chargé des soins médicaux et de l'administration des médicaments dans le cadre de ses fonctions normales ou d'un marin apte à administrer les premiers soins.

Les gens de mer chargés d'assurer les soins médicaux à bord ou d'administrer les premiers secours doivent respectivement avoir suivi avec succès une formation aux soins médicaux ou aux premiers secours exigés par la Convention STCW.

Un arrêté du Ministre chargé de la marine marchande détermine le contenu de la pharmacie ainsi que la constitution du matériel médical. Il désigne, en outre, les personnes habilitées à effectuer le contrôle selon les recommandations internationales.

### **Art.528 Assurances**

L'armateur doit souscrire une assurance pour garantir l'indemnisation :

1. en cas d'infirmité permanente ou de décès résultant d'un accident de travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel ;
2. en cas de maladie, pour les marins embarqués à bord des navires étrangers.

## **Section 2 : Les maladies et les blessures des marins**

### **Art.529 Pendant l'embarquement**

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

Le marin blessé est tenu, sauf cas de force majeure, d'en faire la déclaration au capitaine aussitôt qu'il aura quitté le service au cours duquel il aura été blessé.

En cas de décès du marin, l'armateur prend en charge les frais funéraires y compris le transport de la dépouille mortelle jusqu'au lieu d'inhumation ancestral.

#### **Art.530    Durant le débarquement**

Durant les périodes de congés payés et de repos non compensé, le marin est à la charge du navire dans les mêmes conditions stipulées à l'article précédent.

A compter de son débarquement, le marin blessé ou malade non encore guéri, est soumis au régime général des accidents de travail et des victimes de maladie professionnelle.

#### **Art.531    Débarquement à l'étranger**

Dans le cas du marin débarqué hors de l'Union des Comores, l'armateur doit lui fournir les soins médicaux jusqu'à son rapatriement.

### **Section 3 : Les accidents de travail et les maladies professionnelles**

#### **Art.532    Obligation de déclaration**

Les accidents de travail et les lésions ainsi que les maladies professionnelles doivent être déclarés.

#### **Art.533    Notion d'accidents de travail maritime**

Sont assimilés comme accidents de travail au service du navire :

1. les accidents survenus à terre au marin disposant d'une autorisation spéciale pour descendre à terre ;
2. les accidents de parcours survenus au marin en voyage pour rejoindre le port d'embarquement ou son domicile après son débarquement.

#### **Art.534    Précautions et mesures de sécurité**

Des précautions raisonnables doivent être prises afin de prévenir les accidents de travail et les lésions et maladies professionnelles à bord du navire, y compris les mesures visant à réduire et à prévenir les risques d'exposition à des niveaux nocifs de facteurs ambiants et de produits chimiques ainsi que les risques de lésions ou de maladies pouvant résulter de l'utilisation de l'équipement et des machines à bord des navires.

#### **Art.535    Amélioration constante de l'environnement du travail**

Des programmes sont établis à bord visant la prévention des accidents de travail, des lésions, des maladies professionnelles ainsi qu'une amélioration constante de la protection, de la sécurité et de la santé du travail, avec la participation des représentants des gens de mer et de toute autre personne intéressée à leur mise en œuvre.

#### **Art.536    Prescriptions et normes**

Des prescriptions sont instituées relatives à l'inspection, à la notification et à la correction des situations dangereuses ainsi qu'à l'enquête sur les accidents de travail survenus à bord et à leur notification.

## **TITRE V : GESTION DES RESSOURCES HUMAINES**

### **Chapitre 1 : salaire des marins**

#### **Art.537 Principe**

A même qualification professionnelle, même emploi et pour un travail de valeur égale, le salaire est égal pour tout marin travaillant sur le même navire, quel que soit leur race, leur sexe, leur religion, leurs opinions politiques, leur ascendance nationale ou leur origine sociale.

#### **Art.538 Modes de rémunération**

Le marin est rémunéré soit au temps, soit au rendement, soit par une combinaison de ces deux modes de rémunération.

Dans tous les cas, la rémunération minimum d'un marin doit être supérieure au Salaire Minima d'Interprofessionnel Garanti (SMIG) fixé pour les travailleurs à terre du secteur non agricole plus 50%.

Quel que soit le mode de calcul, le marin doit être rémunéré d'après la fonction pour laquelle il a été engagé ou qu'il occupe à bord normalement.

#### **Art.539 Fixation du salaire au temps**

Le salaire au temps est calculé à partir du salaire journalier de base obtenu en multipliant le taux horaire par huit (8).

Le taux horaire est égal à la valeur du point d'indice multiplié par l'indice de la catégorie professionnelle du marin. La valeur du point d'indice est celle appliquée aux travailleurs à terre du secteur non agricole.

Le salaire pour une période donnée est calculé au prorata du nombre exact des jours.

#### **Art.540 Fonction temporaire**

Le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il a été engagé et comportant un salaire élevé que le sien a droit à une augmentation de salaire calculée d'après la différence existant entre son salaire et le salaire afférent à la fonction qu'il a temporairement remplie.

#### **Art.541 Paiement du salaire**

Tout salaire doit être payé dans une monnaie ayant cours légal, le cas échéant, par virement bancaire, chèque bancaire ou postal ou ordre de paiement.

Le salaire de tout marin, quel que soit son mode de rémunération, doit être payé à intervalles réguliers ne pouvant excéder trois (3) jours ouvrables pour le paiement à la journée ou à la semaine.

Les paiements mensuels doivent être effectués au plus tard sept (7) jours ouvrables après la fin du mois de travail.

Au moment du débarquement du marin, le règlement intégral de son indemnité de congé et de son indemnité de nourriture pour les repos non compensés est effectué en même temps que le paiement de son salaire.

Les retards injustifiés du paiement des salaires donnent lieu à paiement des dommages intérêts

#### **Art.542 Preuve de paiement**

Le paiement du salaire doit être constaté par la délivrance d'un bulletin de paie dressé par l'armateur ou son représentant et émargé par chaque marin intéressé. Ce dernier peut se faire assister par deux témoins membres de l'équipage du même navire s'il est illettré.

Le bulletin de paie est dressé en double exemplaire : l'un remis au marin, l'autre est conservé par l'armateur ou son représentant dans les mêmes conditions que les pièces comptables et doit être présenté à toute réquisition de l'Inspecteur de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

Le bulletin de paie doit contenir au moins les mentions suivantes :

- nom ou raison sociale et adresse de l'armateur ;
- nom et prénoms du marin ;
- numéro du visa du contrat d'engagement ;
- fonction et indice du marin ;
- époque correspondant à la paie ;
- montant du salaire proprement dit ;
- décomposition des différentes primes et indemnités ;
- déductions diverses;
- montant net à payer ;
- date du paiement ;
- signature des deux parties.

L'acceptation sans protestation ni réserve par le marin du bulletin de paie ne peut valoir renonciation de sa part au paiement de tout ou partie du salaire et des accessoires qui lui sont dus en vertu des dispositions législatives,

réglementaires et contractuelles. Elle ne peut valoir non plus compte arrêté ou réglé.

L'absence de délivrance de bulletin de paie est une présomption de non-paiement de salaire.

Toute convention ou transaction passée entre l'armateur et le marin ne peut signifier pour cette dernière renonciation aux droits qu'il tient des dispositions législatives et réglementaires.

#### **Art.543 Garantie et protection des salaires**

Les sommes dues aux armateurs ne peuvent être frappées de saisie-arrêt, ni d'opposition au préjudice des marins auxquels des salaires sont dus.

Les salaires, profits et autres rémunérations des marins sont saisissables ou cessibles dans les conditions fixées par le Code du Travail.

Sont insaisissables pour quelque cause que ce soit :

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

#### **Art.544 Avances, acomptes et délégations**

Toute avance consentie au marin avant le départ du navire doit être versée dans le contrat d'embarquement ou d'engagement. Un état de versement des avances accordées aux marins par navire est adressé à l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

Aucun acompte ne peut, en cours de route, être versé au marin que s'il est préalablement mentionné sur le livre de bord sous la signature du marin.

Toute délégation de salaire doit être préalablement mentionnée dans le contrat d'engagement.

#### **Art.545 Nourriture et autres fournitures**

Les marins ont droit à la nourriture ou à une allocation équivalente pendant la durée de leur inscription au rôle d'équipage.

Les marins ont droit à la fourniture de matériel de couchage et des ustensiles.

Un arrêté du Ministre en charge de la marine marchande fixe les modalités d'application de ces dispositions.

#### **Art.546 Prestations sociales**

Les marins ont droit aux prestations sociales conformément au Code de Travail

### **Art.547 Action en paiement**

L'action en paiement du salaire et de ses accessoires ainsi que des indemnités de préavis et de résiliation se prescrit par douze (12) mois.

La prescription est écartée en cas d'aveu exprès ou tacite de non-paiement de l'armateur.

## **Chapitre 2 : Relations professionnelles**

### **Art.548 Organisations professionnelles de gens de mer et d'armateurs**

Les dispositions du Titre III du Code du Travail sont applicables, *mutatis mutandis*, aux entreprises d'armement en ce qui concerne leur personnel.

### **Art.549 Reconnaissance du droit syndical**

L'exercice du droit syndical est reconnu dans le respect des droits et libertés garantis par la Constitution.

Le syndicat est une organisation de marins ou d'armateurs ayant pour but de promouvoir et de défendre les intérêts des gens de mer ou des armateurs. L'objectif du mouvement syndical est le progrès économique et social de ses membres.

### **Art.550 Liberté de constitution**

Les gens de mer et les armateurs, sans distinction d'aucune sorte, ont le droit sans autorisation préalable, de constituer des organisations de leur choix, ainsi que celui de s'affilier à ces organisations, à la seule condition de se conformer aux statuts de ces dernières, ou de ne pas s'affilier.

Ils sont représentés, en leur qualité de partenaires sociaux, dans les structures de dialogue, les organismes de gestion de la politique sociale et des fonds sociaux et les négociations d'accords nécessitant l'intervention d'un acte réglementaire, par les groupements professionnels et les organisations syndicales les plus représentatifs. La représentativité est établie par les éléments apportés par les organisations concernées et l'administration du travail maritime.

### **Art.551 Droits inhérents**

Les organisations de gens de mer et d'armateurs ont le droit :

- d'élaborer leurs statuts et règlements ;
- d'élire librement leurs représentants ;
- d'organiser leur gestion et leurs activités ;
- de formuler leur programme d'action ;
- de constituer des fédérations et des confédérations ainsi que celui de s'y affilier.

Toute organisation, fédération ou confédération a le droit de s'affilier à des organisations internationales de marins ou d'armateurs.

#### **Art.552 Limites du droit**

Les autorités publiques doivent s'abstenir de toute intervention de nature à limiter ce droit ou en entraver l'exercice légal.

En cas de violation de l'alinéa précédent, les juridictions administratives sont compétentes pour connaître du litige y afférent.

#### **Art.553 Respect de la légalité**

Dans l'exercice des droits qui leur sont reconnus, les gens de mer, les armateurs et leurs organisations respectives sont tenus de respecter la légalité

#### **Art.554 Interdictions**

Les gens de mer sont protégés contre tout acte de discrimination portant atteinte à la liberté syndicale en matière d'emploi.

Il est interdit de :

- subordonner l'emploi d'un gens de mer à son affiliation ou à la cessation de ses activités au sein d'un syndicat ;
- congédier un gens de mer ou lui porter préjudice par tout autre moyen, en raison de son affiliation syndicale ou de sa participation à des activités syndicales ;
- prélever les cotisations syndicales sur les salaires de son personnel et de les payer au lieu et place de celui-ci.

Le chef d'armement ou son représentant ne doit employer aucun moyen de pression en faveur ou à l'encontre d'une organisation syndicale quelconque.

Toute mesure prise par l'armateur, contrairement aux dispositions des alinéas précédents est considérée comme nulle de plein droit et donne lieu à des dommages intérêts au bénéfice de la personne lésée.

#### **Art.555 Exercice du droit**

Les organisations syndicales des travailleurs ont le droit d'exercer leurs activités de promotion et de défense des intérêts au sein des entreprises.

#### **Art.556 Personnalité juridique des organisations syndicales**

Les syndicats jouissent de la personnalité civile. Ils ont le droit d'ester en justice. Ils peuvent acquérir sans autorisation, à titre gratuit ou à titre onéreux des biens meubles et, sous réserve de la législation en vigueur, des biens immeubles.

Sont insaisissables, les biens meubles et immeubles nécessaires au fonctionnement des organisations syndicales.

### **Art.557 Principe de liberté et d'équité**

L'adhésion à un syndicat des gens de mer et à une organisation professionnelle d'armateurs est libre. Toute forme de discrimination fondée sur l'âge, le sexe, la religion, l'origine ou la nationalité est exclue.

### **Art.558 Section syndicale**

Au sein de l'entreprise, une section syndicale peut être créée dès lors qu'elle comprend sept (07) membres.

Chaque organisation syndicale peut, dans les conditions fixées à l'article +du présent code, créer au sein de l'armement ou de l'établissement, une section syndicale qui assure la défense des intérêts individuels et collectifs, matériels et moraux de ses membres.

Dans le cadre de ses interventions, la section syndicale peut se faire assister par son organisation.

### **Art.559 Droits de partie civile**

Les syndicats peuvent, devant toutes les juridictions, y compris la Cour Suprême, exercer tous les droits réservés à la partie civile relativement aux faits portant un préjudice direct ou indirect à l'intérêt des gens de mer, des armateurs ou de l'organisation.

### **Art.560 Concertation**

Les syndicats, régulièrement constitués d'après les dispositions du présent Code, peuvent se concerter pour l'étude et la défense des intérêts de leurs adhérents.

### **Art.561 Désignation de représentants**

Les syndicats ont le droit de désigner des représentants pour:

- assister aux congrès statutaires et aux séminaires des organisations syndicales ;
- participer à des formations organisées par le Bureau International du Travail ;
- participer aux rencontres internationales auxquelles ils sont invités.



### **Art.562    Plateforme syndicale**

Le délégué syndical est désigné par la section syndicale de l'armement dès lors que coexistent deux (02) sections syndicales dans une entreprise, elles peuvent se constituer en une plateforme syndicale et désigner un ou plusieurs délégués intersyndicaux.

En cas de désaccord entre les syndicats sur la désignation des délégués intersyndicaux, aucun délégué intersyndical ne peut être institué au sein de l'établissement ou de l'armement.

### **Art.563    Délégués intersyndicaux**

La désignation ainsi que la destitution des délégués intersyndicaux relèvent du pouvoir des organisations syndicales.

### **Art.564    Droits des délégués**

Pour l'accomplissement de leur mission, les délégués syndicaux et intersyndicaux bénéficient :

- d'un crédit d'heures de deux (02) heures par semaine dont l'utilisation se fait en accord avec l'armateur ;
- de la même protection que les représentants élus du personnel en matière de licenciement.

Les fonctions de délégué syndical sont incompatibles avec celles du délégué du personnel ou de délégué de bord.

### **Art.565    Délégué de bord**

Au début de chaque voyage ou de chaque campagne de pêche, le capitaine fait élire par l'équipage un délégué de bord chargé de défendre les droits de l'équipage.

Les délégués de bord ont pour mission :

- de présenter à l'armateur, ou au capitaine, toutes les réclamations individuelles ou collectives des membres de l'équipage qui n'auraient pas été directement satisfaites relatives à l'application des conditions générales d'engagement et des contrats individuels ;
- de saisir l'autorité maritime compétente chargée de l'inspection et de la sécurité à bord de toutes les plaintes et observations à l'application des prescriptions légales et réglementaires dont elle est chargée d'assurer le contrôle.

### **Art.566    Droits des marins**

Les marins conservent la faculté de présenter eux-mêmes leurs observations à l'armateur ou à ses représentants.

### **Art.567 Election et nombre de délégués**

Le mode d'élection et le nombre de délégués de bord sont déterminés par des textes réglementaires.

### **Art.568 Procédure**

Les délégués sont reçus par l'armateur ou par le capitaine, sur leur demande, soit individuellement, soit collectivement, selon les questions qu'ils ont à traiter.

Dans les ports, les délégués peuvent, sur leur demande, se faire assister d'un représentant syndical de la profession.

Sauf circonstances exceptionnelles, les délégués remettent à l'armateur ou au capitaine une note écrite exposant sommairement l'objet de leur demande. Copie de cette note est transcrite par les soins du capitaine sur un registre spécial sur lequel doit être également mentionnée la suite donnée.

Ce registre est tenu, pendant un (1) jour par quinzaine, à la disposition des membres de l'équipage qui peuvent en prendre connaissance en dehors des heures de service.

### **Art.569 Licenciement du délégué de bord**

Tout licenciement d'un délégué de bord envisagé par l'armateur est obligatoirement soumis pour avis au Comité d'Entreprise. Le licenciement ne peut intervenir qu'après autorisation de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes. Toutefois en cas de fautes graves, l'armateur a la faculté de procéder à la mise à pied de l'intéressé en attendant la décision définitive.

Lorsqu'il n'existe pas de comité d'entreprise la question est soumise directement à l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

## **Chapitre 3 : Fonctions à bord et composition de l'équipage**

### **Art.570 Equipage**

L'équipage d'un navire constitue une société hiérarchisée sous l'autorité du capitaine qui est seul juge de la conduite de l'expédition et des décisions à prendre.

Les conventions passées entre l'armateur et le capitaine à la fonction commerciale du capitaine en qualité de mandataire de l'armateur peuvent être valablement constatées sans l'intervention de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

Sauf dans le cas où la convention contraire est prévue par le présent Code, les parties ne peuvent déroger aux règles qui fixent les conditions générales d'engagement.

Les plates-formes et autres engins flottants doivent avoir un équipage de marins qualifiés déterminé par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes en fonction des aspects nautiques de leur activité.

#### **Art.571 Composition de l'équipage**

L'équipage à bord comprend :

- l'équipe d'officiers ;
- l'équipe de maîtres ;
- l'équipe de fonctions subalternes.

Il englobe les services suivants :

- Service pont ;
- Service machine ;
- Service Général.

#### **Art.572 Nationalité de l'équipage**

L'équipage d'un navire battant pavillon comorien doit être de nationalité comorienne, sauf dérogation prévue, ou avoir, sous réserve de réciprocité, la nationalité d'un des Etats ayant conclu avec l'Union des Comores des accords particuliers.

#### **Art.573 Effectif minimum de sécurité**

L'effectif minimum de sécurité à bord de chaque navire est fixé par une décision de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes après avis du Conseil Consultatif National de la Marine Marchande. Il doit être suffisant en nombre et en qualité pour garantir la sécurité de la navigation.

Une décision de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes fixe les modalités d'application des dispositions ci-dessus, en conformité avec les dispositions de la Résolution de l'OMI relative à la fixation des effectifs minima de sécurité.

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 : manœuvre des embarcations, lutte contre l'incendie, opérateur GMDSS.

Cet effectif minimum sera fixé au cas par cas par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

### **Chapitre 4 : convention collective**

#### **Art.574 Définition et conditions**

La Convention collective du travail maritime est un contrat écrit relatif aux conditions du travail maritime conclu:

1. Au niveau de l'armement :

(a) où sont employés moins de cinquante (50) marins, elle est conclue entre:

- un ou plusieurs armateurs ou un groupement d'armateurs, d'une part ;
- et les délégués syndicaux, d'autre part.

(b) à partir de cinquante (50) marins, l'entité travailleuse est représentée par le Comité d'Entreprise.

2. Pour un niveau dépassant le cadre de l'armement ou de l'établissement, elle est conclue entre :

- un ou plusieurs armateurs ou groupement d'armateurs ;
- et les représentants désignés par la plate-forme syndicale de l'unité considérée ou, le cas échéant, les représentants des syndicats les plus représentatifs de l'unité.

**Art.575 Représentation**

Les négociateurs doivent être dûment mandatés par leurs organisations. Ils peuvent être assistés par leurs organisations respectives qui peuvent faire appel à toute personne de leur choix.

**Art.576 Champ d'application**

La convention collective doit mentionner des dispositions plus favorables que celles des lois et règlements en vigueur. Elles ne peuvent déroger aux dispositions d'ordre public.

Les conventions collectives déterminent leur champ d'application; celui-ci peut être national, local ou limité à un ou plusieurs établissements, à une ou plusieurs armements.

**Art.577 Dispositions obligatoires**

Dès lors que l'armement occupe habituellement cinquante (50) marins, la négociation d'une convention collective est obligatoire.

L'initiative de la négociation est laissée à la partie la plus diligente. Le cas échéant, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes enjoint la partie réfractaire. Les parties peuvent faire appel à une assistance particulière de leur choix.

**Art.578 Extension du champ d'application**

Les dispositions d'une convention collective d'application plus large que l'établissement sont susceptibles d'extension et peuvent être rendues obligatoires pour les armateurs et les marins compris dans le champ d'application professionnel de la convention, par décision pris après avis d'un Conseil National réunissant le tripartisme.

L'initiative de l'extension revient soit aux organisations syndicales, soit aux organisations patronales, soit au Ministre chargé de la Marine Marchande. Elle est effectuée sur saisine du Ministre qui doit réunir les parties intéressées avant tout décret d'extension.

Ainsi, le décret d'extension, pris après avis du Conseil National tripartite, peut soit exclure certaines clauses, soit les rapporter.

#### **Art.579 Mesures supplétives**

Un décret, pris après avis du Conseil National tripartite, peut, à défaut ou en attendant l'établissement d'une convention collective, réglementer les conditions du travail maritime pour une branche d'activité déterminée.

#### **Art.580 Accords d'établissement**

Des accords concernant un ou plusieurs établissements déterminés peuvent être conclus entre, d'une part, un armateur ou un groupement d'armateurs et, d'autre part, les représentants du personnel ou des sections syndicales de l'établissement ou des établissements intéressés, désignés en entente entre elles et, éventuellement, assistés par une personne de leur choix.

Les accords d'établissement ont pour objet d'adapter, aux conditions particulières de l'armement ou des établissements considérés, les dispositions des conventions collectives. Ils peuvent prévoir des dispositions plus favorables aux marins.

A défaut de convention collective, l'accord d'établissement porte, au moins sur la classification professionnelle, la fixation des salaires et les permissions exceptionnelles. Il est susceptible d'extension.

#### **Art.581 Conditions d'exercice**

Un décret pris après avis du Conseil National tripartite fixe les conditions de négociation, de conclusion, d'adhésion, de révision et de dénonciation des conventions collectives et des accords d'établissement.

#### **Art.582 Dispositions dérogatoires**

Lorsqu'il n'existe pas de convention collective nationale ou régionale, les conventions d'armement ou d'établissement peuvent déterminer les conditions de travail, les garanties sociales dans le cadre des dispositions du présent chapitre.

Dans les cas contraires, elles peuvent adapter les dispositions des conventions collectives aux conditions particulières de l'armement ou de l'établissement. Elles peuvent prévoir des dispositions ou des clauses plus favorables aux marins.

#### **Art.583 Représentants légaux**

Une convention collective dont le champ d'application est régional ou national est conclue, du côté des marins par les représentants des organisations syndicales les plus représentatives et, du côté des armateurs par les représentants syndicaux ou tout autre groupement d'armateurs représentatifs.

#### **Art.584 Critères de représentativité**

La représentativité des organisations d'armateurs et de gens de mer est mesurée par les critères suivants:

1. pour les groupements professionnels d'armateurs :
  - groupement multisectoriel légalement constitué et opérationnel;
  - nombre d'armements formels, acquittant un impôt, affiliés directement ou indirectement;
  - effectifs des travailleurs déclarés à la Caisse Nationale de Prévoyance Sociale;
  - montant des cotisations payées annuellement à la Caisse Nationale de Prévoyance Sociale (CNPS) et à la Caisse de Retraite;
  - implantation géographique.
2. pour les syndicats des gens de mer :
  - syndicat multisectoriel ;
  - nombre des délégués du personnel élus au nom du syndicat ou du groupement de syndicats;
  - implantation géographique;
  - affiliation internationale.

### **TITRE IV : CONFLITS DU TRAVAIL MARITIME**

#### **Chapitre 1 : Règlement des conflits individuels de travail**

##### **Art.585 Conciliation**

Les litiges individuels opposent un ou plusieurs marins à un armateur. Ils portent sur les conditions d'embarquement ou d'engagement y compris les différends relatifs à la réparation des accidents de travail maritime et les maladies professionnelles.

Les litiges individuels sont portés devant les tribunaux de travail après tentative de conciliation devant l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

En cas de non-conciliation sur tout ou partie des points en litige, le différend est porté devant la juridiction du travail du ressort, par la partie la plus diligente et

pour les seuls points sur lesquels l'accord n'a pu être obtenu lors de la tentative de conciliation.

### **Art.586    Fonctionnement des juridictions de travail**

La composition, le ressort et les attributions des juridictions du travail ainsi que les règles de procédure applicables devant elles sont fixés par des textes spéciaux.

Les assesseurs et leurs suppléants qui pourront être appelés à siéger pour le jugement des litiges visés ci-dessus seront nommés dans les conditions prévues par décret pris en conseil des Ministres. Ils sont choisis sur des listes présentées respectivement par le groupement des armateurs et les syndicats des marins les plus représentatifs. Toutefois, en cas de carence de ceux-ci, ces listes seront alors présentées par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

### **Art.587    Missions de la juridiction**

La juridiction du travail a pour double mission de concilier et de juger en cas d'échec de conciliation.

### **Art.588    Compétence territoriale**

Le tribunal compétent est celui du port d'attache du navire considéré comme lieu initial du travail maritime.

Toutefois, le marin peut également, après rupture du contrat d'engagement maritime, saisir le tribunal du lieu de son domicile ou celui du domicile de l'armateur.

## **Chapitre 2 : Règlement des conflits collectifs du travail**

### **Section 1 : Les procédures de règlement des différends collectifs**

#### **Art.589    Conditions**

Un conflit, pour qu'il soit collectif, doit répondre à deux caractéristiques :

- la présence d'un certain nombre de marins constitués en un groupement de droit ou de fait ;
- l'existence d'un intérêt collectif traduit par des revendications précises.

#### **Art.590    Compétence territoriale**

Sont considérés comme conflits collectifs régionaux ceux dont les effets se limitent à une circonscription territoriale maritime déterminée et dont la compétence de la juridiction de céans.

Sont considérés comme conflits collectifs nationaux ceux affectant plusieurs circonscriptions territoriales maritimes et dont la compétence relève de la juridiction de Moroni.

### **Art.591    Etapes de règlement des différends**

La procédure de règlement du différend collectif comprend trois (3) étapes :

- la négociation ;
- la médiation ;
- l'arbitrage.

#### *Paragraphe 1 : La Négociation*

### **Art.592    Définition**

La première étape de la procédure qui est obligatoire est la négociation. La négociation est une tentative des deux parties pour trouver un terrain d'entente sur les points de dissension, sans aucune intervention de tiers.

### **Art.593    Mise en mouvement de la négociation**

La négociation doit être collective et se procède comme suit :

- au niveau de l'entreprise, dans le cadre du Comité d'entreprise ou à défaut, entre les délégués du personnel, les délégués syndicaux et l'employeur ou son représentant ;
- à un niveau dépassant le cadre de l'entreprise entre une ou plusieurs organisations syndicales représentées par les délégués intersyndicaux d'une part et une ou plusieurs organisations professionnelles d'employeurs d'autre part.

La procédure est déclenchée par une lettre de doléances adressée par les marins à l'armateur. La lettre doit être signée des représentants des marins, du Comité d'entreprise ou, à défaut par les délégués du personnel.

Une copie de cette lettre est adressée, pour information, à l'Autorité maritime compétente.

### **Art.594    Première réunion**

L'armateur est tenu d'organiser une première réunion de négociation après un délai de soixante-douze (72) heures à compter de la notification de la lettre de doléances.

### **Art.595    Résultats de négociation**

Les réunions de négociation aboutissent soit :



- au règlement définitif du conflit, les parties dressent alors un procès-verbal sur les acquis de la négociation ;
- au règlement partiel du conflit, le procès-verbal dressé par les parties distingue les points acquis et les points sur lesquels aucun accord n'a pu être trouvé ;
- à l'échec :
  - ✓ dans les cas où l'armateur n'aurait pas organisé les séances de négociation dans le délai imparti ;
  - ✓ à défaut d'accord sur tous les points de la lettre de doléances ;
  - ✓ pour non-comparution d'une des deux parties à la séance de négociation.

### **Art.596 Procès-verbal de négociation**

Dans tous les cas prévus au précédent article, copie du procès-verbal est adressée par la partie la plus diligente à l'Agence Nationale des Affaires Maritimes. Cette dernière est tenue, dans un délai de quarante-huit (48) heures de sa saisine, de constater la réussite ou l'échec de la négociation.

## ***Paragraphe 2 - La Médiation***

### **Art.597 Définition**

La deuxième étape de la procédure est la médiation. Elle est obligatoire et intermédiaire entre la négociation et l'arbitrage.

La médiation fait appel à l'intervention d'un médiateur désigné en entente par les deux parties en litige. En cas de désaccord entre les parties, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes est désignée d'office médiateur. Elle a pour mission de rapprocher les positions divergentes des parties en conflit en les aidant à trouver un règlement honorable et mutuellement acceptable. A cet effet elle dispose d'un délai de quarante-huit (48) heures après le constat d'échec de la négociation pour convoquer les parties en conflit.

La durée de la médiation est fixée à trois (3) jours à compter de son début. Elle peut être prolongée par le médiateur s'il estime un règlement probable dans un délai raisonnable.

### **Art.598 Représentation**

Les parties peuvent se faire représenter par des personnes de leur choix en vue de la médiation.

### **Art.599 Pouvoirs du Médiateur**

Si une partie ne comparait pas ou ne se fait pas valablement représenter, le médiateur convoque à nouveau les parties dans les quarante-huit (48) heures.

Le médiateur dispose d'un réel pouvoir d'investigation afin de connaître avec maximum de précision les données du problème, notamment par voie d'enquête et d'expertises.

Le médiateur peut formuler une recommandation partielle ou globale de règlement du litige.

A l'issue de la médiation, le médiateur établit, selon le cas, un procès-verbal constatant soit l'accord, soit le désaccord total ou partiel des parties ainsi que, le cas échéant, la recommandation du médiateur. Les parties contresignent le procès-verbal et reçoivent ampliation.

Les points acquis par le médiateur sont immédiatement exécutoires ; le procès-verbal de médiation doit en fixer les délais d'exécution.

#### **Art.600 Conditions d'exécution de la grève ou du lock-out**

Le droit de grève ou le lock-out est acquis à la date de la réception par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes du constat d'échec total ou partiel de la médiation, sous réserve de l'observation d'un délai de préavis de quarante-huit (48) heures adressée par lettre à l'autre partie. Copie de cette lettre de préavis est communiquée au Médiateur.

Toutefois, les marins embarqués à bord de navires en relâche dans le port où la grève est déclenchée doivent assurer la sécurité de leur navire par l'institution d'un service minimum.

### **Paragraphe 3 - L'Arbitrage**

#### **Art.601 Option de procédure**

En cas d'échec de la médiation, le différend collectif est soumis obligatoirement et dans les meilleurs délais par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes:

- soit à la procédure d'arbitrage en application d'une convention collective liant les parties ;
- soit à la procédure d'arbitrage du tribunal du travail du ressort.

#### **Art.602 Domaine d'application**

L'arbitrage ne peut porter que sur des points n'ayant obtenu un accord lors de la médiation.

Toute nouvelle requête n'ayant pas été soumise à médiation est irrecevable.

#### **Art.603 Conseil d'arbitrage**

Le conseil d'arbitrage institué dans chaque juridiction est composé :

- du Président du Tribunal de Première Instance, Président du Conseil ;

- du Président du Tribunal du Travail du ressort ou à défaut celui qui en assure la fonction ;
- d'un administrateur de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes;
- d'un assesseur armateur nommé par l'armateur parmi les assesseurs armateurs dans la liste annuelle du tribunal ;
- d'un assesseur marin nommé par les marins parmi les assesseurs marins dans la liste annuelle du tribunal.

#### **Art.604 En cas de recommandation du Médiateur**

Si le rapport du médiateur contient une recommandation, la charge de la preuve devant le conseil d'arbitrage incombe à la partie qui la rejette.

#### **Art.605 Incidence sur la grève et du lock-out**

L'arbitrage ne suspend pas la grève ou le lock-out en cours.

#### **Art.606 Effets de la sentence arbitrale**

La sentence arbitrale doit être motivée et notifiée immédiatement aux parties. Cette décision est finale et sans appel. Elle met fin au litige. A compter de la transmission de cette décision aux parties, la grève ou le lock-out doit se terminer.

#### **Art.607 Publicité des accords et des sentences**

Les accords de médiation et les sentences arbitrales sont immédiatement insérés dans le Journal Officiel et affichés dans les bureaux de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

Les minutes des accords et des sentences arbitrales sont déposées au Greffe du Tribunal du Travail du lieu du différend.

#### **Art.608 Gratuité des procédures**

La procédure de médiation et d'arbitrage est gratuite.

### **Section 2 : La grève**

#### **Art.609 Principes**

Le droit de grève, reconnu et garanti par la Constitution, s'exerce dans le cadre des textes en vigueur et après épuisement de la procédure de médiation prévue par les articles 597 à 600.

La grève est un arrêt complet, concerté et collectif du travail décidé par les salariés d'une entreprise ou d'un établissement pour faire aboutir des revendications professionnelles qui n'ont pas été satisfaites.

Le droit de grève des marins soumis au présent Code ne peut être limité par la réquisition que dans le cas de trouble à l'ordre public ou dans le cas où la grève mettrait en danger la vie, la sécurité ou la santé de toute ou partie de la population, la sécurité des navires, de la navigation et du port.

#### **Art.610    Effets de la grève**

La grève suspend le contrat d'embarquement ou d'engagement ; le marin est dispensé de fournir sa prestation habituelle de travail ; il recouvre son emploi en fin de grève et ne peut pas être sanctionné du fait de sa participation à la grève.

L'armateur est dispensé de verser au marin sa rémunération habituelle. Cette privation s'étend aux compléments de salaire.

### **Section 3 : Le lock-out**

#### **Art.611    Définition**

Le lock-out est la fermeture de tout ou partie d'une entreprise ou d'un établissement par l'employeur.

Le lock-out est licite lorsqu'il est justifié par un impératif de sécurité ou lorsque la grève est manifestement irrégulière.

Dans le cas où le lock-out serait licite, sa durée prend fin dès que les causes qui l'ont provoqué disparaissent.

#### **Art.612    Effets du lock-out**

Le lock-out licite entraîne la suspension du contrat d'embarquement ou d'engagement et dispense l'armateur de verser au marin la rémunération habituellement due pour la période concernée.

Lorsque le lock-out est prononcé irrégulier, l'employeur doit payer à chaque marin concerné, les salaires et indemnités que celui-ci aurait dû percevoir s'il avait pu fournir sa prestation habituelle de travail.

#### **Art.613    Conséquences de la grève et du lock-out**

La grève ou le lock-out engagés en contravention des présentes dispositions peuvent entraîner :

- pour les armateurs, le paiement aux marins de tous les salaires et avantages afférents aux journées perdues ;
- pour les marins, la perte du droit à l'indemnité de préavis et aux dommages intérêts pour rupture de contrat ;
- pour les armateurs par décision des tribunaux de droit commun rendue à la requête du Ministère chargé de la Marine Marchande, pendant la période minimum de deux (2) ans l'inéligibilité aux fonctions des membres des Chambres de Commerce.

## **TITRE VII : ETAT CIVIL EN MER ET SUCCESSIONS MARITIMES**

### **Chapitre 1 : Etat civil en mer**

#### **Art.614    Officier instrumentaire**

L'autorité désignée sous le terme d'officier instrumentaire et qualifiée aux termes du *droit commun*, pour remplir à bord des navires, pendant un voyage maritime, les fonctions dévolues à terre aux officiers d'Etat Civil et aux notaires, est le capitaine, maître ou patron, ou tout autre marin qui en fait fonction.

#### **Art.615    Missions**

L'officier instrumentaire est habilité à dresser ou à recueillir, lorsque le navire est en mer, les actes ci-après :

- des actes d'Etat civil : actes de naissance, actes de reconnaissance d'un enfant naturel, actes de décès, actes de déclaration d'un enfant sans vie, actes de disparition en mer ;
- d'autres actes, à caractère public ou privé : actes de procuration, actes de consentement à mariage, actes de consentement à engagement volontaire, déclarations d'autorisation maritale, testaments sous seing privé ou authentiques.

Cette deuxième catégorie d'actes n'est recueillie, ou établie, par le Capitaine que dans les circonstances d'urgence ne permettant pas à l'intéressé d'attendre l'arrivée du navire dans un port pour y procéder.

#### **Art.616    Procédure**

L'officier instrumentaire doit se conformer, pour la rédaction des actes, aux dispositions du droit commun.

L'ensemble des actes établis ou recueillis par l'officier instrumentaire est transcrit sur des feuillets annexés au Journal de bord du navire. Lorsqu'il s'agit d'actes d'Etat civil, un original est remis à l'antenne de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes du premier port de l'Union des Comores touché par le navire ou si le premier port touché est un port étranger, au Consul de l'Etat du marin.

L'autorité maritime compétente ou le Consul transmet cet acte à l'officier d'Etat civil du lieu de résidence de l'intéressé.

#### **Art.617    Interventions de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes**

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes détermine les limites de compétence des officiers instrumentaires à bord des navires et le mode de rédaction des différents actes publics et privés.

## Chapitre 2 : Successions maritimes

### Art.618 Définition

On appelle « successions maritimes » les biens qu'auraient à bord les personnes qui meurent ou disparaissent au cours d'un voyage maritime.

### Art.619 Disparitions

Lorsque au cours d'un voyage maritime, un membre de l'équipage ou un passager a disparu, le capitaine ou patron ou celui qui en remplit les fonctions établit un procès-verbal de disparition.

S'il n'a pu être établi de procès-verbal pour une cause quelconque, le Ministre chargé de la Marine Marchande prend, après enquête administrative et sans forme spéciale, une décision déclarant la disparition de l'intéressé et, s'il y a lieu, la présomption de perte du navire qui le transportait.

Si le Ministre chargé de la Marine Marchande estime que les circonstances de la disparition ou les résultats de l'enquête administrative autorisent à présumer la mort du disparu, il prend une décision déclarant la présomption du décès.

### Art.620 Biens du défunt ou du disparu

Le capitaine ou patron ou celui qui en remplit les fonctions est tenu de faire, dès la constatation du décès ou de la disparition d'une personne embarquée à bord à quelque titre que ce soit, l'inventaire des biens, vêtements, valeurs, billets, espèces, testaments, papiers ou autres objets présumés lui appartenir en présence de deux (2) témoins, de les remettre sous scellé et de les faire placer dans des locaux fermant à clé. Le capitaine remet la succession à l'autorité maritime compétente pour la liquidation des successions vacantes.

La déclaration de disparition ou de présomption de décès accompagnée, s'il y a lieu, d'une copie du procès-verbal est transmise au tribunal en vue de la déclaration judiciaire du décès.

## **LIVRE VIII : TRANSPORTS MARITIMES ET PROFESSIONS AUXILIAIRES**

### **TITRE I : ORGANISATION DES TRANSPORTS MARITIMES**

#### **Art.621 Politique des transports**

L'organisation générale des transports maritimes et, en particulier les mesures de coopération sous régionale ou régionale qui peuvent être demandées aux structures maritimes nationales pour favoriser l'économie nationale, sous régionale ou régionale, sont définies par le Ministre chargé de la Marine Marchande dans le cadre de la politique générale adoptée par les autorités comoriennes compétentes.

#### **Art.622 Organisation du transport maritime**

Le transport est organisé de manière à assurer la coopération et la complémentarité des modes de transports lorsqu'un même service comporte l'utilisation successive de plusieurs d'entre eux

#### **Art.623 Autorisation d'exploiter**

L'exercice d'exploiter une ligne nationale est assujéti à une licence d'exploitation. L'octroi et le retrait de la licence sont en fonction des conditions, respectant le régime de la libre concurrence, qui sont précisées par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes dans des textes d'application du présent code.

Il est soumis à l'obligation d'accompagner tout transport de titres de transport et au recrutement des gens de mer selon les réglementations en vigueur.

#### **Art.624 Transports réservés**

Le transport côtier et le transport intérieur sont réservés aux navires cités dans l'article 229 du présent code, sauf dérogations accordées par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

Toutefois, les dispositions ci-dessus ne s'appliquent pas en cas d'assistance et de sauvetage.

#### **Art.625 Obligation d'assurance**

Tout navire entrant dans les eaux territoriales de l'Union des Comores doit avoir une assurance ou une garantie financière dans les limites de responsabilité qu'il peut encourir conformément aux dispositions des articles 215.

#### **Art.626 Garantie contre la pollution par les hydrocarbures**

Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 375 et tout navire autre que pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 750 opérant dans la mer

territoriale de l'Union des Comores, doit avoir une assurance ou une garantie couvrant les risques de pollution du milieu marin par les hydrocarbures. En outre, il doit être en possession des documents suivants :

- un certificat international de prévention de la pollution contre les hydrocarbures délivré par une société de classification (IOPP Certificate) ;
- un plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures (SOPEP).

#### **Art.627 Obligation pour les navires étrangers**

Tout navire étranger ayant une jauge brute de plus de 125 et entrant dans une rade ou dans un port de l'Union des Comores, doit :

- être assuré auprès d'un «Protecting and Indemnity Club»;
- prendre un consignataire de droit comorien qui sera responsable conformément aux dispositions de l'article **725** du présent Code.

### **TITRE II : L'EXPLOITATION COMMERCIALE DU NAVIRE**

#### **Chapitre 1 : Armateur**

#### **Art.628 Définition**

L'armateur est celui qui équipe le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire, tel que défini dans l'article 2 du Titre II du présent code.

Dans la navigation de plaisance et de pêche, l'armateur est le propriétaire du navire ou, en cas de location, celui qui l'a pris à bail.

Dans la navigation au commerce, le propriétaire du navire en est présumé l'armateur. En cas de location ou d'affrètement, le locataire ou l'affrètement sera considéré par les tiers comme armateur si mention en est portée au fichier central de la flotte et sur l'acte de naturalisation du navire.

#### **Art.629 Responsabilité de l'armateur**

Les dispositions du chapitre relatif à la responsabilité des propriétaires de navire s'appliquent à l'armateur tel qu'il a été défini ci-dessus sans distinguer s'il a ou non nommé le capitaine.

La responsabilité de l'armateur inscrit sur le fichier et le titre visés à l'article 628 précédant alinéa 3 est substituée à la responsabilité du propriétaire à l'égard des tiers.

#### **Art.630 Responsabilité des préposés**



L'armateur est civilement responsable de ses préposés terrestres ou maritimes, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, notamment du capitaine, de l'équipage et du pilote même s'ils n'ont pas été recrutés par ses soins.

## **Chapitre 2 : Sociétés d'armement**

### **Art.631 Sociétés de droit commun**

Les navires peuvent être exploités par des sociétés d'armement constituées conformément aux Actes Uniformes OHADA.

Les conditions d'exercice des sociétés d'armement sont définies par voie réglementaire.

### **Art.632 Sociétés anonymes**

Les sociétés dont le capital excède le montant fixé par voie réglementaire selon la loi sur les sociétés commerciales doivent, sous peine de nullité, prendre la forme de société anonyme.

Il peut être constitué une société commerciale dans laquelle l'Union des Comores participe au capital social.

### **Art.633 Inscription sur la fiche matricule**

Lorsque est constituée une association en participation pour l'exploitation d'un navire, seul le nom du gérant, sociétaire apparent, sera porté sur le fichier central de la flotte comme armateur unique.

### **Art.634 Cas du navire étranger**

L'engagement d'un marin comorien à bord d'un navire étranger doit se faire selon le droit comorien et il est tenu d'informer l'Agence Nationale des Affaires Maritimes, conformément à l'article 478.

## **Chapitre 3 : Contrat d'affrètement**

### **Section 1 : Les règles générales pour tout affrètement**

#### **Art.635 Définition**

Par un contrat d'affrètement, le fréteur s'engage à mettre un navire à la disposition d'un affrèteur, moyennant le paiement d'un fret, en vue de son exploitation commerciale.

Il en est trois (3) variétés :

- l'affrètement coque nue ;

- l'affrètement à temps ;
- l'affrètement au voyage.

### **Art.636 Preuve et conditions d'affrètement**

Les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat ou, à défaut, par les dispositions du présent titre.

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

Le fréteur a, pour le paiement de son fret, un privilège sur les marchandises chargées à bord du navire affrété, dans la mesure du fret encore dû au titre du contrat conclu pour leur transport.

### **Art.637 Loi applicable**

Le contrat d'affrètement conclu en Union des Comores est régi par la loi du pavillon du navire affrété ou par la loi du lieu d'exécution du contrat sauf convention contraire des parties.

Cette règle de preuve ne s'applique pas aux navires de jauge brute de moins de vingt-cinq (25).

### **Art.638 Délai de prescription**

La prescription des actions nées du contrat d'affrètement est de deux ans à compter :

- de la date du débarquement complet de la marchandise, ou de l'événement qui a mis fin au voyage, en cas d'affrètement au voyage ;
- de l'expiration de la durée du contrat ou de l'interruption définitive de son exécution en cas d'affrètement à temps ou « coque nue » ;
- pour le sous-affrètement, dans les conditions réglées ci-dessus selon le sous affrètement est au voyage ou à temps ».
- La prescription peut être interrompue ou suspendue conformément au droit commun.

### **Art.639 Visa de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes**

Une copie de toute charte-partie concernant un navire ou un affréteur de nationalité comorien doit être déposée auprès de l'Agence Nationales des Affaires Maritimes. Elle ne peut être communiquée aux tiers sans le consentement de l'une des parties.

Mention de l'affrètement doit être portée au fichier central de la flotte, dont extrait peut être librement délivré.

Cette mention doit préciser l'identité, la nationalité et le domicile ou siège social du fréteur et de l'affréteur, le nom du navire, la nature et la durée de l'affrètement.

Par le fait et du jour de cette inscription, la charte-partie correspondante est opposable aux tiers, notamment aux créanciers, assureurs ou acquéreurs du navire.

#### **Art.640    Vente d'un navire affrété**

La vente d'un navire affrété doit être notifiée à l'affréteur. Celui-ci peut opter, dans les trente (30) jours suivant la notification, entre la résiliation ou le maintien de l'affrètement.

#### **Art.641    Droits de visa et de délivrance**

Le visa des chartes-parties et la délivrance des copies mentionnées à l'article 656 sont soumis aux dispositions de l'article 103.

### **Section 2 : Affrètement au voyage**

#### **Art.642    Définition**

Par affrètement au voyage, le fréteur met à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages, tout ou partie d'un navire armé en bon état de navigabilité armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues dans la charte-partie et à le maintenir dans cet état, pendant la durée du contrat.

#### **Art.643    Contenu de la charte-partie**

Pour l'affrètement à voyage, la charte-partie doit énoncer :

- les éléments d'individualisation du navire ;
- les noms du fréteur et de l'affréteur ;
- l'importance de la cargaison et, s'il y a lieu, sa nature ;
- les lieux de chargement et de déchargement ;
- l'époque du chargement ;
- les délais alloués pour le chargement et le déchargement ;
- le forfait de fret.

#### **Art.644    Obligations du fréteur**

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

Il se libère de cette responsabilité en établissant soit qu'il a satisfait à ses obligations de fréteur, soit que les dommages ne tiennent pas à un manquement à ces obligations. Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire affrété.

#### **Art.645 Obligations de l'affréteur**

L'affréteur doit accomplir le chargement ou le déchargement du navire durant les délais de staries ou jours de planche prévus par la charte partie.

En cas de dépassement des délais, l'affréteur doit une indemnité au fréteur. Cette indemnité dite de surestaries est considérée comme un supplément du fret.

#### **Art.646 Cas de force majeure**

S'il existe une force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent et il n'y a pas lieu à dommages intérêts à raison du retard.

Elles subsistent également et il n'y a lieu à aucune augmentation de fret, si la force majeure survient pendant le voyage.

#### **Art.647 Délai de prescription**

Les actions nées de l'affrètement au voyage se prescrivent par un (1) an. Le délai court depuis le débarquement de la marchandise ou l'événement qui a mis fin au voyage.

### **Section 3 : Affrètement à temps**

#### **Art.648 Définition**

Par affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur pour un temps défini un navire en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues dans la charte-partie et à le maintenir dans cet état, pendant la durée du contrat.

#### **Art.649 contenu de la charte-partie**

La charte-partie doit énoncer :

- les éléments d'individualisation du navire ;
- les noms du fréteur et de l'affréteur ;
- le nom du capitaine ;

- le montant du fret ;
- la durée du contrat.

#### **Art.650 Obligation du fréteur**

Le fréteur est responsable des dommages subis par la marchandise s'il est établi qu'ils sont dus à un manquement à ses obligations. Il conserve la gestion nautique du navire.

#### **Art.651 Obligation de l'affréteur**

L'affréteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale.

Tous les frais inhérents à l'exploitation commerciale du navire sont à la charge de l'affréteur.

#### **Art.652 Pouvoirs de l'affréteur sur le capitaine**

Le capitaine doit obéir, dans les limites tracées par la charte-partie, aux instructions que lui donne l'affréteur pour tout ce qui concerne la gestion commerciale du navire.

#### **Art.653 Paiement du fret**

Le fret court du jour où le navire est mis à la disposition de l'affréteur dans les conditions du contrat. Il est payable par mensualité et d'avance. Il n'est pas acquis à tout événement.

#### **Art.654 Suspension du fret**

Le fret n'est pas dû pour les périodes excédant vingt-quatre (24) heures durant lesquelles le navire est commercialement inutilisable par l'effet d'un événement imputable au fréteur ou par suite d'un arrêt de puissance nationale ou étrangère.

Dans les cas d'interruption définitive et de suspension, les calculs se font par jour. Toute journée commencée est due.

#### **Art.655 Délai de prescription**

Les actions nées du contrat d'affrètement à temps se prescrivent par un (1) an. Le délai court depuis l'expiration de la durée du contrat ou l'interruption définitive de son exécution.

## **Section 4 : Affrètement coque nue**

### **Définition**

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

### **Art.656 Contenu de la charte-partie**

Le contrat doit préciser :

- 1) les éléments d'individualisation du navire ;
- 2) les noms du propriétaire, du fréteur et de l'affréteur, ainsi que leur nationalité ;
- 3) la durée du contrat ;
- 4) la date et le lieu auxquels celui-ci commencera à prendre effet ;
- 5) le montant du fret appelé loyer dans cette variété d'affrètement.

Le contrat doit être annexé un état descriptif du navire, de ses agrès, apparaux et annexes.

### **Art.657 Obligation du fréteur**

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

## **Section 5: Sous-affrètement**

### **Art.658 Définition**

L'affréteur peut sous-fréter le navire en cédant les droits qu'il tient du contrat d'affrètement si ce dernier ne le lui interdit pas ou l'utiliser à des transports sous connaissance.

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

### **Art.659 Action directe en paiement du fret**

Le fréteur, dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affréteur, peut agir contre le sous-affréteur en paiement du fret encore dû par celui-ci. Le sous-affrètement n'établit pas d'autres relations directes entre le fréteur et le sous-affréteur.

## **Section 6: Le louage de navires et engins non destinés au transport de marchandises**

### **Art.660 Application des règles du droit civil**

Le louage de chalands, allège, mahonnes, citernes, grues flottantes et autres engins de servitude des ports maritimes, est régi par les règles du droit civil applicables au louage des biens meubles et par la convention des parties.

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

### **Art.661 Navires à des fins autres que le transport de marchandises**

Le louage des navires destinés au transport de passagers, à la navigation de plaisance, au remorquage, au sauvetage, à des usages scientifiques, à la pose des câbles et, plus généralement, à des fins autres que le transport de marchandises, sera soumis, à défaut de conventions spéciales des parties, aux dispositions du présent code concernant l'affrètement à temps ou coque nue des navires de charge complétées par les règles du droit civil applicables au louage des biens meubles.

## **Chapitre 4 : Contrat de transport de marchandises par mer**

### **Section 1 : Dispositions générales, champ d'application**

#### **Art.662 Champ d'application général**

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

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

Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux transports effectués au départ et/ou à destination d'un port de l'Union des Comores. Elles s'appliquent également depuis la prise en charge jusqu'à la livraison de la marchandise

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

#### **Art.663 application**

Les dispositions du présent titre s'appliquent :

- entre tous les intéressés au transport maritime, en l'absence de charte-partie ;

- dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs, aux connaissements émis en exécution d'une charte-partie. En cas de divergence entre la charte-partie préalable d'un navire affrété et le connaissement émis en exécution de cette charte-partie, la préférence est donnée aux stipulations de la charte-partie dans les rapports entre le fréteur et l'affréteur.

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

#### **Art.664 Début et fin du contrat de transport maritime**

Sauf convention contraire, le contrat de transport maritime comprend les opérations qui précèdent le chargement, depuis la prise en charge des marchandises par le transporteur, le transport par navire et les opérations qui suivent le déchargement des marchandises jusqu'à leur livraison aux destinataires.

Les règles du droit maritime nationales et internationales s'appliquent à l'ensemble de ces opérations.

### **Section 2 : Les documents de transport**

#### **Art.665 Connaissement**

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

Le connaissement doit contenir, entre autres, les indications suivantes : la nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification. Une déclaration expresse les cas échéants du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telle que ces indications ont été fournies par le chargeur ;

1. l'état apparent des marchandises ;
2. le nom et l'établissement principal du transporteur ;
3. le nom du chargeur ;
4. le destinataire, s'il a été désigné par le chargeur ;
5. le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement ;
6. le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer ;
7. le nombre d'exemplaires originaux du connaissement s'il en existe plusieurs ;



8. le lieu d'émission du connaissement ;
9. la signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom ;
10. le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire ;
11. la mention des causes de nullité au préjudice du chargeur ou du destinataire ;
12. l'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée ;
13. la date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties ; et
14. la ou les limites supérieures de responsabilité lorsqu'elles sont fixées d'un commun accord.

### **Art.666    Responsabilité du chargeur**

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

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

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

### **Section 3 : Exécution du contrat**

#### **Art.667    Transport et livraison des marchandises**

Le transporteur, dans les conditions prévues par les présentes dispositions, conformément aux clauses du contrat de transport et en contrepartie du paiement d'un fret, déplace les marchandises jusqu'au lieu de destination et les livre au destinataire.

#### **Art.668    Obligations particulières**

1. Le transporteur, pendant la durée de sa responsabilité, procède de façon appropriée et soigneuse à la réception, au chargement, à la manutention, à

l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins, au désarrimage, au déchargement et à la livraison des marchandises.

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article et sans préjudice des autres dispositions du présent texte traitant des obligations et de la responsabilité du transporteur pour pertes, dommages ou retard et des obligations du chargeur envers le transporteur, les parties peuvent convenir que le chargement, la manutention, l'arrimage, le désarrimage ou le déchargement des marchandises seront exécutés par le chargeur, le chargeur documentaire ou le destinataire. Cette convention est mentionnée dans les données du contrat.

### **Art.669 Obligations particulières applicables au voyage par mer**

Le transporteur est tenu avant et au début du voyage, de faire diligence pour :

1. mettre et conserver le navire en état de navigabilité compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter ;
2. armer, équiper et approvisionner convenablement le navire ;
3. approprier et mettre en bon état les cales et toutes les autres parties du navire où les marchandises sont transportées, y compris les conteneurs fournis par lui dans ou sur lesquels les marchandises sont transportées, et les maintenir appropriées et en bon état, pour leurs réception, transport et conservation.

Il doit aux marchandises les soins ordinaires, conformément à la convention des parties ou à l'usage du port de chargement.

### **Art.670 Marchandises en pontée**

1. Les marchandises ne peuvent être transportées en pontée que si ce transport :
  - (a) est exigé par la loi ;
  - (b) s'effectue dans ou sur des conteneurs sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ; ou
  - (c) est conforme au contrat de transport ou aux coutumes, usages et pratiques du commerce en question ;
  - (d) a été fait en accord avec le chargeur.
2. Les dispositions présentes relatives à la responsabilité du transporteur s'appliquent à la perte, au dommage ou au retard de livraison subi par des marchandises transportées en pontée conformément au paragraphe 1 du présent article. Cependant le transporteur n'est pas responsable de la perte ou du dommage subi par ces marchandises, ou du retard de leur livraison, qui résulte des risques particuliers que comporte ce transport si les marchandises sont

transportées conformément à l'alinéa a) c) ou d) du paragraphe 1 du présent article.

3. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises sont transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention sur le document de transport ou le document électronique de transport. En l'absence d'une telle mention, le transporteur a la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu mais il n'aura pas le droit d'opposer cet accord à un tiers, y compris un destinataire qui est détenteur de bonne foi du document de transport ou du document électronique de transport.
4. Si les marchandises ont été transportées en pontée dans des cas autres que ceux autorisés au paragraphe 1 du présent article, le transporteur est responsable de la perte ou du dommage subi par ces marchandises ou du retard de leur livraison qui résulte exclusivement de leur transport en pontée et ne peut se prévaloir des moyens de défense.
5. Le transporteur ne peut se prévaloir de l'alinéa c) du paragraphe 1 du présent article contre un tiers qui a obtenu un document de transport négociable ou un document électronique de transport négociable de bonne foi, sauf si les données du contrat indiquent que les marchandises peuvent être transportées en pontée.
6. S'il est expressément convenu avec le chargeur que les marchandises seraient transportées en cale, le transporteur ne peut se prévaloir de la limitation de responsabilité en cas de perte, de dommage ou de retard de livraison subi par les marchandises dans la mesure où cette perte, ce dommage ou ce retard résulte de leur transport en pontée.

#### **Art.671 Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses**

Lorsque les marchandises, par leur nature ou leur caractère, présentent ou risquent selon toute vraisemblance raisonnable de présenter un danger pour les personnes ou les biens ou pour l'environnement :

- a. Le chargeur informe en temps utile le transporteur de la nature ou du caractère dangereux des marchandises avant que l'expéditeur ne les remette à ce dernier ou à une partie exécutante. À défaut et si le transporteur ou la partie exécutante n'a pas autrement connaissance de leur nature ou caractère dangereux, le chargeur est responsable envers le transporteur de la perte ou du dommage résultant de ce défaut d'information ; et
- b. Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette conformément à la loi, à la réglementation ou aux autres exigences des autorités publiques qui s'appliquent à n'importe quelle étape du transport

prévu. À défaut, il est responsable envers le transporteur de la perte ou du dommage résultant de ce manquement.

#### **Art.672    Sacrifice des marchandises pendant le voyage par mer**

Nonobstant les articles 667 à 669, le transporteur ou une partie exécutante peut sacrifier des marchandises en mer lorsque cette décision est prise de manière raisonnable pour le salut commun ou pour préserver d'un péril la vie humaine ou d'autres biens engagés dans l'aventure commune.

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

#### **Art.673    Responsabilité du Chargeur**

Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par le vice propre de sa marchandise.

Le chargeur est tenu de procéder de façon appropriée et soigneuse au conditionnement et au marquage des marchandises remises par lui au transporteur. Si ces marchandises sont placées par lui dans un conteneur, il doit pareillement veiller à leur arrimage interne.

#### **Art.674    Prescription**

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

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

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

### **Section 4 : Responsabilité du transporteur de marchandises**

#### **Art.675    Durée de la responsabilité**

La responsabilité du transporteur couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde depuis le port de chargement jusqu'au port de déchargement.

#### **Art.676    Responsabilité en cas de dommage subis par la marchandise pendant la garde du transporteur**

Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises, ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte ou le dommage ou le retard est survenu pendant que les

marchandises étaient sous sa garde, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

**Art.677 Irresponsabilité de l'armateur en cas de pertes d'animaux**

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

**Art.678 Irresponsabilité de l'armateur en cas de perte résultant des mesures prises pour sauver des vies humaines**

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

**Art.679 Interdiction de transporter de marchandises en pontée**

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

**Art.680 Responsabilité du transporteur pour les fautes commises par les transporteurs substitués**

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

**Art.681 Limitation de la responsabilité du transporteur en cas de perte ou dommage subi par la marchandise**

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

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

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

#### **Art.682 Irresponsabilité du chargeur en cas de préjudice subi par le transporteur**

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

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

#### **Art.683**

1. Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou étiquette indiquant de manière appropriée leur dangerosité.
2. Lorsqu'il remet les marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit l'informer du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur manque à cette obligation et si le transporteur n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises :
  - (a) le chargeur est responsable envers le transporteur des préjudices résultant de l'embarquement desdites marchandises, et
  - (b) les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait lieu à indemnisation.
3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent être invoquées par une personne qui, en cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.
4. Les marchandises dangereuses peuvent, même en dehors du champ d'application des dispositions d'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article, être débarquées, détruites ou rendues inoffensives lorsqu'elles deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens ; dans ce cas, il n'y a pas davantage lieu à indemnisation du chargeur, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que le transporteur est responsable conformément aux dispositions de l'article 676 du présent code.

## Chapitre 5 : Transport de passagers et de bagages

### Section 1 : Contrat de passage

#### Art.684    **Champ d'application**

Par contrat de passage, le transporteur s'oblige à transporter par mer sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix de ce passage. Les obligations sont constatées dans le billet de passage.

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

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

#### Art.685    **le passage**

Le transporteur délivre au passager un billet de passage qui porte les indications propres à identifier les parties au contrat (transporteur et passager), le voyage qui en fait l'objet (nom du navire, lieu et date d'embarquement, port de débarquement, au besoin, escales prévues).

Sur les navires de jauge brute de moins de vingt-cinq (25) et sur les bâtiments qui effectuent des services portuaires ou des services réguliers à l'intérieur de zones délimitées par l'autorité maritime, le billet est remplacé par un ticket qui indique le nom du transporteur et le service effectué.

#### Art.686    **Cession de contrat à un tiers**

Le passager ne peut pas, sauf accord du transporteur, céder à un tiers le bénéfice de son contrat.

#### Art.687    **Dispositions d'ordre public**

Les dispositions du présent chapitre ne peuvent être modifiées au préjudice du passager.

### Sous - section 1 : Les obligations du passager

#### Art.688    **Obligation de se présenter à l'embarquement**

Le passager doit se présenter à l'embarquement dans les conditions fixées par le billet de passage.

En cas de retard, il reste débiteur du prix du passage.

#### Art.689    **Empêchement ou décès du passager avant départ**

En cas d'empêchement de force majeure, le contrat est résilié par l'avis qu'en donne, avant l'embarquement, le passager ou ses ayants droit.

En cas de décès du passager, le contrat est également résilié par l'avis donné après la date prévue pour l'embarquement si le retard est justifié. Toutefois, ce retard ne peut excéder trois (3) mois.

Les mêmes dispositions s'appliquent, sur leur demande, aux membres de la famille du passager empêché ou décédé qui devaient voyager avec lui.

#### **Art.690 Interruption du voyage imputable au passager**

Le voyage une fois commencé, les événements qui surviennent, touchant la personne du passager, n'ont pas d'influence sur sa dette.

#### **Art.691 Annulation du départ**

Si le départ du navire n'a pas lieu pour une cause non imputable au transporteur, le contrat est résolu sans indemnité de part et d'autre.

Le transporteur doit une indemnité égale à la moitié du prix du passage, s'il ne peut pas établir que l'événement ne lui est pas imputable.

#### **Art.692 Modification importante du voyage**

Toute modification importante dans les horaires, l'itinéraire ou les escales prévues, donne au passager le droit de demander la résiliation du contrat et des dommages intérêts s'il y a lieu.

#### **Art.693 Non - achèvement du voyage**

Le non achèvement du voyage pour une cause imputable au transporteur entraîne la résiliation du contrat, avec préjudice des dommages intérêts s'il y a lieu, à moins que le transporteur pourvoie aux passagers un autre navire de même qualité pour achever le voyage.

#### **Art.694 Caractère supplétif des articles 689 à 693**

Par convention expresse, les parties peuvent écarter toutes ou partie des dispositions des articles 689 à 693 ci-dessus.

#### **Art.695 Discipline du bord**

Les passagers sont soumis à la discipline du bord.

### **Sous - section 2 : La responsabilité du transporteur**

#### **Art.696 Définitions**

Pour l'application de la présente section :

- le terme « transporteur de passagers » signifie tout transporteur maritime transportant des passagers, quel que soit leur nombre, et même à titre occasionnel.



- Les termes « passagers », « navire à passagers » et « bagages » s'entendent tels qu'ils sont définis par l'article 2 du présent Code.

#### **Art.697 Obligation d'assurer la sécurité des passagers**

Le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toutes diligences pour assurer la sécurité des passagers.

#### **Art.698 Responsabilité en cas d'accident collectif**

Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout autre sinistre majeur, sauf preuve à sa charge que l'accident ne lui est pas imputable.

#### **Art.699 Responsabilité en cas d'accident individuel**

En cas de mort ou de blessures du voyageur, lorsque l'accident est survenu après le moment où le passager monte à bord et avant qu'il n'en descende aux escales ou au port de destination, le transporteur est tenu d'en réparer les suites dommageables s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par l'article 697.

#### **Art.700 Responsabilité en cas de retard**

Le transporteur est responsable des dommages dus au retard qui tient à l'inobservation de l'article 688 ou à la faute commerciale de ses préposés.

#### **Art.701 Limitation de responsabilité en navigation régionale et internationale**

Les limites de la responsabilité du transporteur de passagers en navigation internationale, sans pouvoir excéder 25 000 000 DTS (Droits de Tirages Spéciaux) sont les suivantes :

- a) 46.666 unités de compte par transport en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager,
- b) 833 unités de compte par passager et par transport en cas de perte ou dommage survenus aux bagages de cabine,
- c) 3.333 unités de compte par véhicule et par transport pour les dommages causés aux véhicules des passagers, y compris les bagages se trouvant dans ces véhicules,
- d) 1 200 unités de compte par passager et par transport pour les dommages causés aux bagages autres que ceux mentionnés aux paragraphes a) à c) précédents.

#### **Art.702 Unité de référence**

L'unité de compte mentionnée à l'article 701 ci-dessus est le droit de Tirage spécial (DTS) du Fonds Monétaire International ; la conversion en monnaie nationale est effectuée sur la base du taux en vigueur au jour de constatation du dommage, tel que ce taux est défini par la Banque Centrale.

### **Art.703    Limitation de responsabilité en navigation nationale**

Les limites de la responsabilité du transporteur de passagers en navigation nationale sont fixées à des montants égaux à la moitié des montants mentionnés à l'article 701 ci-dessus.

### **Art.704    Responsabilité civile du transporteur**

L'assurance obligatoire de responsabilité civile du transporteur exploitant un navire à passagers, telle que prévue par l'article 697 du Code doit couvrir :

- pour les navires à passagers effectuant des voyages internationaux, l'ensemble des risques mentionnés à l'article 701 ci-dessus, pour un montant au moins égal aux limites de responsabilité fixées par cet article ;
- pour les navires à passagers en navigation nationale, les risques de décès et de lésions corporelles, pour un montant au moins égal à la limite de responsabilité résultant de l'article 703 de la présente section.

### **Art.705    Délai de prescription**

L'action en responsabilité contre le transporteur se prescrit par deux (2) ans à compter du jour où le passager a été débarqué ou aurait dû l'être.

## **Section 2 : Le transport des bagages**

### **Art.706    Effets personnels et bagages de cabine non enregistrés**

Le transporteur est responsable des effets personnels et des bagages de cabine n'ayant pas été enregistrés s'il est établi que la perte ou l'avarie est due à sa faute ou à celle de ses préposés.

Sauf dol ou faute inexcusable de sa part, la réparation due par le transporteur ne peut excéder la somme de 400 DTS par passager.

### **Art.707    Biens de valeur confiés au bord**

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

### **Art.708    Bagages et véhicules de tourisme enregistrés**

Le transporteur délivre un récépissé des bagages et véhicules de tourisme enregistrés. Il en est responsable dans les limites ci-après :

- 950 DTS par passager pour les bagages de cabine ;
- 1250 DTS par passager pour les bagages en cale ;
- 3850 DTS par véhicule de tourisme, y compris les bagages se trouvant à l'intérieur du véhicule.

#### **Art.709 Non - paiement du fret**

Le capitaine ne peut pas retenir les bagages à bord, mais il peut les faire consigner en mains tierces, jusqu'à l'entier paiement des créances nées du contrat de passage.

Ces créances sont privilégiées sur le prix provenant de la vente des bagages.

#### **Art.710 Délai de prescription**

Les actions nées à l'occasion des transports de bagages se prescrivent par un (1) an.

### **Section 3 : Les dispositions particulières aux croisières maritimes**

#### **Art.711 Billet de croisière**

Les agences de voyage qui organisent des croisières en mer doivent délivrer à chaque passager, sous peine de nullité du contrat, un billet de croisière.

Le contenu de ce billet est fixé par voie réglementaire.

#### **Art.712 Carnet de croisière**

Chaque passager doit recevoir, outre le billet de croisière qui matérialise le contrat de passage, des coupons correspondant pour chaque escale aux services à fournir à terre, réunis en un carnet de croisière.

Le billet de croisière et le carnet de croisière constituent le titre de croisière.

#### **Art.713 Manquement aux obligations**

Le manquement à l'une des obligations inscrites au titre de croisière engage la responsabilité de l'agence, sauf preuve par elle que le manquement tient à un événement qui ne lui est pas imputable

#### **Art.714 Responsabilité personnelle de l'agence**

L'agence de voyage est personnellement responsable des dommages survenus aux passagers ou à leurs bagages dans les conditions et les limites des articles 697 à 707 ci-dessus, sauf recours contre le transporteur.

## Sections 4 : Les passagers clandestins

### Art.715 Découverte au cours d'un voyage

Si au cours d'un voyage d'un navire immatriculé pavillon comorien ou non, un passager clandestin est découvert dans un port ou en mer, le capitaine du navire peut, sous réserve des dispositions de l'alinéa 3 ci-après, livrer le passager clandestin à l'autorité maritime compétente du premier port, où le navire fait escale après la découverte du passager clandestin, et dans lequel il estime que ce passager sera traité conformément aux dispositions de la Charte Africaine des Droits de l'Homme et des Peuples.

Lors de la livraison du passager clandestin à l'autorité maritime compétente, le capitaine du navire devra remettre à cette autorité une déclaration signée contenant toutes informations en sa possession concernant ce passager clandestin et notamment sur sa ou ses nationalités, son port d'embarquement, la date, l'heure et la position géographique du navire lorsque le passager clandestin a été découvert, ainsi que la mention du port de départ du navire et des ports d'escale subséquents avec les dates d'arrivée et de départ.

Sauf si un passager clandestin est sous le coup d'une mesure antérieure individuelle d'expulsion ou de refoulement, l'autorité maritime compétente de tout port du territoire national devra recevoir tout passager clandestin qui lui est livré, conformément aux précédentes dispositions de cet article et devra agir à son égard conformément aux dispositions du présent Code.

### Art.716 Procédure d'instruction

Lorsqu'un passager clandestin est remis à l'autorité maritime compétente au port de débarquement, cette autorité peut le renvoyer sur instruction de l'Autorité Maritime à tout Etat dont elle estime à la fois qu'il est un ressortissant et que cet Etat le reconnaît comme tel.

Mais lorsque l'Etat ou les Etats dont l'autorité maritime compétente estime que le passager clandestin est un ressortissant refuse d'accepter son renvoi ou, lorsque l'autorité maritime compétente considère que le passager clandestin ne possède aucune nationalité ou que, pour les raisons mentionnées à l'article 719 alinéa 2 ci-dessous, il ne doit pas être renvoyé dans son propre pays, ladite autorité peut renvoyer le passager clandestin à l'Etat dans lequel se trouve le port qu'elle estime être son port d'embarquement.

En outre, lorsque le passager clandestin ne peut être renvoyé conformément aux alinéas 1 ou 2 du présent article, l'autorité maritime compétente peut sous réserve des dispositions de l'article 719 alinéa 2 ci-dessous le renvoyer dans l'Etat dans lequel se trouve le dernier port d'escale avant qu'il ait été découvert.

Enfin, lorsqu'un passager clandestin ne peut être renvoyé conformément aux alinéas 1, 2 ou 3 du présent article, l'autorité maritime compétente peut le

renvoyer dans l'Etat dont le navire portait le pavillon quand le passager clandestin fut découvert.

L'Etat dans lequel le passager clandestin est ainsi renvoyé est tenu de l'accepter, sous réserve des dispositions de l'alinéa 3 de l'article 715 ci-dessus.

Les frais de renvoi de passagers clandestins sont à la charge de l'armateur.

#### **Art.717    Rétention au Service de l'immigration**

Pour l'application des dispositions des articles 687 et 713 du présent Code, l'autorité maritime compétente qui accueille un passager clandestin le confie aux services d'immigration jusqu'à l'aboutissement du rapatriement de ce passager clandestin.

#### **Art.718    Charges récurrentes**

Les frais d'entretien d'un passager clandestin au port de son débarquement, ainsi que ceux de son renvoi dans son pays sont à la charge du propriétaire du navire, sans préjudice de son recours éventuel contre l'Etat dont le passager clandestin est un ressortissant.

Dans tous les autres cas, le propriétaire du navire assumera les frais de renvoi mais ne sera tenu des frais d'entretien que pendant trois (3) mois à dater de la remise du passager clandestin à l'autorité maritime compétente.

L'obligation éventuelle d'un dépôt ou d'une caution pour garantir le paiement des frais ci-dessus est régie par la loi nationale du port de débarquement.

#### **Art.719    Respect des droits fondamentaux**

Les pouvoirs conférés par le présent Code au capitaine d'un navire et aux autorités compétentes en ce qui concerne le sort d'un passager clandestin se complètent et ne dérogent pas à tous autres droits et obligations que lui ou elles peuvent avoir à cet égard.

Pour l'application des dispositions du présent Code, le capitaine et les autorités compétentes du port de débarquement tiendront compte des motifs que le passager clandestin invoquerait pour ne pas être débarqué ou renvoyé dans tels ports ou tels Etats.

Les dispositions du présent Code ne portent en aucune manière atteinte aux droits et obligations de tout Etat d'accorder l'asile politique.

## TITRE III : PROFESSIONS AUXILIAIRES DES TRANSPORTS MARITIMES

### Chapitre 1 : Agence maritime et consignataire des navires

#### Section 1 : Les dispositions communes

##### Art.720    **Qualifications professionnelles**

Pour être considéré comme professionnellement qualifié pour exercer le métier, l'agent de navire doit :

1. a) avoir acquis une expérience probante dans la profession en ayant travaillé durant trois (3) ans au moins à des postes de responsabilité chez un agent dûment agréé ;  
b) avoir un comportement honorable et une capacité à démontrer un bon niveau de compétence ; à cet effet, est nécessaire la production de l'attestation d'adhésion à un collectif d'agents de navire agréé par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes ;  
c) avoir subi avec succès la procédure d'accréditation professionnelle organisée par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes et le(s) collectif(s) professionnel(s) d'agents de navire agréé par ladite autorité. L'Agence Nationale des Affaires Maritimes et le(s) collectif(s) professionnel(s) d'agents de navire déterminent les détails de la procédure d'accréditation professionnelle.
2. dans le cas où il s'agit de qualifier une entreprise, le processus développé dans l'alinéa 1. a) à 1. c) ci-dessus s'applique aux dirigeants et/ou aux personnels salariés devant assumer les fonctions d'agent de navire.

##### Art.721    **Qualifications financières**

1. Pour être considéré comme financièrement apte à assumer sa profession, l'agent de navire doit :
  - a) disposer de ressources financières suffisantes pour couvrir ses activités, attestées par des documents bancaires et des commissaires aux comptes selon les critères définis par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes et le(s) collectif(s) professionnel(s) d'agents de navire ;
  - b) être couvert par une police d'assurance de responsabilité souscrite auprès d'un assureur ou d'un club d'assureurs reconnu internationalement.
2. Les mesures doivent être prises pour que les normes financières précitées demeurent constamment en vigueur. Un audit annuel diligenté par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes et le(s) collectif(s) professionnel(s) d'agents de navire constate la conformité aux dites normes.

## **Art.722 Code de conduite professionnelle**

L'agence de navire doit :

- a) accomplir ses obligations à l'égard de son mandant avec honnêteté, intégrité et impartialité ;
- b) maîtriser un niveau de compétence pour fournir ses prestations d'agent de navire de manière consciencieuse, diligente et efficace ;
- c) respecter les lois et règlements nationaux et internationaux afférents à son métier ;
- d) faire preuve d'une vigilance constante pour prévenir et lutter contre les pratiques frauduleuses et corruptives ;
- e) prendre bien soin des avoirs financiers dus à son mandant.

## **Art.723 Mise en vigueur**

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes et le(s) collectif(s) professionnel(s) d'agences de navire veillent à l'application des dispositions stipulées dans les articles 720 à 722 ci-dessus. En cas d'irrespect de ces règles, ils appliquent les mesures disciplinaires appropriées. Entre autres, celles-ci comprennent :

1. Mesures prises par le collectif :

- a) des avertissements ;
- b) une suspension temporaire de l'adhésion au collectif d'agences de navire;
- c) la radiation de l'agence du collectif d'agences de navire.

2. Mesures prises par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes :

- a) des avertissements
- b) suspension temporaire de l'agrément de l'agence ;
- c) retrait définitif de l'agrément.

## **Art.724 Mise en conformité**

L'agence de navire déjà en exercice qui ne répondrait pas aux critères définis ci-dessus devront s'y conformer dans un délai maximum de six mois (6) mois à compter de la notification en ce sens par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

## **Art.725 Domiciliation du mandant**

Le seul fait de consigner un navire à une agence en Union des Comores entraîne pour l'armateur élection de domicile chez ce dernier pour tous les actes et actions concernant ce navire ou sa cargaison. Tout acte judiciaire ou extrajudiciaire visant l'armateur peut être valablement signifié à son agence, même après le départ du navire.

## **Art.726 Obligations en matière de frais portuaires**

L'agence de navire est personnellement responsable des droits de pilotage ainsi que des droits et taxes de port et de quais non acquittés par le capitaine ou l'armateur.

## **Section 2 : L'agent maritime**

### **Art.727 Rôle et mission**

L'agent maritime est un agent commercial qui agit pour son mandant au nom l'armateur, dont il est le représentant permanent notamment dans le cas des lignes régulières. L'étendue de sa mission et le niveau de sa rémunération sont déterminés par le contrat de mandat signé avec l'armateur. Il engage valablement l'armateur représenté pour tout ce qui concerne l'exploitation normale du navire. Il est précisé que :

- a) une limitation contractuelle de ses pouvoirs n'est pas opposable aux tiers de bonne foi qui ont pu l'ignorer ;
- b) dans les cas de vente, hypothèque, armement ou désarmement du navire, l'agent maritime doit justifier d'un pouvoir spécial délivré par l'armateur.

### **Art.728 Responsabilité**

En sa qualité de mandataire, l'agent maritime ne répond que de ses fautes prouvées et la prescription des actions dirigées en son encontre est celle du droit commun.

## **Section 3 : Le consignataire de navire**

### **Art.729 Rôle et mission**

Le consignataire de navire est un mandataire salarié non exclusif. Il agit au nom et pour le compte de son mandant, l'armateur, pour les besoins du navire et de ce qu'il transporte. Il effectue toutes les opérations que l'armateur exécuterait lui-même s'il était sur place ou auxquels le capitaine pourrait procéder.

### **Art.730 Etendue du mandat.**

L'étendue du mandat du consignataire de navire est fonction du rôle de son mandant, l'armateur, qu'il soit armateur propriétaire et/ou armateur exploitant technique et/ou armateur transporteur maritime par rapport à un navire déterminé.

### **Art.731 Responsabilité**

Le régime de responsabilité du consignataire de navire s'établit comme suit :



- a) en sa qualité de mandataire salarié il ne prend aucun engagement personnel mais traite au nom et pour le compte de l'armement ; la prescription annale est de règle pour les actions y afférentes ;
- b) il est responsable de ses fautes personnelles qui doivent être prouvées ; pour les actions délictuelles, la prescription annale est de règle.

Il est généralement rémunéré par un droit de commission au pourcentage.

#### **Art.732 Election de domicile**

Le seul fait de consigner un navire à un consignataire en Union des Comores entraîne pour l'armateur élection de domicile chez ce dernier pour tous les actes et actions concernant ce navire ou sa cargaison. Tout acte judiciaire ou extrajudiciaire visant l'armateur peut être valablement signifié à son consignataire, même après le départ du navire.

#### **Art.733 Responsabilité envers l'armateur**

Le consignataire de navire est responsable envers l'armateur dans les termes de son mandat.

Envers les ayants droit aux marchandises débarqués, il ne répond que de ses fautes personnelles ou de celles de ses préposés. Il n'est pas personnellement responsable de la bonne exécution du contrat de transport maritime, même s'il est chargé du recouvrement du fret.

#### **Art.734 Responsabilité personnelle à l'égard des tiers**

Le consignataire est personnellement responsable du paiement des droits de pilotage, des redevances portuaires et autres dettes contractées par le navire ainsi que des amendes infligées au navire ou à l'équipage.

#### **Art.735 Cumul de fonctions**

Le fait par une même personne d'agir simultanément en qualité de consignataire de navire, consignataire de la cargaison et acconier n'est pas une cause d'annulation des contrats correspondants, si les divers services ont été loyalement exécutés et séparés en fait et en droit.

### **Section 4 : Le consignataire de cargaison**

#### **Art.736 Définition**

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

### **Art.737    Responsabilité du consignataire de la cargaison**

En matière d'avaries et pour les pertes subies par la marchandise, le consignataire de la cargaison n'est responsable que dans les conditions et limites prévues par les articles 742 et 743 du présent Code.

## **Chapitre 2 : Entrepreneur de manutention**

### **Art.738    Définition**

Les services de manutention relatifs au transport comprennent l'ensemble d'opérations juridiques et matérielles qu'impliquent la prise en charge, le stockage, l'entreposage, le chargement, le déchargement, le transbordement, l'arrimage, le désarrimage, le saisissage, le désaisissage, le trimmage, le fardage et l'accorage, la délivrance, le cas échéant l'ouverture et la fermeture des cales ou des soutes. L'exploitant du terminal les fournit soit pour le compte du transporteur soit pour le compte du chargeur où soit pour le compte du destinataire.

Aucune des opérations composant la manutention ne peut être considérée comme un transport maritime, ou terrestre, même si elle a été réalisée au moyen d'embarcations, d'engins flottants ou de véhicules.

### **Art.739    Champ d'application**

Les présentes dispositions s'appliquent aux services de manutention relatifs au transport concernant des marchandises qui font l'objet d'un transport international ou d'un transport côtier et ce quelle que soit la nature juridique de l'entreprise de manutention ou l'origine du contrat envers duquel agit celle-ci.

### **Art.740    Durée de la responsabilité**

L'exploitant de terminal est responsable des marchandises à partir du moment où il les prend en garde jusqu'au moment où il les remet à la personne habilitée à en prendre livraison ou les met à sa disposition.

### **Art.741    Emission d'un document**

1. L'exploitant de terminal peut, et sur la demande du client, il doit, à son propre choix et dans un délai raisonnable :
  - a) Soit accuser réception des marchandises en signant et en datant un document que lui présente le client et qui identifie les marchandises ;
  - b) Soit émettre un document signé dans lequel il identifie les marchandises, en accuse réception, indique la date de cette réception et constate l'état et la quantité des marchandises dans la mesure où ce peut être établi par des méthodes de vérification raisonnables.
2. Si l'exploitant de terminal n'agit pas conformément à l'un ou l'autre des alinéas a) et b) du paragraphe 1, il est présumé, sauf preuve contraire, avoir

reçu les marchandises en bon état apparent. Cette présomption ne joue pas si les services exécutés par l'exploitant de terminal se limitent au transfert immédiat des marchandises d'un moyen de transport à un autre.

3. Les documents visés au paragraphe 1 peuvent être émis sous toute forme constatant les informations qui y figurent. Lorsque le client et l'exploitant de terminal sont convenus de communiquer électroniquement, ces documents peuvent être remplacés par un message d'échange de données informatiques équivalent.
4. La signature visée au paragraphe 1 peut être une signature manuscrite ou un fac-similé, ou une authentification équivalente effectuée par tout autre moyen.

#### **Art.742    Fondement de la responsabilité**

1. L'exploitant de terminal est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard dans la remise des marchandises si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant la période durant laquelle l'exploitant de terminal était responsable des marchandises telle que celle-ci est définie à l'article 740, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ou toute autre personne dont il utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées d'eux pour éviter ledit événement et ses conséquences.
2. Lorsque l'exploitant de terminal, ses préposés ou mandataires ou toute autre personne dont il utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport n'ont pas pris les mesures visées au paragraphe 1 et que cette carence a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard, l'exploitant de terminal n'est responsable que dans la mesure du préjudice résultant de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette carence, à condition de prouver le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite carence.
3. Il y a retard dans la remise des marchandises lorsque l'exploitant de terminal ne les remet pas à une personne habilitée à en prendre livraison ou ne les met pas à sa disposition dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans un délai raisonnable après réception d'une demande de remise des marchandises émanant de ladite personne.
4. Si l'exploitant de terminal ne remet pas les marchandises à une personne habilitée à en prendre livraison ou ne les met pas à sa disposition dans un délai de trente (30) jours consécutifs suivant la date expressément convenue ou, à défaut d'un tel accord, dans les trente (30) jours qui suivent la réception d'une demande de remise des marchandises émanant de ladite

personne, les marchandises peuvent être considérées comme perdues par l'ayant droit. Cette perte doit être constatée par une décision judiciaire de même que le sort à réserver aux cargaisons perdues.

### **Art.743 Limites de la responsabilité**

1. a) La responsabilité de l'exploitant de terminal pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 742 ci-dessus est limitée à 745 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à un montant équivalant à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées ;  
b) Cependant, si les marchandises sont remises à l'exploitant de terminal immédiatement après un transport par mer ou par voie d'eau intérieure, ou si elles sont ou doivent être remises par l'exploitant de terminal en vue d'un tel transport, sa responsabilité pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 742 est limitée à un montant équivalant à 2,75 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées. Aux fins du présent paragraphe, le transport par mer ou par voie d'eau intérieure comprend l'enlèvement et la livraison dans le port ;  
c) Lorsque les pertes ou les dommages subis par une partie des marchandises affectent la valeur d'une autre partie des marchandises, le poids total des marchandises perdues ou endommagées et des marchandises dont la valeur a été affectée est pris en considération pour le calcul de la limite de responsabilité.
2. La responsabilité de l'exploitant de terminal en cas de retard dans la remise des marchandises conformément aux dispositions de l'article 742 est limitée à un montant équivalant à deux fois et demie les sommes dues à l'exploitant de terminal pour ses services en ce qui concerne les marchandises retardées, mais n'excédant pas le total des sommes dues à l'exploitant de terminal pour l'ensemble des marchandises.
3. En aucun cas, le cumul des réparations dues par l'exploitant de terminal en vertu des paragraphes 1 et 2 du présent article ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité de l'exploitant de terminal est engagée.
4. L'exploitant de terminal peut accepter des limites de responsabilité supérieures à celles prévues aux paragraphes 1, 2 et 3.

### **Art.744 Recours judiciaires**

1. Les exonérations et limites de responsabilité prévues par le présent chapitre sont applicables dans toute action contre l'exploitant de terminal pour les pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que pour le retard dans la remise des marchandises, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.
2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire de l'exploitant de terminal, ou une autre personne dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport, ce préposé ou mandataire, ou cette personne, s'ils prouvent avoir agi dans l'exercice des fonctions pour lesquelles ils ont été engagés par l'exploitant, sont habilités à se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que l'exploitant de terminal peut invoquer en vertu du présente chapitre.
3. Sous réserve des dispositions de l'article 746, le montant total des réparations dues par l'exploitant de terminal et tout préposé ou mandataire ou toute personne visée au paragraphe précédent ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par le présent chapitre.

#### **Art.745 Déchéance du droit de limiter la responsabilité**

1. L'exploitant de terminal ne peut pas se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 743 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission de l'exploitant de terminal lui-même ou de ses préposés ou mandataires commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit téméairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.
2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 744, un préposé ou un mandataire de l'exploitant de terminal ou une autre personne dont l'exploitant de terminal utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport ne peut pas se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 743 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou mandataire ou de cette personne commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit téméairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

#### **Art.746 Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses**

Si des marchandises dangereuses sont remises à l'exploitant de terminal sans être marquées, étiquetées, emballées ou accompagnées des documents voulus, conformément à toute loi ou réglementation concernant les marchandises dangereuses applicable dans le pays où les marchandises lui sont remises et si, au moment où il les prend en garde, l'exploitant de terminal n'a pas connaissance d'une autre manière de leur caractère dangereux, il est habilité :

- a) A prendre toutes les précautions que les circonstances peuvent exiger, y compris, lorsque les marchandises présentent un danger imminent pour les personnes ou pour les biens, à détruire ces marchandises, à les rendre inoffensives ou à en disposer de toute autre manière licite sans qu'il y ait matière à indemnisation pour leur détérioration ou leur destruction du fait de ces précautions ; et
- b) A se faire rembourser toutes les dépenses qu'il a engagées pour prendre les mesures visées à l'alinéa a) par celui qui ne s'est pas acquitté, conformément à la loi ou la réglementation applicable, de toute obligation de l'informer que les marchandises étaient dangereuses.

#### **Art.747    Sûreté juridique portant sur les marchandises**

1. L'exploitant de terminal a un droit de rétention sur les marchandises pour les frais et les créances exigibles liés aux services relatifs au transport qu'il a exécutés en ce qui concerne les marchandises pendant ou après la période durant laquelle il en est responsable. Toutefois, rien dans le présent chapitre ne porte atteinte à la validité de tout arrangement contractuel élargissant les sûretés juridiques de l'exploitant de terminal sur les marchandises conclu conformément à la loi applicable.
2. L'exploitant de terminal ne peut retenir les marchandises lorsqu'une garantie suffisante pour la somme réclamée est fournie ou lorsqu'une somme équivalente est déposée entre les mains d'un tiers désigné d'un commun accord ou auprès d'une institution officielle de l'Union des Comores
3. L'exploitant de terminal a la faculté, dans la mesure où il y est autorisé par la loi de l'Union des Comores où se trouvent les marchandises sur lesquelles il a exercé son droit de rétention conformément aux dispositions du présent article, de vendre tout ou partie des marchandises afin d'obtenir les sommes nécessaires à la satisfaction de sa créance. Cette faculté ne s'applique pas aux conteneurs, palettes ou articles similaires de transport ou d'emballage qui appartiennent au transporteur ou à une personne autre que le transporteur ou le chargeur et qui portent une marque claire de leur propriétaire, sauf pour les créances de l'exploitant nées du chef de réparations ou améliorations qu'il a effectuées sur les conteneurs, palettes ou articles similaires de transport ou d'emballage.
4. Avant d'exercer tout droit de vendre les marchandises, l'exploitant de terminal doit déployer des efforts raisonnables pour aviser de son intention le propriétaire des marchandises, la personne dont il les a reçues et la personne habilitée à en prendre livraison. L'exploitant de terminal rend compte de la manière appropriée du solde du produit de la vente après déduction des sommes qui lui sont dues et des dépenses raisonnables imputables à la vente. Le droit de vente s'exerce à tous autres égards

conformément à la loi de l'Union des Comores où se trouvent les marchandises.

#### **Art.748 Avis de perte, de dommage ou de retard**

1. A moins qu'un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage ne soit donné à l'exploitant de terminal au plus tard le troisième jour ouvrable suivant le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été remises par l'exploitant de terminal telles qu'elles sont décrites dans le document émis par lui en application de l'alinéa 1b) de l'article 741 ou, si aucun document n'a été émis, avoir été remises en bon état.
2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné à l'exploitant de terminal dans un délai de quinze (15) jours consécutifs après le jour où les marchandises sont parvenues à leur destinataire final, mais en aucun cas plus de soixante (60) jours consécutifs après le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison.
3. Si l'exploitant de terminal a participé à un examen ou à une inspection des marchandises au moment où elles ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison, il n'est pas nécessaire d'aviser l'exploitant de terminal de la perte ou du dommage constaté durant cet examen ou cette inspection.
4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, l'exploitant de terminal, le transporteur et la personne habilitée à prendre livraison des marchandises doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour inspecter et inventorier les marchandises.
5. Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant d'un retard dans la remise des marchandises si un avis n'a pas été donné à l'exploitant de terminal dans les vingt un (21) jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison.

#### **Art.749 Prescription des actions**

1. Toute action intentée en vertu du présent chapitre est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de un (1) an.
2. Le délai de prescription court :
  - a) A partir du jour où l'exploitant de terminal a remis les marchandises ou une partie de celles-ci à une personne habilitée à en prendre livraison ou les a mises à sa disposition ; ou
  - b) En cas de perte totale des marchandises, soit le jour où l'ayant droit reçoit un avis de l'exploitant de terminal indiquant que les

marchandises sont perdues, soit, si celui-ci est antérieur, le jour où l'ayant droit peut les considérer comme perdues conformément au paragraphe 4 de l'article 743.

3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.
4. L'exploitant de terminal peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par un avis adressé au demandeur. Le délai peut être de nouveau prolongé par un ou plusieurs autres avis.
5. Une action récursoire peut être exercée par le transporteur ou une autre personne contre l'exploitant de terminal même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents pourvu qu'elle soit exercée dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours après que le transporteur ou cette autre personne a été déclaré responsable dans le cadre d'une action intentée à son encontre, ou a réglé la créance sur laquelle se fondait ladite action et sous réserve que l'exploitant de terminal soit avisé dans un délai raisonnable qu'une action a été engagée contre le transporteur ou cette autre personne qui peut entraîner une action récursoire contre l'exploitant de terminal.

#### **Art.750    Clauses contractuelles**

1. Sauf disposition contraire du présent chapitre, toute stipulation figurant dans un contrat conclu par un exploitant de terminal, ou dans tout document signé ou émis par l'exploitant de terminal en application de l'article 741, est nulle et non avenue dans la mesure où elle déroge, directement ou indirectement, aux dispositions du présent chapitre. La nullité d'une telle stipulation ne porte pas atteinte à la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure.
2. Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, l'exploitant de terminal peut accepter d'étendre les responsabilités et les obligations qui lui incombent en vertu du présent chapitre.

#### **Art.751    Conventions internationales de transport**

Le présent chapitre ne modifie en rien les droits ou obligations qui peuvent résulter d'une convention internationale relative au transport international de marchandises ayant force obligatoire à l'Union des Comores ou de toute loi d'un tel Etat qui donne effet à une convention internationale relative au transport international de marchandises.

#### **Art.752    Unité de compte**

L'unité de compte visée à l'article 743 est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds Monétaire International. Les montants mentionnés à l'article 743 sont exprimés dans la monnaie nationale de l'Union des Comores



suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à la date usuellement pratiquée dans les échanges commerciaux internationaux de l'Union des Comores. L'équivalence entre la monnaie nationale et celle d'un Etat membre du Fonds Monétaire International et le droit de tirage spécial est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International à la date en question pour ses opérations et transactions. L'équivalence entre la monnaie nationale et celle d'un Etat qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et le droit de tirage spécial est calculée de la façon déterminée par l'Union des Comores

### **Art.753 Régime fiscal**

Les prestations définies à l'article 738, fournies par l'exploitant de terminal dans la zone sous douane à lui concédée en sa qualité de partie exécutante d'un transport international, sont soumises au régime fiscal stipulé par les dispositions du Code général des impôts.

## **Chapitre 3 : Transitaire**

### **Art.754 Mission**

Le transitaire ou le consignataire de la cargaison intervient comme mandataire des ayants droit à la marchandise.

Il agit généralement comme transitaire chargé de recevoir une marchandise expédiée par terre ou par air et de la charger sur un navire en vue de son transport par mer ou vice versa. Il peut agir comme simple commissionnaire chargé de conclure un contrat de transport et d'accomplir les formalités douanières et portuaires. Il intervient fréquemment comme voiturier ou transporteur faisant du groupage de marchandises et assurant le transport des marchandises ainsi groupées.

### **Art.755 Réserves contre le capitaine**

Il doit prendre, contre le transporteur maritime ou son représentant, les réserves que commande l'état ou l'importance de la marchandise au moment de la livraison, ou son défaut de livraison.

A défaut de réserves, le transitaire est réputé avoir reçu les marchandises dans l'état ou les quantités décrites au connaissement. Cette présomption souffre la preuve contraire dans les rapports entre le transitaire et le transporteur maritime.

### **Art.756 Responsabilité en tant que mandataire salarié**

Le transitaire est responsable comme mandataire salarié des fautes qu'il commet dans l'exercice des fonctions susvisées.

### **Art.757    Responsabilité en tant que dépositaire salarié**

S'il en est expressément chargé, il doit à la marchandise les soins d'un dépositaire salarié.

A défaut d'un tel mandat, et en l'absence du destinataire ou d'un réclamateur qualifié lors de la livraison de la marchandise, le consignataire est tenu d'entreposer la marchandise en magasin.

S'il est impossible de faire admettre la marchandise en magasin, ou de lui procurer une protection équivalente contre les intempéries et le vol, le consignataire se trouve déchargé de la garde de la marchandise si le destinataire n'en a pas pris livraison à l'expiration d'un délai de quarante-huit (48) heures courant du lendemain de l'expédition d'un avis indiquant l'arrivée de la cargaison.

### **Art.758    Responsabilité des avaries et pertes**

Le transitaire est responsable des avaries et des pertes subies par la marchandise entre ses mains, sauf preuve par lui que le dommage ne lui est pas imputable.

### **Art.759    Délai de prescription**

Les actions intentées par les ayants droit à la marchandise contre le consignataire de la cargaison sont prescrites par le même délai que celles qu'ils auraient dirigées contre le transporteur maritime.

## **TITRE IV : PERSONNEL ET AUXILIAIRES DE L'EXPLOITATION**

### **Chapitre1 : Capitaine**

#### **Section 1 : Les généralités**

### **Art.760    Définition**

Pour l'application des dispositions du présent Code, l'expression « capitaine » désigne toute personne régulièrement investi du commandement d'un navire, quels que soient le tonnage ou l'affectation de celui-ci.

L'équipage d'un navire constitue une société hiérarchisée sous l'autorité du capitaine qui est seul juge de la conduite de l'expédition et des décisions à prendre.

### **Art.761    Nomination et congédiement**

Le choix et la nomination du capitaine appartiennent à l'armateur, sous réserve des dispositions de l'article 477.

Tout capitaine engagé pour un voyage est tenu de l'achever sous peine de tous dommages intérêts envers les propriétaires et affrêteurs.

L'armateur peut, à tout moment, congédier le capitaine sans préavis, nonobstant toute convention contraire, sans préjudice de paiement de dommages intérêts en cas de renvoi injustifié, et en outre par l'article 118 si le capitaine est copropriétaire du navire.

### **Art.762 Fonctions du capitaine**

Le capitaine exerce dès sa nomination visée par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes :

1. des fonctions administratives et disciplinaires ;
2. des fonctions nautiques ;
3. des fonctions commerciales.

Il doit obéir aux instructions de l'armateur et au besoin les solliciter pour tout ce qui concerne les fonctions commerciales.

L'armateur ne doit pas s'immiscer dans les fonctions administratives, disciplinaires et nautiques du capitaine, qui les exerce conformément à l'article 760.

### **Section 2 : Les fonctions administratives et disciplinaires**

#### **Art.763 Tenue du journal de bord**

Le capitaine rédige ou fait rédiger sous son contrôle le journal de bord et veille à la bonne tenue des journaux, des machines et des télécommunications.

Le journal de bord, côté et paraphé par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes, mentionne, outre les indications météorologiques et nautiques d'usage :

1. les ordres du capitaine concernant la navigation et la police du bord ;
2. la relation de tous les événements importants concernant le navire et la navigation entreprise ;
3. les mesures de discipline ordonnées et les punitions infligées à défaut du « livre de discipline » prévu par les articles 893 et 894;
4. les résolutions prises pendant le voyage dans les cas prévus à l'article suivant.

Les inscriptions sont opérées jour par jour et sans blancs. Elles sont signées chaque jour par le capitaine.

#### **Art.764 Consultation de l'équipage**

Le capitaine est tenu de recueillir l'avis des autres officiers du navire et des deux plus anciens maîtres ou hommes d'équipage dans les cas suivants :

1. abandon du navire en mer ;

2. évacuation du navire par tout ou partie de l'équipage et des passagers en mer ;
3. jet à la mer de la cargaison ;
4. consommation à bord de toute ou partie de la cargaison, à défaut de victuailles, combustibles, carburant et autres avitaillements indispensables ;
5. emprunt ou vente de la cargaison dans le cas prévu à l'article 763 ci-dessus.

Dans les cas d'extrême urgence, le capitaine pourra ne consulter que deux membres de son état-major, pour les décisions prévues aux trois premiers alinéas ci-dessus.

L'avis des officiers et principaux de l'équipage n'obligent pas le capitaine qui demeure seul maître de sa décision.

Cet avis devra être inscrit sur le journal de bord et signé des intéressés, sauf impossibilité de le faire.

Outre, les attributions administratives prévues aux articles du Titre VII du Livre VII, le Capitaine assume aussi la fonction disciplinaire sur l'équipage

#### **Art.765    Responsabilité**

Le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions, sauf le cas de force majeure.

#### **Art.766    Impossibilité d'établir un acte d'état-civil**

Lorsqu'au cours d'un voyage maritime, il n'est pas possible dans les délais légaux de faire établir par l'officier d'état civil normalement compétent, un acte de naissance, un acte de décès, un acte de reconnaissance d'enfant naturel ou un acte de déclaration d'enfant sans vie, cet acte est dressé par le capitaine ou patron ou celui qui en remplit les fonctions.

Ces actes doivent être déposés auprès de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes du premier port touché qui les transmettra à qui de droit.

#### **Art.767    En cas de disparition**

Le capitaine ou patron ou celui qui en remplit les fonctions est tenu de faire, dès le décès ou la disparition d'une personne embarquée à bord à quelque titre que ce soit, l'inventaire des biens, vêtements, valeurs, billets, espèces, testament, papiers ou autres objets présumés lui appartenir et d'en assurer la conservation jusqu'à leur remise à l'autorité maritime compétente.

### **Section 3 : Les fonctions nautiques**

#### **Art.768    Documents réglementaires**

Le capitaine est tenu d'avoir à bord les titres de navigation, papiers et documents prescrits par les règlements.

#### **Art.769    Conduite du navire**

Le capitaine est tenu de conduire personnellement son navire à l'entrée, à la traversée et à la sortie des ports, rades, canaux et rivières, ainsi qu'en toutes circonstances difficiles.

La présence, même réglementaire, d'un pilote à bord, ne fait pas cesser cette obligation.

#### **Art.770    Visa du journal de bord et dépôt du rapport de mer**

Le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre (24) heures de son arrivée, de faire viser son journal de bord par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes ou au consulat de l'Union des Comores.

S'il survient au cours du voyage des événements extraordinaires ou de mer intéressant le navire, les personnes à bord ou la cargaison, le capitaine doit en faire un rapport circonstancié dit « rapport de mer », dès son arrivée au premier port d'escale. Ce rapport doit être déposé, pour affirmation en Union des Comores au greffe de tout tribunal ou de section de tribunal ; à l'étranger, au consulat de l'Union des Comores ou à défaut au greffe du tribunal local compétent.

A cet effet, le capitaine devra en outre affirmer sous serment devant le magistrat ou le consul compétent de la véracité de son rapport et faire entendre en témoignage des membres de l'équipage et des passagers.

A défaut de tribunal ou de consulat au lieu de débarquement, le rapport et les dépositions susvisés pourront être remplacés par une déclaration faite devant un notaire ou autre officier public équivalent, et dont le capitaine retirera récépissé ou copie authentifiée.

### **Section 4 : Les fonctions commerciales**

#### **Art.771    Chargement pour son propre compte**

Il est interdit au capitaine de charger sur son navire des marchandises pour son propre compte, sans l'autorisation expresse et écrite de l'armateur.

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

#### **Art.772    Représentation de l'armateur**

Hors du port d'attache du navire et dans tous les ports et autres lieux où ne résident ni l'armateur ni un fondé de pouvoir de celui-ci, le capitaine est le représentant légal de l'armateur.

En cette qualité, il peut agir en justice, tant en demande qu'en défense et il peut recevoir tous actes judiciaires ou extrajudiciaires adressés à l'armateur.

Il peut également, en cas d'urgence, prendre au nom de l'armateur, toutes dispositions conservatoires des droits de celui-ci.

Il peut engager les dépenses nécessaires pour la conservation du navire, la continuation du voyage, les approvisionnements normaux et la rémunération de l'équipage.

#### **Art.773 Engagement des marins**

Dans les mêmes conditions, le capitaine peut, en cours de voyage, conclure des contrats d'embarquement pour compléter l'équipage.

#### **Art.774 Gérant d'affaires des chargeurs ou réceptionnaires**

En l'absence de tout représentant local de l'armateur ou des chargeurs, le capitaine peut prendre ou demander en justice toutes mesures conservatoires des droits des chargeurs ou réceptionnaires. Dans ce cas, l'armateur représenté par le capitaine doit être considéré comme gérant d'affaires de ceux-ci.

#### **Art.775 Engagement nécessitant autorisation de l'armateur**

Au port d'attache du navire et partout où demeure l'armateur ou un fondé de pouvoir de celui-ci, le capitaine ne peut engager des dépenses ou souscrire des engagements sans leur autorisation spéciale.

#### **Art.776 Mise en gage ou vente de la cargaison**

Si, pendant le cours d'un voyage, des dépenses s'avèrent nécessaires pour la réparation d'avaries ou la subsistance de l'équipage et des passagers, le capitaine pourra emprunter sur le navire, mettre en gage ou vendre toute ou partie de la cargaison jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent.

Préalablement à de tels engagements, le capitaine devra recueillir l'avis prévu à l'article 764, solliciter l'autorisation de son armateur, et en cas de communications impossibles avec lui, se faire autoriser par le tribunal compétent, et à l'étranger, par l'autorité consulaire de l'Union des Comores ou à défaut par le magistrat local.

#### **Art.777 Engagement injustifié**

Le capitaine qui aura, sans nécessité, consommé, engagé ou vendu toute ou partie de la cargaison ou de l'avitaillement du navire ou se sera approprié des agrès, apparaux, machines ou annexes du navire, sera poursuivi et puni conformément aux articles 1025 et 1026.

Il sera poursuivi pour faux en écritures de commerce et, le cas échéant, pour escroquerie lorsqu'il aura porté dans ses comptes ou déclaré dans ses rapports des avaries et des dépenses supposées.

Dans ces divers cas, le capitaine sera personnellement tenu au remboursement des sommes, marchandises et objets détournés, soustraits ou escroqués, et la prescription ne commencera à courir à son profit que du jour où l'armateur aura pu découvrir la fraude.

#### **Art.778 Réquisition des denrées se trouvant à bord**

Lorsque, en cours de voyage, les victuailles, combustibles, carburant et autres avitaillements indispensables viennent à manquer, le capitaine peut réquisitionner les denrées et marchandises se trouvant à bord, après avoir recueilli l'avis prévu à l'article 764, et l'armateur est tenu d'en rembourser la valeur aux propriétaires intéressés.

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'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

#### **Art.779 Responsabilité pour les actes des personnes se trouvant à bord**

Les membres de l'équipage, le subrécargue ou le pilote ne sont pas les préposés du capitaine. Celui-ci n'est pas civilement responsable du dommage qu'ils peuvent causer à autrui.

#### **Art.780 Déchargement de la cargaison en cas d'événement**

Dans les cas visés à l'article précédent et sauf péril imminent, le capitaine ne peut décharger aucune marchandise avant d'avoir fait son rapport et répondu aux mesures d'instruction et de vérification ordonnées, soit par l'Agence Nationale des Affaires Maritime ou consulat de l'Union de Comores, soit par l'autorité judiciaire.

### **Section 5 : Les dispositions particulières**

#### **Art.781 Remplacement du capitaine**

Si, en cours de voyage, le capitaine décède ou disparaît, ou se trouve dans l'impossibilité d'exercer son commandement, il est remplacé de plein droit par l'officier du pont titulaire du brevet ayant le rang le plus élevé d'après les règlements de l'Union des Comores.

A défaut d'officier du pont, le commandement est dévolu dans le même ordre aux officiers mécaniciens, puis au plus ancien des maîtres d'équipage ou des matelots.

A égalité de titres, l'ordre d'inscription au rôle d'équipage sera suivi.

Au premier port d'escale, le capitaine intérimaire sera tenu de se mettre en rapports avec l'armateur pour faire nommer un nouveau capitaine.

Celui-ci pourra être désigné, à défaut d'instructions de l'armateur, par un consul de l'Union des Comores.

### **Art.782 Validité de l'intérim**

Les dispositions de l'article 988 ne s'appliquent pas au membre de l'équipage qui assume le commandement du navire dans les conditions visées à l'article précédent.

Le capitaine intérimaire devra consigner sur le journal de bord la date et l'heure de sa prise de commandement.

L'armateur sera valablement représenté par le capitaine intérimaire et ne pourra le désavouer sauf le cas de dol de celui-ci.

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.

## **Chapitre 2 : Subrécargue**

### **Art.783 Rôle**

Le subrécargue est un mandataire de l'armateur ou de l'affrètement embarqué à bord :

- soit d'un navire armé à la pêche pour diriger les opérations de pêche et veiller à la conservation ou à la commercialisation du produit de celle-ci ;
- soit d'un navire affecté au transport de personnes, notamment pour des croisières de tourisme, en vue de procurer aux passagers des prestations et services autres que le transport maritime ;
- soit d'un navire de charge, à l'effet de veiller à l'embarquement, au débarquement et à la bonne conservation des marchandises transportées.

### **Art.784 Rang d'officier**

Le subrécargue a rang d'officier. Quelle que soit l'étendue de ses attributions il est soumis à l'autorité du capitaine dans les conditions prévues par l'article 760

### **Art.785 Contrat d'engagement du subrécargue**

Le subrécargue est librement choisi par l'armateur ou l'affrètement.

Le contrat d'engagement de subrécargue est soumis aux règles prévues par les articles 482 à 494 du présent Code.

Le subrécargue peut être congédié par l'armateur ou l'affrètement qui l'a nommé, et ce dans les mêmes conditions que le capitaine.

Le capitaine ne peut pas congédier le subrécargue.



### **Art.786 Attributions retirées au capitaine**

L'armateur ou l'affréteur ne peut attribuer au subrécargue aucune participation aux fonctions administratives, disciplinaires et nautiques qui incombent au capitaine.

L'acte de nomination du subrécargue doit préciser les fonctions commerciales attribuées au subrécargue et retirées au capitaine. Celui-ci est présumé avoir conservé toutes les attributions qui n'ont pas été déléguées expressément au subrécargue.

### **Art.787 Acte de nomination**

Un exemplaire de l'acte de nomination du subrécargue, signé par l'armateur ou l'affréteur, doit être annexé au rôle d'équipage.

Cet acte peut conférer notamment au subrécargue le pouvoir :

- de fixer les mouvements du navire ayant un caractère commercial, les escales et les relâches ;
- de signer les connaissements ;
- de recevoir et délivrer les marchandises transportées ;
- de vérifier celles-ci à l'embarquement et au débarquement ;
- de consigner ou recevoir toutes réserves utiles à ce sujet ;
- de veiller à la conservation des marchandises en cours de transport ;
- de payer certaines dépenses concernant les passagers ou la cargaison ;
- de vendre toute ou partie de la pêche ;
- de tenir les livres de comptes afférents à ces diverses opérations.

### **Art.788 Responsabilité vis-à-vis de l'armateur**

Le subrécargue est responsable de sa gestion envers l'armateur ou l'affréteur qui l'a nommé comme l'est un mandataire salarié.

### **Art.789 Responsabilité à l'égard des tiers**

L'armateur ou l'affréteur est civilement responsable du subrécargue à l'égard des tiers, pour tous les actes se rattachant à ses fonctions, mais dans les limites prévues par les articles 656 et suivants du présent Code.

## **Chapitre 3 : Equipage**

### **Art.790 Conditions d'engagement**

Les conditions de recrutement, d'embarquement et de travail des officiers, maîtres et hommes d'équipage à bord des navires Comoriens sont fixées par les dispositions du Livre V du présent Code.

### **Art.791 Conditions d'exercice**

Les marins sont classés par catégories selon une classification déterminée par acte réglementaire. L'équipage des navires sont traités différemment suivant le type de navigation et de la mission de celle-ci auxquels il est affecté.

### **Art.792 Position**

Quel que soit le mode de recrutement d'un membre de l'équipage, celui-ci est le préposé de l'armateur. Leur faute engage la responsabilité de celui-ci dans les conditions du droit commun.

### **Art.793 Responsabilité à l'égard des tiers**

L'armateur répond des fautes commises par les membres de l'équipage dans les conditions prévues pour le propriétaire du navire par les articles 629 et suivants du présent Code.

## **TITRE V : PROFESSIONS AUXILIAIRES AU SERVICE DU NAVIRE**

### **Chapitre 1 : Courtier maritime**

#### **Art.794 Missions**

Le courtier maritime fait le courtage des navires et des affrètements. Il a en outre, seul le droit de traduire, en cas de contestations portées devant les tribunaux, les déclarations, chartes-parties, connaissements, contrats, et tous actes de commerce dont la traduction serait nécessaire afin de constater le cours du fret.

### **Chapitre 2 : pilotage**

#### **Art.795 Définition**

Le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines par un personnel commissionné par l'Etat pour la conduite des navires dans les ports, rades et autres eaux maritimes.

#### **Art.796 Organisation générale**

L'organisation générale du pilotage est fixée par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

#### **Art.797 Pilotage obligatoire**

Quelle que soit la nationalité du navire, le pilotage est obligatoire dans les ports dont la liste sera fixée par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

La prestation fait l'objet d'une facturation.

#### **Art.798 Pilotage facultatif**

Dans le cas contraire si l'assistance a été demandée le service doit être payé selon les règlements de chaque port.

#### **Art.799 Assistance au navire en danger**

Le pilote doit prêter assistance au navire en danger dans les conditions stipulées par l'article 305.

#### **Art.800 Compétence et expérience requises pour être pilote**

Tout candidat à un poste de pilote doit satisfaire aux conditions fixées par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

A cet effet, l'intéressé doit demander les attestations nécessaires auprès l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

#### **Art.801 Commission de pilote**

La commission ou brevet de pilote est délivrée pour un port déterminé. Elle est soumise au même régime que celui des brevets et notamment aux dispositions des articles 900 et 988 du **présent Code**.

#### **Art.802 Rôle du capitaine**

La présence d'un pilote à bord d'un navire ne peut dispenser le capitaine d'aucun des devoirs et obligations qui lui incombent pour la conduite du navire.

#### **Art.803 Responsabilité du navire piloté**

Sauf preuve d'une faute commise par le pilote, sont à la charge de l'armateur du navire piloté :

- les avaries survenues au navire piloté ou au bateau-pilote ;
- les dommages subis par le pilote ou par l'équipage de la pilotine ;
- les dommages causés à des tiers en cours de pilotage.

#### **Art.804 Exclusion de la limitation de responsabilité**

Les dispositions de l'article 803 ci-dessus ne s'appliquent pas lorsque le pilote échoue, perd ou détruit volontairement et dans une intention criminelle, le navire qu'il était chargé de piloter.

#### **Art.805 Délai de prescription**

Les actions nées à l'occasion du pilotage sont prescrites un (1) an après l'achèvement des opérations de pilotage.

### **Chapitre 3 : remorquage**

#### **Section 1 : Les dispositions générales**

#### **Art.806 Champ d'application**

A défaut de conventions spéciales des parties, les obligations et les responsabilités de celles-ci sont fixées par les dispositions du présent chapitre que le contrat de remorquage concerne :

- soit un remorquage portuaire ;
- soit un remorquage en haute mer ;
- soit un transport d'engin flottant.

#### **Art.807    Responsabilité envers le tiers**

Le remorquage de navires, qu'il soit portuaire ou de haute mer, est un louage d'ouvrage et de ce fait, le capitaine du navire subordonné ne devient pas le préposé du capitaine du navire directeur de la manœuvre

Vis-à-vis des tiers victimes d'avaries, les armateurs du navire remorqué et du navire remorqueur sont solidairement tenus à réparation des dommages si ceux-ci résultent d'une faute commune, ou de faute partagée entre ces deux navires.

#### **Art.808    Délai de prescription**

Les actions nées à l'occasion d'un contrat de remorquage sont prescrites par un (1) an après l'achèvement des opérations.

### **Section 2 : Le remorquage portuaire**

#### **Art.809    Direction du remorquage dans les ports**

Les opérations de remorquage portuaire s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué.

Le capitaine du remorqueur doit se conformer aux instructions de celui-ci sous réserve des règlements concernant la police du port.

Les dommages de tous ordres causés au cours de ces opérations, soit par le navire remorqué, soit par le remorqueur, sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

#### **Art.810    Inversion de la présomption de responsabilité**

Les parties peuvent, par convention expresse et écrite, confier au capitaine du remorqueur la direction des opérations et inverser la présomption de responsabilité ci-dessus énoncée.

### **Section 3 : Le remorquage hauturier**

#### **Art.811    Conduite du remorquage hauturier**

Les opérations de remorquage hauturier s'effectuent sous la direction du remorqueur. Les dommages survenus au cours de ces opérations sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

Les parties peuvent, par convention expresse et écrite, inverser la présomption de responsabilité susvisée.

#### **Art.812    Responsabilité du capitaine du navire remorqué**

Les parties peuvent, par convention écrite, confier au capitaine du navire remorqué la direction des opérations ; dans ce cas, les dommages sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

### **Section 4 : Le transport d'engin flottant**

#### **Art.813    Contrat de transport pour remorquage d'un engin flottant**

Le contrat par lequel un entrepreneur de remorquage se charge de conduire un engin flottant, un dock, une citerne, ou toute autre chose dépourvue de moyens de propulsion, dans un port ou havre par voie maritime est un contrat de transport.

Le personnel embarqué sur l'engin remorqué devient préposé de l'entrepreneur de remorquage pendant la durée du transport, quelles que soient les conditions de son embauche et de sa rémunération.

Entre les parties, et sauf convention contraire, les obligations de l'entrepreneur de remorquage sont celles fixées par le droit commun du contrat de transport. Les règles de l'affrètement maritime ne sont pas applicables à ce contrat.

Vis-à-vis des tiers, le remorqueur et l'engin remorqué constituent un ensemble dont la responsabilité incombe entièrement à l'entrepreneur de remorquage, sauf le cas de force majeure, de faute de la victime ou de faute d'un tiers.

### **Chapitre 4 : Lamanage**

#### **Art.814    Définition**

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

#### **Art.815    Organisation des opérations**

L'organisation du lamanage est fixée par l'autorité portuaire selon les us et coutumes de chaque port.

## **LIVRE IX : DES ASSURANCES MARITIMES**

### **TITRE I : RÈGLES GÉNÉRALES**

#### **Art.816    Principe**

Les dispositions du présent livre sont applicables tant qu'elles n'entrent pas en contradiction avec les dispositions, et surtout celles impératives, de la loi portant Code des Assurances applicable en Union des Comores.

**Art.817 Parties au contrat**

L'assurance maritime garantit les armateurs, affréteurs ou chargeurs contre les risques résultant d'un voyage maritime.

**Art.818 Intérêt assuré**

Tout intérêt légitime, y compris le profil espéré, exposé à des risques maritimes, peut faire l'objet d'une assurance.

**Art.819 Caractère supplétif des dispositions légales**

Les dispositions du présent livre peuvent être écartées par les parties au contrat, sauf disposition contraire de la loi.

**Art.820 Indemnisation en cas de préjudice**

Nonobstant toute convention contraire, l'assurance ne peut être qu'un contrat d'indemnité.

Nul ne peut réclamer le bénéfice d'une assurance s'il n'a pas éprouvé un préjudice.

**Art.821 Assurance pour compte**

L'assurance peut être contractée, soit pour le compte du souscripteur de la police, soit pour le compte d'une autre personne déterminée, soit pour le compte de qui il appartiendra.

La déclaration que l'assurance est contractée pour le compte de qui il appartiendra vaut tant comme assurance au profit du souscripteur de la police que comme stipulation pour autrui au profit du bénéficiaire éventuel de ladite clause.

**Chapitre1 : Conclusion du contrat**

**Art.822 Forme écrite**

La preuve du contrat d'assurance doit, nonobstant toute stipulation contraire, être faite par écrit.

**Art.823 Constatation par une police ou un autre écrit**

Le contrat d'assurance est constaté par une police, authentique ou sous-seing privé.

Avant la rédaction de la police ou d'un avenant, la preuve de l'embarquement ou de l'engagement des parties peut être établie par tout autre écrit (arrêté d'assurance, note de couverture).

#### **Art.824 Indication dans la police**

Le contrat d'assurance est daté du jour où il est souscrit. Il indique :

- le lieu de souscription ;
- le nom et le domicile des parties contractantes, avec l'indication, le cas échéant, que celui qui fait assurer agit pour le compte d'autrui ;
- la chose ou l'intérêt assuré ;
- les risques assurés ou exclus ;
- le temps et le lieu de ces risques ;
- la somme assurée ;
- la prime ;
- la clause à ordre ou au porteur, si elle a été convenue ;
- et généralement toutes les autres conditions dont les parties sont convenues.

#### **Art.825 Non commencement des risques**

L'assurance ne produit aucun effet lorsque les risques n'ont pas commencé dans les deux mois de sa conclusion ou de la date qui a été fixée pour la prise des risques.

Cette disposition n'est applicable aux polices d'abonnement que pour le premier aliment.

#### **Art.826 Déclaration inexacte ou omission**

Toute déclaration inexacte de la part de l'assuré, qui est de nature à diminuer sensiblement l'opinion de l'assureur sur le risque, annule l'assurance, même en l'absence d'intention frauduleuse.

Toute omission de l'assuré, faite de mauvaise foi, ayant pareillement diminué l'opinion de l'assureur, annule également l'assurance.

L'assurance est nulle, même si la déclaration inexacte ou l'omission n'a pas influé sur le dommage ou sur la perte de l'objet assuré.

La prime demeure acquise à l'assureur en cas d'intention frauduleuse de l'assuré.

#### **Art.827 Aggravation du risque assuré**

Toute aggravation du risque survenue au cours du contrat entraîne la résiliation de l'assurance si elle n'a pas été déclarée à l'assureur dans les trois jours où l'assuré en a eu connaissance, jours fériés non compris.

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

Si l'aggravation est le fait de l'assuré, l'assureur peut, soit résilier sans délai le contrat, la prime lui étant acquise, soit exiger une augmentation de prime correspondant à l'aggravation survenue.

#### **Art.828 Assurance après nouvelle**

Toute assurance faite après la perte, l'avarie ou l'arrivée des objets assurés est nulle, si la nouvelle en était arrivée avant la conclusion du contrat au lieu où il a été signé ou au lieu où demeurait l'assuré ou l'assureur.

#### **Art.829 Assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles**

L'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles est nulle s'il est établi qu'avant la signature du contrat, l'assuré avait personnellement connaissance de la perte ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés.

#### **Art.830 Cumul d'assurances**

Les assurances cumulatives contractées dans une intention de fraude, pour une somme totale supérieure à celle de la valeur assurée, sont nulles.

Contractées sans fraude, elles sont valables à condition que l'assuré les porte à la connaissance de l'assureur à qui il demande son règlement. Chacune d'elles produit ses effets en proportion de la somme à laquelle elle s'applique, concurremment à l'entière valeur de la chose assurée.

#### **Art.831 Surévaluation de la chose assurée**

Le contrat d'assurance contracté pour une somme supérieure à la valeur de la chose assurée est nul, si l'assureur établit qu'il y a eu fraude, et la prime lui reste acquise.

Il en est ainsi même si la valeur assurée a été agréée.

#### **Art.832 Validité en l'absence de fraude**

En l'absence de fraude, le contrat est valable à concurrence de la valeur des objets assurés et, si elle a été agréée, pour toute la somme assurée.

### **Chapitre 2 : Obligations de l'assureur et de l'assuré**

#### **Art.833 Contribution à l'avarie commune**

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



L'assureur répond également :

1. de la contribution des objets assurés à l'avarie commune, sauf si celle-ci provient d'un risque exclu par l'assurance ;
2. des frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver l'objet assuré d'un dommage matériel ou de limiter le dommage.

#### **Art.834 Fautes de l'assuré ou de ses préposés terrestres**

L'assureur répond des dommages matériels subis par les objets assurés par suite de la faute de l'assuré ou de ses préposés terrestres, à moins qu'il n'établisse que le dommage est dû à un manque de soins raisonnables de la part de l'assuré pour mettre les objets à l'abri des risques survenus.

Nonobstant toute clause contraire, il ne répond pas des fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré.

#### **Art.835 Fautes du capitaine ou de l'équipage**

Il répond aussi des dommages survenus par le fait ou la faute du capitaine ou de l'équipage sous réserve des dispositions de l'article 842.

#### **Art.836 Clause "franc d'avarie"**

La clause "franc d'avarie" affranchit l'assureur de toutes avaries, soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent ouverture au délaissement.

La clause "*franc d'avaries particulières sauf...*" affranchit l'assureur de toutes avaries particulières, à l'exception de celles causées par l'un des événements énumérés à la clause et des cas qui donnent ouverture au délaissement.

#### **Art.837 Changement forcé de route ou de navire**

Les risques assurés demeurent couverts même en cas de changement forcé de route, de voyage ou de navire ou de changement décidé par le capitaine en dehors de l'armateur et de l'assuré.

#### **Art.838 Changement volontaire de route**

En cas de changement volontaire de voyage ou de route, l'assureur demeure responsable des sinistres s'il est prouvé qu'ils sont survenus sur la partie de la route convenue.

#### **Art.839 Risques non couverts**

Sauf convention contraire, l'assureur ne couvre pas les risques :

- a) de guerre civile ou étrangère ;
- b) d'émeutes, de mouvements populaires, grèves, lock-out, actes de sabotage ou de terrorisme ;

- c) des dommages causés par l'objet assuré à d'autres biens ou personnes ;
- d) atomiques ou nucléaires.

#### **Art.840 Couverture des risques de guerre**

Lorsque les risques de guerre civile ou étrangère sont couverts, l'assureur répond de tous dommages et pertes qui arrivent aux objets assurés :

- a) par hostilités, représailles, captures, prises, contraintes et molestations par tous gouvernements et autorités quelconques, reconnues ou non reconnues, mines et tous engins de guerre, même s'il n'y a pas eu de déclaration de guerre ou lorsque la guerre est terminée ;
- b) par actes de sabotage ou de terrorisme, émeutes, mouvements populaires, grèves ou lock-out ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

#### **Art.841 Événement de mer**

Lorsqu'il n'est pas possible d'établir l'origine du sinistre, il est réputé dériver d'un événement de mer.

#### **Art.842 Cas excluant la garantie**

L'assureur n'est pas garant :

- a) des dommages et pertes matériels provenant du vice propre de l'objet assuré, sauf ce qui est dit à l'article 859 quant au vice du navire, des vers et vermines;
- b) des dommages et pertes matériels résultant des amendes, confiscations, mises sous séquestre, réquisitions, mesures sanitaires ou désinfection ou consécutifs à des violations de blocus, actes de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin ;
- c) des dommages intérêts ou autres indemnités à raison de toutes saisies ou cautions données pour libérer les objets saisis ;
- d) des préjudices qui ne constituent pas des dommages matériels atteignant directement l'objet assuré, tels que chômage, retard, différence de cours, obstacle apporté au commerce de l'assuré.

#### **Art.843 Obligations de l'assuré**

L'assuré doit :

1. payer la prime, les taxes et les frais, au lieu et aux époques convenues ;
2. apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire ou à la marchandise ;

3. déclarer exactement, lors de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur le risque qu'il prend à sa charge ;
4. déclarer à l'assureur, dans la mesure où il les connaît, les aggravations de risques survenus au cours du contrat.

#### **Art.844 Non-paiement de la prime**

Le défaut de paiement d'une prime permet à l'assureur, soit de suspendre l'assurance par simple lettre recommandée, soit d'en demander la résiliation.

#### **Art.845 Obligation de contribuer au sauvetage**

L'assuré doit contribuer au sauvetage des objets assurés et prendre toutes mesures conservatoires de ses droits contre les tiers responsables.

Il est responsable envers l'assureur du dommage causé par l'inexécution de cette obligation.

### **Chapitre 3 : Règlement de l'indemnité**

#### **Art.846 Règlement en avaries**

Les dommages et pertes sont réglés en avaries, sauf faculté pour l'assuré d'opter pour le délaissement, dans les cas déterminés par la loi ou par la convention.

#### **Art.847 Réparation ou remplacement non obligatoire**

L'assureur ne peut être contraint de réparer ou remplacer les objets assurés.

#### **Art.848 Remboursement de la contribution à l'avarie commune**

La contribution à l'avarie commune, qu'elle soit provisoire ou définitive, est remboursée par l'assureur, proportionnellement à la valeur assurée par lui, diminuée s'il y a lieu, des avaries particulières à sa charge. Ce remboursement ne peut excéder le montant de la contribution effectivement acquittée.

#### **Art.849 Effets du délaissement**

Le délaissement ne peut être ni partiel, ni conditionnel. Il transfère les droits de l'assuré sur les objets assurés à l'assureur, à charge par lui de payer la totalité de l'indemnité d'assurance, et les effets de ce transfert remontent entre les parties au moment où l'assuré notifie le délaissement à l'assureur.

#### **Art.850 Notification du délaissement**

Le délaissement est notifié à l'assureur et à l'Autorité Administrative Maritime par lettre recommandée ou par tout acte extrajudiciaire.

Il doit intervenir dans les trois (3) mois de la connaissance de l'événement qui y donne lieu, ou de l'expiration du délai qui le permet.

#### **Art.851 Déclaration de toute autre assurance**

En notifiant le délaissement, l'assuré est tenu de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou dont il a connaissance.

L'assuré qui a fait, de mauvaise foi, une déclaration inexacte, est déchu du bénéfice de l'assurance.

#### **Art.852 Transfert de tous les droits de l'assuré**

L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance acquiert, à concurrence de son paiement, tous les droits de l'assuré nés des dommages qui ont donné lieu à garantie.

#### **Art.853 Délai de prescription**

Les actions nées du contrat d'assurance se prescrivent par deux (2) ans.

#### **Art.854 Commencement du délai suivant la nature de l'action**

Ce délai court :

1. en ce qui concerne l'action en paiement de la prime, à partir de la date d'exigibilité ;
2. en ce qui concerne l'action d'avarie, pour le navire, à partir de la date de l'événement qui donne lieu à l'action ; pour la marchandise, à partir de la date de l'arrivée du navire, ou, à défaut, de la date à laquelle il aurait dû arriver ou, si l'événement qui y donne droit ou, si un délai est fixé pour donner ouverture à l'action, à partir de la date d'expiration de ce délai ;
3. pour l'action en délaissement, de la date de l'événement qui y donne droit ou, si un délai est fixé pour donner ouverture à l'action, à partir de la date d'expiration de ce délai ;
4. lorsque l'action de l'assuré a pour cause la contribution d'avarie commune ou la rémunération d'assistance, à partir du jour du paiement fait par l'assuré ;
5. lorsque l'action de l'assuré a pour cause le recours d'un tiers, à partir du jour où ce tiers a exercé une action en justice contre l'assuré ou a été indemnisé par ce dernier.

Se prescrit également par deux (2) ans l'action en répétition de toute somme payée en vertu du contrat d'assurance.

Le délai court lors de la date de paiement indu.

## TITRE II : RÈGLES PARTICULIÈRES AUX DIVERSES ASSURANCES

### Chapitre 1 : Assurance sur corps

#### Art.855    **Durée de l'assurance**

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

#### Art.856    **Début et fin de l'assurance du voyage**

Dans l'assurance au voyage, la garantie de l'assurance court depuis le début du chargement ou du lestage, jusqu'à la fin du déchargement ou du délestage et au plus tard quinze (15) jours après l'arrivée du navire à destination.

#### Art.857    **Décompte des jours dans l'assurance à temps**

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

Les jours se comptent de zéro (0) à vingt-quatre (24) heures, d'après l'heure du pays où la police a été émise.

#### Art.858    **Renouvellement par tacite reconduction**

L'assurance à temps peut être prorogée par tacite reconduction, sauf dénonciation par l'une des parties avant l'expiration du terme.

#### Art.859    **Cas excluant la garantie**

L'assureur ne garantit pas les dommages et pertes résultant, soit d'un vice propre du navire, sauf s'il s'agit d'un vice caché, soit d'une faute intentionnelle du capitaine ou de l'équipage.

#### Art.860    **Valeur agréée excluant toute autre estimation**

Lorsque la valeur assurée du navire est une valeur agréée, les parties s'interdisent réciproquement toute autre estimation, réserve faite des dispositions de l'article 831 et sauf le cas de recours pour contribution d'avarie commune, rémunération d'assistance ou sauvetage.

La valeur assurée comprend indivisément le corps et les appareils moteurs du navire ainsi que tous les accessoires et dépendances dont l'assuré est propriétaire et dans lesquels sont compris les approvisionnements et les mises dehors.

Toute assurance, quelle que soit sa date, fait séparément sur des accessoires et dépendances appartenant à l'assuré, réduit d'autant, en cas de perte totale ou de délaissement, la valeur agréée.

#### Art.861    **Garantie de remboursement des dommages payés par l'assuré**

A l'exception des dommages aux personnes, l'assureur est garant du remboursement des dommages de toute nature dont l'assuré serait tenu sur le recours des tiers au cas d'abordage par le navire assuré ou de heurt contre un bâtiment, corps fixe, mobile ou flottant.

#### **Art.862    Acquisition de la prime entière dans l'assurance au voyage**

Dans l'assurance au voyage ou pour plusieurs voyages consécutifs, la prime entière est acquise à l'assureur, dès que les risques ont commencé à courir.

#### **Art.863    Acquisition proportionnelle de la prime dans l'assurance à temps**

Dans l'assurance à temps, la prime stipulée pour toute la durée de la garantie est acquise en cas de perte totale ou de délaissement à la charge de l'assureur. En cas contraire, la prime est acquise en fonction du temps couru jusqu'à la perte totale ou délaissement.

#### **Art.864    Remboursement des frais dans le règlement d'avaries**

Dans le règlement d'avaries, l'assureur ne rembourse que le coût des remplacements et réparations reconnus nécessaires pour remettre le navire en bon état de navigabilité, à l'exclusion de toute autre indemnité pour dépréciation ou chômage ou quelque autre cause que ce soit.

Le coût de ces remplacements est sujet à réduction pour différence du vieux au neuf.

#### **Art.865    Cas de délaissement**

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

1. destruction totale ;
2. destruction allant aux trois quart de la valeur ;
3. impossibilité de réparer ;
4. capture depuis plus de trois (3) mois après la notification de l'assuré à l'assureur ;
5. défaut de nouvelles depuis plus de trois (3) mois.

#### **Art.866    Continuation de l'assurance en cas d'aliénation ou de location**

En cas d'aliénation ou de location du navire, l'assurance continue de plein droit au profit du nouveau propriétaire ou du locataire, à charge par lui d'informer l'assureur dans un délai de dix jours et d'exécuter toutes les obligations dont l'assuré était tenu vis-à-vis de l'assureur en vertu du contrat.

Il sera toutefois loisible à l'assureur de résilier le contrat dans le mois du jour où il aura reçu notification de l'aliénation ou de location. Cette résiliation ne prendra effet que quinze (15) jours après sa justification.

L'aliénateur ou le bailleur reste tenu au paiement des primes échues antérieurement à l'aliénation ou à la location.

### **Art.867 Garantie en tout lieu**

Les dispositions du présent livre sont applicables aux contrats d'assurance concernant le navire assuré uniquement pour la durée de son séjour dans les ports, rades ou autres lieux, qu'il soit à flot ou en cale sèche.

## **Chapitre 2 : Assurances sur facultés**

### **Art.868 Types de police**

Les marchandises sont assurées, soit par une police n'ayant d'effet que pour un voyage, soit par une police dite flottante ou d'abonnement.

### **Art.869 Obligation du résident**

Les marchandises importées vers l'Union des Comores et exportées au départ de l'Union des Comores par une personne physique ou morale ayant la qualité de résident en Union des Comores doivent être assurées en Union des Comores.

## **Section 1 : Les dispositions communes**

### **Art.870 Assurance dans les limites du voyage**

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

### **Art.871 Partie non maritime du voyage**

Lorsqu'une partie du voyage est effectuée par voie terrestre, fluviale ou aérienne, les règles de l'assurance maritime sont applicables à cette partie du voyage.

### **Art.872 Risques non couverts**

Quel que soit le risque couvert, l'assureur n'est pas garant :

1. des freintes de route ;
2. de l'insuffisance des emballages ou de mauvais conditionnement de la marchandise ;
3. des fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré.

### **Art.873 Limite de la valeur assurée**

La valeur assurée ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminées : soit par le prix d'achat ou, à défaut, par le prix courant aux temps et lieu du chargement augmenté de tous les frais jusqu'à destination et du profit espéré ; soit par la valeur à destination à la date de l'arrivée ou, si les marchandises

n'arrivent pas, à la date à laquelle elles auraient dû arriver, soit, si les marchandises ont été vendues par l'assuré, par le prix de vente.

#### **Art.874    Importance des avaries**

L'importance des avaries est déterminée par comparaison de la valeur de la marchandise en état d'avarie à celle qu'elle aurait eue à l'état sain aux mêmes temps et lieu.

#### **Art.875    Franchise**

Au cas où les parties ont convenu d'une franchise, celle-ci est toujours indépendante de la freinte normale de route.

#### **Art.876    Cas de délaissement**

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

1. disparues ou détruites totalement ;
2. perdues ou détériorées à concurrence des trois quart de leur valeur ;
3. vendues en justice à la suite d'avaries résultant des événements couverts par l'assurance ;
4. capturées depuis plus de trois (3) mois, après notification de l'assuré à l'assureur.

#### **Art.877    Autres cas**

Il peut également avoir lieu dans les cas :

1. d'innavigabilité du navire, et si l'acheminement des marchandises, par quelque moyen de transport que ce soit, n'a pas pu commencer dans le délai de trois (3) mois ;
2. de défaut de nouvelles du navire, depuis plus de trois (3) mois.

### **Section 2 : Les dispositions spéciales aux polices flottantes**

#### **Art.878    Obligations des parties**

Dans la police flottante, l'assuré s'oblige à déclarer à l'assureur et l'assureur s'oblige à accepter en aliment :

1. toutes expéditions faites pour son compte ou en exécution de contrats d'achat ou de vente mettant à sa charge l'obligation d'assurer ;



2. toutes les expéditions faites pour le compte de tiers qui auront laissé le soin de pourvoir à l'assurance si l'assuré est intéressé à l'expédition comme commissaire, consignataire ou autrement.

L'intérêt de l'assuré qui ne consisterait que dans l'exécution de l'ordre d'assurance confié par un tiers ne donne pas le droit d'appliquer la police.

#### **Art.879 Début de la couverture**

Ces expéditions sont couvertes au premier cas, automatiquement à partir du moment où elles sont exposées aux risques garantis à la condition que la déclaration d'aliment en soit faite à l'assureur dans les délais impartis au contrat, au second cas à partir de la déclaration.

#### **Art.880 Omission de déclaration**

Au cas où, intentionnellement l'assuré ne s'est pas conformé aux obligations de l'article précédent, le contrat est résilié sans délai à la demande de l'assureur, qui est déchargé de l'obligation d'indemniser les sinistres déclarés après la première omission.

L'assureur peut en outre répéter les versements faits par lui pour les sinistres relatifs aux expéditions postérieures à la première omission et demander à titre d'indemnité le paiement des primes afférentes aux déclarations omises.

#### **Art.881 Calcul de la prime**

La prime est calculée sur le montant des déclarations d'aliments.

### **Chapitre 3 : Autres assurances**

#### **Art.882 Fret jusqu'à 60 pour 100**

Lorsque le fret qui n'est pas acquis à tout événement est assuré, il est garanti jusqu'à concurrence de 60 pour 100.

#### **Art.883 Risques couverts**

L'assurance du fret ne garantit dans la limite de la somme assurée que la contribution de ce fret aux avaries communes et son remboursement s'il y a délaissement du navire à la suite d'un risque couvert, mais à charge pour l'armateur, dans les cas prévus aux alinéas 2, 3 et 4 de l'article 876 de justifier qu'il n'a pu acheminer la marchandise à destination.

#### **Art.884 Rémunération d'assistance et de sauvetage**

L'assurance des rémunérations d'assistance et de sauvetage couvre jusqu'à concurrence du capital assuré, les dépenses engagées pour assister ou sauver le navire à la suite d'un risque garanti, ainsi que toute rémunération due en raison de ces risques.

Cette assurance ne produit effet qu'en cas d'insuffisance de la somme assurée par la police du navire.

**Art.885 Assurances spéciales**

Les risques prévus par les articles 365 et 626 doivent faire l'objet d'une assurance spéciale.

En sus des dispositions stipulées dans l'article 626, tout navire étranger doit être assuré auprès d'un « protecting & indemnity club » conformément à l'article 627 et couvrant les risques relatifs :

- a) aux personnes se trouvant à bord du navire ;
- b) à l'abordage ;
- c) aux dommages aux objets fixes ou flottants par heurt du navire ;
- d) au naufrage ;
- e) au remorquage portuaire ;
- f) au relèvement d'épave ;
- g) au dommage suite à une pollution par rejet ou déversement d'hydrocarbures ou autres substances ;
- h) à l'avarie commune ;
- i) à l'assistance maritime ;

sans que cette liste soit limitative.

# LIVRE X : DES RÉGIMES DISCIPLINAIRE ET PÉNAL

## TITRE I : DISPOSITIONS COMMUNES

### Chapitre 1 : Champ d'application

#### Art.886    **Domaine d'application**

Sont soumis aux dispositions du présent Livre :

- toutes les personnes de quelque nationalité qu'elles soient, inscrites sur le rôle ou liste d'équipage d'un navire battant pavillon Comorien et à partir du jour de leur embarquement jusqu'au jour de leur débarquement ;
- toutes les personnes de quelque nationalité qu'elles soient, qui se trouvent à bord d'un navire visé au paragraphe 1 ci-dessus, soit comme pilote soit comme passagers, soit comme employés ou occupées en quelque qualité que ce soit pour les besoins du navire, soit en tant que naufragés ou passagers clandestins pendant tout le temps de leur présence sur le bâtiment ;
- toutes les personnes de quelque nationalité qu'elles soient, qui, bien que non présentes à bord, ont commis un des délits prévus par le présent Code.
- les marins Comoriens qui seraient embarqués sur des navires étrangers « affrétés coque nue » avec l'autorisation du gouvernement de l'Union des Comores.
- Les membres de l'équipage et les marins, passagers naufragés, absents irrégulièrement ou abandonnés, qui ont été embarqués pour être rapatriés continuent d'être soumis aux dispositions du présent Code, en cas de perte du navire jusqu'à ce qu'ils aient pu être remis, soit à une autorité d'un Etat ayant passé des accords de réciprocité ou des accords particuliers avec l'Union des Comores, soit à une autorité étrangère régionale. Il en est de même des autres personnes embarquées si elles ont demandé à suivre la fortune de l'équipage.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, les militaires et marins de la marine nationale embarqués à quelque titre que ce soit sur un des navires visés au paragraphe 1 ci-dessus, demeurent justiciables des tribunaux militaires pour tout délit ou crime prévu par le présent code.

### Chapitre 2: Règles relatives à l'exercice des actions publique et disciplinaire

#### Section 1 : La prescription

#### Art.887    **Délais de prescription**

En ce qui concerne les crimes, les délits et contraventions prévus par le présent titre, les délais de prescription de l'action publique, de l'exécution de la peine et de l'action civile sont fixés conformément au droit commun.

En ce qui concerne les fautes contre la discipline, les délais dans lesquels la sanction doit être prononcée et exécutée, sont ceux prévus pour les contraventions de simple police.

Les délais prévus au paragraphe précédent ne commencent à courir qu'à partir du jour où après la faute commise, le navire a touché un port de l'Union des Comores.

## **Section 2 : L'autorité de la chose jugée et de la chose décidée**

### **Art.888 Principe**

Aucune poursuite ne peut être exercée, en application des dispositions du présent code, lorsque la personne inculpée a été jugée définitivement à l'étranger pour le même fait, sous réserve, en cas de condamnation, qu'elle ait subi sa peine ou obtenu sa grâce ou que l'action ait été prescrite.

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

## **TITRE II : RÉGIME DISCIPLINAIRE**

### **Chapitre 1 : Pouvoirs du capitaine**

#### **Art.889 Missions du Capitaine**

Le capitaine a, dans l'intérêt commun, sur toutes les personnes présentes à bord, pour quelque cause que ce soit, et ainsi que la nécessité l'exige, l'autorité que nécessitent le maintien de l'ordre, la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition entreprise.

Il peut employer, à ces fins, tout moyen de coercition utile et requérir les personnes embarquées de lui prêter main-forte. Les circonstances qui les ont motivées doivent être mentionnées chaque jour dans le livre de discipline institué par l'article 898 ci-après.

#### **Art.890 Procédure d'enquête**

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

Le capitaine interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés et entend les témoins à charge et à décharge. Les résultats de l'enquête sont consignés dans le livre de discipline, sous la signature du capitaine et de deux témoins.

Y sont mentionnés :

- a. la nature de la faute ;
- b. le nom et les déclarations des témoins ;
- c. les explications de l'intéressé, auquel il est donné lecture des indications qui précèdent.

## Chapitre 2 : fautes contre la discipline

### Art.891 Cas d'ouverture

Sont réputés fautes contre la discipline :

#### **a. Fautes légères**

1. la non observation des règles de coopération, d'entraide et de vie commune et particulièrement le manque de respect mutuel entre les membres de l'équipage, les insultes, de même que les querelles et disputes à bord ;
2. l'absence irrégulière à bord, lorsque cette absence n'a pas pour résultat de faire manquer le départ du navire ;
3. les larcins ou filouterie dont l'importance ne justifierait pas aux yeux de l'autorité maritime compétente le dépôt d'une plainte pour vol ;

#### **b. Fautes graves**

1. l'ivresse à bord, avec ou sans désordre, à bord ;
2. le manque de respect envers le supérieur ;
3. la désobéissance ou le refus d'obéir à tout ordre concernant le navire ou la résistance à un tel ordre ;
4. toute faute dans l'exercice de la profession susceptible de nuire à la sécurité du navire ;
5. la négligence dans le service de quart ou de garde ;
6. le fait d'avoir allumé du feu sans permission ou de fumer dans un endroit où il est interdit de fumer ;
7. l'emploi non autorisé, sans perte, sans dégradation ou l'abandon d'une embarcation, radeau ou annexe, ou la dégradation volontaire de matériel du bord ;
8. la non observation des prescriptions relatives à la sécurité et à l'hygiène, aux conditions de travail, de même qu'à l'incendie.

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

En cas de récidive, la faute légère, est sanctionnée comme une faute grave.

### **Chapitre 3 : Procédure de poursuite des fautes disciplinaires devant l'Autorité Administrative Maritime compétente**

#### **Art.892 Mesures préventives de coercition**

Le capitaine peut utiliser tout moyen de coercition utile et requérir les personnes embarquées de lui prêter main forte.

Les mesures prises doivent être motivées, circonstanciées et enregistrées chaque jour au registre de discipline institué par l'article 898 ci-dessous.

Les personnes faisant l'objet de mesures de coercition doivent, sauf impossibilité mentionnée au registre de discipline, être conduites sur le pont au moins deux (2) fois par jour, pendant une (1) heure de chaque.

#### **Art.893 Livre de discipline**

Un livre dit « *livre de discipline* », coté et paraphé par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes, est ouvert à bord de tout navire battant pavillon Comorien.

Le capitaine ou l'Agence Nationale des Affaires Maritimes, selon le cas, mentionne dans le livre de discipline la nature et les circonstances des fautes commises à bord, les résultats des enquêtes effectuées, les sanctions infligées et les mesures spéciales ordonnées dont les modalités d'application sont déterminées par voie réglementaire.

Le livre de discipline doit être présenté au visa l'Agence Nationale des Affaires Maritimes toutes les fois qu'une faute contre la discipline, a été commise dans l'intervalle compris entre le dernier départ et l'arrivée.

Pour les navires de jauge brute de moins de vingt-cinq (25) la tenue du registre de discipline peut être rendue facultative par décision de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

#### **Art.894 Livre de punitions**

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes tient un « livre de punitions » sur lequel sont inscrites les sanctions disciplinaires infligées par ses soins, les enquêtes ouvertes pour délits ou crimes, les suites qui y ont été données.

Les sanctions infligées sont, avec l'indication des fautes qui les ont provoquées, inscrites à la diligence de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes à l'article matriculaire de l'intéressé.

#### **Art.895 Mise en œuvre de l'action disciplinaire**

Lorsque l'autorité maritime qualifiée pour en connaître est saisie par le capitaine d'une plainte concernant une faute contre la discipline, elle convoque immédiatement l'intéressé, le capitaine et les témoins à charge et à décharge.

L'Autorité saisie interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés et entend le capitaine et les témoins.

Si les explications ne sont pas de nature à le disculper, l'Autorité saisie inflige à l'intéressé l'une des sanctions prévues à l'article 896 ci-après exceptés le débarquement disciplinaire et la radiation qui ne peuvent être prononcés que par une Commission *ad hoc* prévue par l'article 902. La punition est mentionnée au livre de discipline du navire et au livre de punitions détenu par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes avec les motifs la justifiant. L'intéressé peut se faire assister d'un conseil de son choix.

Si la faute est constituée, l'autorité prononce contre l'intéressé l'amende prévue par l'article 897 et éventuellement un avertissement avant le débarquement. La punition est consignée dans le registre de discipline du navire et dans celui de punitions de l'arrondissement maritime avec les motifs la justifiant.

#### **Chapitre 4 : Sanctions et recours**

##### **Art.896    Inventaire de sanctions**

Toute faute contre la discipline entraîne l'une des sanctions suivantes :

- a. la réprimande ;
- b. l'avertissement verbal ou écrit ;
- c. l'amende ;
- d. le blâme ;
- e. la rétrogradation de fonctions ;
- f. la suspension de service sans droit à aucune rémunération pour une période ne pouvant excéder six mois ;
- g. le débarquement disciplinaire ;
- h. le licenciement ;
- i. la radiation du registre national des gens de mer.

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

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

##### **Art.897    Amendes disciplinaires**

En ce qui concerne les amendes, le taux à infliger aux officiers, maîtres, hommes d'équipage et passagers est déterminé par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

##### **Art.898    Recours administratif**

Le recours formulé par la personne punie contre une décision rendue en matière disciplinaire est adressé, dans un délai de trois (3) jours francs, sous pli au

commandant ou à l'Autorité Administrative Maritime compétente, immédiatement supérieure à celle qui a pris la décision contestée.

L'autorité supérieure, saisie du recours hiérarchique, statuera sur décision motivée, après enquête complémentaire et dans le délai d'un (1) mois.

La décision de l'autorité supérieure est susceptible de recours juridictionnel suivant la législation en vigueur.

Le recours n'est pas suspensif.

## **Chapitre 5: Retraits ou suspensions de brevets et certificats**

### **Art.899 Motifs de retrait des prérogatives**

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

- par mesure disciplinaire ;
- pour cause d'incapacité physique ou d'incompétence.

### **Art.900 Cas de retrait temporaire ou définitif**

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

- pour faute contre l'honneur ;
- pour faute grave dans l'exercice de la profession ;
- pour condamnation devenue définitive ;
- pour infraction prévue dans le présent livre ;
- pour infraction aux règles visant la sauvegarde de la vie humaine en mer.

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes peut prononcer contre tout marin breveté, diplômé, certifié, le retrait temporaire pour deux (2) ans au plus, partiel ou total, des droits et prérogatives afférents aux brevets, diplômes, certificats, commissions ou brevet de pilote dont il est titulaire.

Toutefois, le retrait peut être prononcé à titre définitif dans le cas de condamnation à une peine afflictive ou infamante, de perte totale du navire du fait du marin ou si le marin a déjà été l'objet de l'une des sanctions prévues à l'alinéa précédent. Le retrait ne peut intervenir qu'après avis de la Commission ad hoc prévue à l'article 902.

Lorsque le marin diplômé est titulaire de brevets délivrés par un gouvernement étranger, il perd le droit d'exercer le commandement ou les fonctions d'officier sur les navires battant pavillon comorien.

### **Art.901 Recours de l'intéressé**

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes ne peut prendre une décision plus sévère que celle proposée par la Commission *ad hoc*. Cette décision est prise dans



le délai de trente (30) jours après réception de l'avis de cette commission, et notifiée sans délai à l'intéressé qui peut se pourvoir devant la juridiction administrative compétente.

Ce recours n'est pas suspensif.

#### **Art.902 Commission ad hoc**

Les dispositions relatives à la composition, aux attributions, au fonctionnement et au mode d'exécution des décisions de la Commission *ad hoc* sont fixées par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

#### **Art.903 Décision spéciale de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes**

Tout marin breveté, diplômé, certifié ou commissionné, qui est envoyé devant le Conseil de discipline perd de ce fait, et jusqu'à ce qu'il ait été statué à son égard, l'exercice des droits et prérogatives afférents à son brevet, diplôme certificat ou commissionné.

Toutefois, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes peut, par décision spéciale en attendant l'avis du Conseil de discipline, maintenir l'intéressé à titre provisoire dans la jouissance partielle ou totale des droits et prérogatives dont il est titulaire.

#### **Art.904 Cas d'accidents de mer**

Lorsqu'une enquête après accident de mer effectuée en vertu des dispositions de l'article 907 du présent Code, a mis en évidence à la charge d'un capitaine ou d'un pilote, les faits de nature à justifier son inculpation, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes peut suspendre provisoirement l'exercice du droit de commander ou de piloter. Au moment où cette dernière décide, s'il y a lieu ou non, de renvoyer l'intéressé devant la Commission *ad hoc* prévue à l'article 902 ci-dessus, elle décide également si la suspension doit être ou non maintenue.

#### **Art.905 Incapacités professionnelle ou physique**

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes peut, pour faute grave dans l'exercice de la profession, ou pour incapacité physique dûment constatée par un médecin des gens de mer ou un médecin habilité à cet effet et désigné par l'Autorité Administrative Maritime compétente :

- a. Soit, interdire à tout marin, soit définitivement soit temporairement,
  - l'exercice de toute fonction à bord qui serait incompatible avec l'incapacité professionnelle ou physique de l'intéressé ;
  - les droits et prérogatives attachés aux brevets, diplômes, certificats, commission ou brevet de pilote dont il est titulaire,
- b. soit, prononcer le retrait de ses droits et prérogatives.

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

### **TITRE III : RÉGIME PÉNAL**

#### **Chapitre 1 : infractions maritimes**

##### **Art.906 Inventaire**

Les infractions maritimes sont les infractions aux dispositions d'ordre public édictées par le présent Code et notamment :

- les infractions aux règles relatives à la sécurité de la navigation et à la sauvegarde de la vie humaine en mer ;
- les infractions aux règles de travail maritime ;
- les infractions aux règles de prévention de la pollution marine ;
- les infractions aux règles d'habitabilité et d'hygiène à bord des navires ;
- le transport illicite d'enfants mineurs ;
- la piraterie et autres actes illicites en mer.

La liste et la définition des infractions prévues au présent article sont précisées aux Sections 1 et suivants du présent chapitre.

Les règles relatives à la répression des infractions maritimes sont prévues au Livre X Titre III de la présente partie.

#### **Section 1 : Les infractions relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer**

##### **Art.907 Constatation des infractions**

Indépendamment des pouvoirs que les officiers et agents de police judiciaire exercent conformément aux dispositions du code de procédure pénale, les infractions aux conventions internationales, au présent code, aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et sur l'habitabilité à bord des navires, font l'objet d'un constat établi par les administrateurs des affaires maritimes, les inspecteurs de la navigation maritime ainsi que les personnes habilitées à l'article 929. Ceux-ci peuvent également constater les infractions aux marques de franc-bord sur tous les navires.

##### **Art.908 Procédure**

Les procès-verbaux dressés par les agents cités à l'article 907 ci-dessus font foi jusqu'à preuve contraire. En ce qui concerne les infractions commises sur les

navires, les procès-verbaux, établis conformément à l'article 930, sont transmis immédiatement à l'Agence Nationale des Affaires Maritimes. L'Agence Nationale des Affaires Maritimes peut selon le cas saisir le Procureur de la République, ou transmettre le procès-verbal à l'autorité maritime de l'Etat du pavillon.

Les infractions aux dispositions des conventions relatives à la sécurité de la navigation et à celles du présent code sont jugées par le tribunal compétent du lieu de l'infraction ou par celui dans le ressort duquel le navire est immatriculé.

## **Section 2 : Les infractions concernant la police intérieure du navire**

### **Art.909 Définition**

Relève du pouvoir discrétionnaire de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes la constatation des infractions touchant la police intérieure du navire à savoir :

1. absence irrégulière ayant retardé le départ du navire, et abandon de poste ;
2. abandon du navire par le capitaine ;
3. absence du capitaine à la passerelle du navire à l'entrée et à la sortie des ports ;
4. abus d'autorité ;
5. inexécution des obligations du capitaine ;
6. inscription frauduleuse sur les documents de bord ;
7. usurpation de commandement ;
8. fraude ou contrebande ;
9. détournement du navire ou de la cargaison ;
10. fausse route intentionnelle ;
11. emprunts illicites sur le navire, vente illicite ;
12. suppression ou détournement de lettres ;
13. altération des vivres ;
14. détérioration d'objets utiles à la navigation ;
15. vols commis à bord ;
16. dissipation d'avance par un marin ;
17. introduction d'alcool à bord ;
18. ivresse pendant le quart, ivresse habituelle ;
19. outrage envers un supérieur ;
20. outrage ou voie de fait envers un subalterne ;
21. voies de faits contre le capitaine

- 22.refus formel d'obéissance après sommation ;
- 23.violence à bord, rébellion ;
- 24.complot contre le capitaine ;
- 25.réitération des fautes graves contre la discipline.

### **Section 3 : Les infractions concernant la police de la navigation**

#### **Art.910 Définition**

Relève du pouvoir discrétionnaire de l'Autorité Administrative Maritime compétente la constatation des infractions ci-après concernant la police de la navigation, à savoir :

1. fait de ne pas arborer le pavillon ;
2. refus par le capitaine de transporter un prévenu ;
3. refus de répondre à l'appel d'un bâtiment de guerre ;
4. abandon d'un blessé ou d'un malade à terre ;
5. infractions aux dispositions sur le travail, la nourriture et le couchage ;
6. infractions aux règles sur le commandement ;
7. navigation sans titre
8. infractions à la réglementation sur le rôle d'équipage ;
9. fausses pièces professionnelles maritimes ;
10. accès des bords non autorisés ;
11. embarquement clandestin
12. défaut de dépôt obligatoire du rôle d'équipage ;
13. infractions du capitaine sur rades étrangères ;
14. transport et déchargement de déchets industriels toxiques ;
15. vol ou recel d'épaves ;
16. perte ou destruction volontaire du navire ;
17. infractions aux règlements pour prévenir les abordages ;
18. abordage, échouement par négligence du capitaine ou d'un abandon du navire par le capitaine ;
19. instigation d'infractions maritimes ;
20. infractions aux règles relatives à la navigation réservée ;
21. pilotage d'un navire sans commission régulière de pilote maritime ;

22.refus de communiquer les documents et informations requis par l'autorité maritime compétente.

#### **Section 4 : Les infractions concernant les transports maritimes**

##### **Art.911 Définition**

Constituent des infractions

1. le fait de construire, affréter, acheter ou vendre un navire sans visa de l'Autorité Administrative Maritime ;
2. l'absence de déclaration à l'Autorité Administrative Maritime en cas de construction de navire ;
3. le non-respect des transports réservés ;
4. la non-possession d'une police d'assurance en cours de validité ;
5. l'arrivée de navires étrangers sans consignataire ;
6. la vente volontaire d'un navire grevé d'hypothèque à un étranger ;
7. l'octroi de nationalité étrangère à un navire hypothéqué.

#### **Section 5 : Les infractions concernant la pollution marine**

##### **Art.912 Définition**

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

Le présent code fixe les pénalités applicables, conformément à l'article 4 de la Convention internationale de 1973/1978 pour la prévention de la pollution des mers par les navires. Les sanctions prévues doivent être par leur rigueur, de nature à décourager les contrevenants éventuels.

Les procédures de constatation des infractions sont celles applicables aux articles 933 et suivants du Code.

##### **Art.913 Inventaire**

Les sanctions prévues par la présente section sont applicables au-delà des limites de la mer territoriale, dès lors que ses dispositions le prévoient expressément, ou que les Conventions internationales auxquelles l'Union des Comores a adhéré le prévoient.

#### **Section 6 : Les Infractions concernant les actes illicites en mer**

##### **Sous session 1 : Transport illicite d'enfants mineurs**

##### **Art.914 Définition**

Est considéré comme transport illicite d'enfants mineurs l'un ou l'autre des actes ci-après :

1. le fait pour les parents, ou pour l'un d'entre eux, ou pour le tuteur ou toute autre personne exerçant ou non l'autorité parentale, de faire embarquer à bord d'un navire un enfant ou un adolescent de moins de 18 ans pour son propre compte ou pour être remis à un tiers, moyennant paiement ou non, en vue de l'exploitation de sa personne ou du travail dudit enfant ou adolescent ;
2. l'embarquement en toute connaissance de cause par le transporteur ou le capitaine, d'enfants ou d'adolescents visés à l'alinéa ci-dessus ;
3. toute participation volontaire au convoyage de tels enfants ou adolescents ;
4. l'embarquement par le capitaine ou par tout membre d'équipage, même à l'insu du capitaine, d'enfants ou d'adolescents de moins de 18 ans aux fins de pédophilie ou de prostitution.

### Sous session 2 : Actes de piraterie

#### Art.915 Définition

Aux fins du présent Code, sauf si le contexte donne des indications contraires :

1. On entend par "piraterie" l'un quelconque des actes suivants :
  - (a). tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :
    - i. contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens, à leur bord, en haute mer;
    - ii. contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État;
  - (b). tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate;
  - (c). tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux alinéas (a). ou (b), ou commis dans l'intention de les faciliter.
2. On entend par "vols à main armée à l'encontre des navires" l'un quelconque des actes suivants :
  - (a). acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans

les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État;

- (b). toute action visant à inciter ou à faciliter intentionnellement un des actes décrits à l'alinéa (a).

#### **Art.916 Définition d'un navire ou d'un aéronef pirate**

Sont considérés comme navires ou aéronefs pirates, les navires ou aéronefs dont les personnes sous le contrôle desquelles ils se trouvent effectivement, entendent se servir pour commettre l'un des actes susvisés à l'article ci-dessus. Il en est de même des navires ou aéronefs qui ont servi à commettre de tels actes tant qu'ils demeurent sous le contrôle des personnes qui s'en sont rendues coupables.

#### **Art.917 Piraterie du fait d'un navire de guerre, d'un navire d'Etat ou d'un aéronef d'Etat**

Les actes de piraterie perpétrés par un navire de guerre, un navire d'Etat ou un aéronef d'Etat dont l'équipage mutiné s'est rendu maître, sont assimilés à des actes commis par un navire privé.

#### **Art.918 Nationalité d'un navire ou d'un aéronef pirate**

Un navire ou un aéronef qui est devenu un navire ou un aéronef pirate conserve sa nationalité.

#### **Art.919 Navires capturés pour cause de piraterie**

La vente des navires capturés pour cause de piraterie sera ordonnée par le tribunal et le produit de la vente sera versé au budget de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes.

### **Sous session 3 : Actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime**

#### **Art.920 Définition**

(1). Commet une infraction pénale, toute personne qui, illicitement et intentionnellement :

1. s'empare d'un navire ou exerce le contrôle par violence, ou menace de violence ;
2. accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un navire, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ;

3. détruit un navire ou cause à un navire ou à sa cargaison des dommages qui sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ;
  4. place ou fait placer sur un navire, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou une substance propre à détruire le navire ou à causer au navire, à sa cargaison de dommages qui compromettent ou sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation d'un navire ;
  5. détruit ou endommage gravement des installations ou services de navigation maritime ou en perturbe gravement le fonctionnement ;
  6. communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité de la navigation d'un navire ;
  7. blesse ou tue toute personne, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec l'une des infractions prévues aux alinéas 1. à 6. ci-dessus, que celle-ci ait été commise ou tentée.
- (2). Commet également une infraction pénale toute personne qui :
1. incite une autre personne à commettre l'une des infractions prévues au paragraphe 1 ci-dessus, si l'infraction est effectivement commise, ou de toute manière le complice de la personne qui commet une telle infraction ;
  2. menace de commettre l'une quelconque des infractions prévues aux alinéas b, c et e du paragraphe 1 si cette menace est de nature à compromettre la sécurité dudit navire, ladite menace étant ou non assortie d'une condition visant à contraindre une personne physique ou morale, à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque.

#### **Sous session 4 : Actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes et mobiles situées sur le plateau continental**

##### **Art.921 Définition**

- (1).Commet une infraction pénale, toute personne qui, illicitement et intentionnellement :
1. s'empare d'une plate-forme ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence ;
  2. accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'une plate-forme, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la plate-forme ;
  3. détruit une plate-forme ou lui cause des dommages qui sont de nature à compromettre sa sécurité ;



4. place ou fait placer sur une plate-forme, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou une substance de nature à détruire la plate-forme ou à compromettre sa sécurité ;
  5. blesse ou tue toute personne, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec des infractions prévues aux alinéas 1. à 4.
- (2). Commet également une infraction pénale toute personne qui :
1. tente de commettre des infractions prévues au paragraphe 1 ci-dessus ;
  2. incite une autre personne à commettre l'une des infractions, si l'infraction est effectivement commise ou est de toute autre manière le complice de la personne qui commet une telle infraction ;
  3. menace de commettre l'une quelconque des infractions prévues aux alinéas 1. et 2. du paragraphe 1 ci-dessus, si cette menace est de nature à compromettre la sécurité de la plate-forme ; ladite menace étant ou non assortie, selon la législation nationale, d'une condition visant à contraindre une personne physique ou morale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque.

#### **Sous session 5 : Diffusion d'émissions non autorisées depuis la haute mer**

##### **Art.922 Définition**

Constituent des infractions punissables selon la législation nationale, les émissions illégales de radio ou de télévision diffusées à l'intention du grand public depuis un navire ou une installation fixe ou mobile en haute mer, en violation des règlements nationaux et internationaux relatifs aux répartitions des fréquences, à l'exclusion des appels de détresse.

##### **Art.923 Pouvoirs de police de l'Union des Comores**

En haute mer, l'Union des Comores peut arrêter toute personne, ou arraisonner tout navire, qui diffuse à destination de son territoire des émissions non autorisées, et saisir le matériel d'émission.

##### **Art.924 Coopération interrégionale**

L'Union des Comores coopère avec les autres Etats de la zone régionale ou sous régionale à la répression des émissions non autorisées diffusées depuis la haute mer.

Cette coopération entre Etats concernés comporte des échanges d'informations sur les navires et les émissions en cause, ainsi que la mise en commun de moyens nautiques susceptibles d'intervenir à l'encontre de ces émissions non autorisées.

### **Sous session 6 : Actes de terrorisme à bord des navires**

#### **Art.925 Définition**

Commets une infraction pénale toute personne qui, de façon illicite et intentionnelle :

- emploie à bord, contre ou à partir d'un navire, des armes, des explosifs ou des substances biologiques, chimiques ou nucléaires (BCN) dans un but d'intimidation ou de contrainte à l'égard de populations ou de gouvernements ;
- transporte à bord d'un navire les mêmes armes ou substances dans le même but d'intimidation ou de contrainte ;
- utilise un navire dans le but de faire des victimes ou de causer de graves dommages ;
- transporte en connaissance de cause des armes BCN à bord d'un navire ;
- transporte en connaissance de cause à bord d'un navire des substances destinées à être intégrées dans un processus de fabrication d'engins nucléaires, en dehors de tout accord ou contrôle de l'Association Internationale de l'Energie Atomique (AIEA) ;
- diffusion des fausses informations de nature à nuire le déroulement normal du voyage ;
- transporte en connaissance de cause à bord d'un navire des matériels destinés à être utilisés de façon significative dans la production d'armes BCN.

Ne sont pas répréhensibles les transports de substances ou matériels nucléaires effectués à partir de ou vers le territoire d'un Etat membre du Traité de non-prolifération nucléaire, sous le contrôle des Autorités compétentes de cet Etat.

#### **Art.926 Cas de navires étrangers**

Les navires étrangers suspects de transporter des personnes commettant ou pouvant avoir commis des infractions mentionnés à l'article précédent peuvent être arraisonnés et visités à l'initiative de l'Autorité Nationale des Affaires Maritimes, du Commandement de la Marine Nationale et/ou des Autorités judiciaires.

Toutefois, de telles actions ne peuvent être conduites au-delà de la limite des eaux territoriales qu'avec l'accord et en coopération avec les Autorités compétentes de l'Etat du Pavillon, selon la procédure et les formes prescrites à l'article 8 bis du protocole de 2005 à la Convention SUA.

## **Chapitre 2 : Enquêtes nautiques après accident de mer**

### **Art.927 Commission d'enquête**

Lorsqu'une infraction maritime a eu pour conséquence :

- des pertes de vies humaines en mer ;
- une perte de navire ou un échouement, ou encore un abordage ; ou
- d'une façon générale, un accident de mer dommageable,

une enquête sur les circonstances et les causes de l'accident est ouverte à la diligence de l'Autorité Administrative Maritime compétente, qui désigne, à cet effet, une commission d'enquête nautique composée de l'inspecteur de la navigation et du travail maritime ou de toute personne et d'experts qualifiés assignés à cet effet.

Les conclusions de la commission d'enquête nautique sont transmises à l'Autorité Administrative Maritime compétente.

## **Chapitre 3 : procédure en matière d'infractions maritimes**

### **Art.928 Procédure applicable**

En ce qui concerne les crimes et délits prévus au présent livre, l'inspecteur de la Marine Marchande ne peut saisir le procureur de la République qu'au vu d'une enquête contradictoire effectuée par ses soins conformément aux dispositions du Code de procédure pénale.

### **Section 1 : La recherche et la constatation des infractions maritimes**

#### **Art.929 Personnes habilitées**

Les contraventions, les délits et les crimes commis à bord sont recherchés et constatés soit sur la plainte de toute personne intéressée, soit d'office :

- par les agents de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes spécialement habilités par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande ;
- par les officiers de police judiciaire ;
- par les officiers et officiers mariniers, commandant les bâtiments ou embarcations de l'Union des Comores ou d'un Etat ayant conclu avec l'Union des Comores des accords particuliers, ou les agents faisant fonction ;
- par les gendarmes ou assimilés, les agents des douanes et les autres fonctionnaires spécialement habilités par des lois spécifiques ;
- par les capitaines des navires à bord desquels les crimes, les délits et contraventions ont été commis.

### **Art.930 Procès-verbaux**

Les procès-verbaux dûment signés, établis par les officiers et agents visés à l'article 934 ci-dessus font foi jusqu'à preuve de contraire et ne sont pas soumis à affirmation. Ils sont transmis directement par les auteurs à l'Autorité maritime compétente du lieu où ils se trouvent.

## **Section 2 : Les obligations et les pouvoirs du capitaine**

### **Art.931 Enquête préliminaire**

Dès que le capitaine a connaissance d'une contravention, d'un délit ou d'un crime commis à bord, il procède à une enquête préliminaire.

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

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

La garde à vue en matière maritime est subordonnée à l'observation des règles prévues par l'article 992 du présent Code. La durée de la garde à vue ne doit pas dépasser un (1) jour ou vingt-quatre (24) heures après l'arrivée au port de débarquement

Le capitaine adresse le dossier de l'enquête préliminaire à l'Autorité maritime compétente du premier port où le navire fait escale.

### **Art.932 Saisine du Procureur de la République**

Il appartient au Procureur de la République de poursuivre s'il y a lieu, les crimes et délits commis à bord des navires Comoriens.

Le ministère public ne peut engager les poursuites qu'au vu des conclusions de l'Agence Nationales des Affaires Maritimes ou à l'expiration d'un délai de huit (8) jours après qu'il aura réclamé ces conclusions par lettre recommandée.

L'Agence Administrative Maritime doit, s'il le demande, être entendu par le tribunal.

## **Section 3 : L'instruction et la procédure de poursuite**

### **Art.933 Saisine des autorités judiciaires**

L'Agence Nationales des Affaires Maritimes saisie par le capitaine ou par l'un des officiers ou agents énumérés à l'article 929 ou agissant d'office, complète s'il y a lieu l'enquête effectuée par le capitaine ou procède dès qu'elle a connaissance de l'infraction à une enquête préliminaire. Elle saisit ensuite le Procureur de la République, sauf si elle estime que les faits ne constituent qu'une faute disciplinaire, et dans ce cas, la sanctionne comme telle.

Si le délinquant est âgé de moins de 18 ans à l'époque de l'infraction l'Agence Nationales des Affaires Maritimes saisit le Procureur de la République près le tribunal pour enfants de la résidence du mineur ou de sa famille.

Si le navire doit prochainement aborder dans un port Comorien, le Capitaine maintient le prévenu à bord :

- soit en liberté provisoire, avec ou sans continuation du service s'il s'agit d'un membre de l'équipage ;
- soit en situation d'incarcération sur le navire, en attendant sa remise à l'Autorité Administrative Maritime compétente.

#### **Art.934 Saisine de l'autorité consulaire**

Hors du territoire de l'Union des Comores, le capitaine saisit l'autorité consulaire Comorien le plus proche. Si les faits incriminés constituent une faute disciplinaire, le capitaine fait viser le registre de discipline par l'autorité consulaire et la présente à l'autorité maritime du premier port touché.

Si les faits incriminés constituent un délit, l'autorité consulaire statue dans les conditions ci-après.

L'autorité consulaire peut prononcer, soit le maintien du prévenu en liberté provisoire avec continuation du service s'il fait partie de l'équipage, soit une prolongation de la garde à vue, soit son débarquement et son rapatriement dans les conditions prévues par l'article 501.

Dans tous les cas, l'autorité consulaire adresse sous pli fermé au Ministre chargé de la Marine Marchande le dossier de l'affaire établi en double exemplaires dont l'original destiné au Procureur de la République compétent et l'autre exemplaire à l'Autorité Administrative Maritime où est immatriculé le marin.

Si le navire ne doit pas prochainement aborder dans un port de l'Union des Comores, le consul au premier port touché débarque le prévenu s'il le juge nécessaire, procède sur place s'il y a lieu à son incarcération provisoire et prend aussitôt que possible les mesures nécessaires pour assurer son rapatriement dans le port de son pays.

Toutefois, s'il n'est pas possible de prendre à terre les mesures de coercition nécessaires, le consul prononce l'incarcération provisoire du prévenu sur le navire où il était embarqué, en ordonnant qu'il soit statué à nouveau dans un prochain port.

Dans le cas ci-dessus, le consul confie le dossier de la procédure, sous pli fermé et scellé au capitaine du navire, pour être remis, ainsi que le prévenu, dès l'arrivée du navire dans un port Comorien à la disposition de l'Agence Nationales

des Affaires Maritimes qui saisit le Procureur de la République dans les conditions prévues à l'article ci-dessous.

Si le prévenu est en fuite, le dossier de l'enquête sera confié dans les mêmes formes au capitaine pour être remis à l'Agence Nationales des Affaires Maritimes.

### **Art.935    Infractions commises par le capitaine**

Lorsque la contravention, le délit ou le crime a été commis par le capitaine ou avec sa complicité, l'Agence Nationales des Affaires Maritimes procède, dès qu'elle a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire.

Le cas échéant, le dossier de l'enquête est transmis sous pli fermé et scellé à l'Agence Nationales des Affaires Maritimes qui l'adresse au Procureur de la République.

Si la gravité des faits incriminés ou la sécurité du navire ou de passagers lui semble l'exiger, l'Agence Nationales des Affaires Maritimes ou l'autorité consulaire peut prononcer l'incarcération provisoire du capitaine et son renvoi dans un port Comorien. L'Agence Nationales des Affaires Maritimes ou consulaire prend alors, autant que possible en accord avec l'armateur, les mesures nécessaires afin de pourvoir à son remplacement.

### **Art.936    Avis ou conclusions de l'Agence Nationales des Affaires Maritimes**

Il appartient au Procureur de la République de poursuivre, s'il y a lieu, les contraventions, les délits et les crimes prévus par le présent Code.

En ce qui concerne les contraventions et les délits prévus par les articles 933 et 934 ci-dessous, le Ministère public ne peut engager les poursuites qu'au vu des conclusions de l'Agence Nationales des Affaires Maritimes ou à l'expiration d'un délai de dix (10) jours, après qu'il aura réclamé ces conclusions par lettre recommandée ou tout autre moyen laissant trace écrite.

Le Ministère public ne peut engager les poursuites pour les autres contraventions ou délits intéressant l'ordre à bord, ceux purement nautiques ainsi que ceux intéressant la police générale de la navigation, que sur avis conforme de l'Agence Nationales des Affaires Maritimes.

L'Agence Nationales des Affaires Maritimes doit, si elle le demande, être entendue par le tribunal.

Les crimes maritimes ainsi que les crimes de droit commun commis à bord des navires sont de la compétence de la Cour Criminelle. L'Agence Nationales des Affaires Maritimes, après avoir complété le dossier d'enquête, saisit

directement le Procureur de la République, sans avoir à exprimer d'avis ni de conclusion.

#### **Section 4 : L'action civile**

##### **Art.937 Réparation en dommages intérêts**

La partie lésée pour tout délit ou crime, a le droit de se porter partie civile devant les juridictions de droit commun, conformément aux dispositions en vigueur. Toutefois elle ne peut donner citation directement au prévenu devant le tribunal correctionnel, mais doit saisir le juge d'instruction.

La juridiction compétente est celle :

- soit de la résidence de l'inculpé ;
- soit du port où il a été débarqué ;
- soit du lieu où il a été appréhendé ;
- soit enfin du port d'immatriculation du navire.

#### **Section 5 : Le droit de rétention au port des navires étrangers**

##### **Art.938 Mesures prises en cas d'infractions**

En cas d'urgence, lorsqu'il s'agit des faits prévus par le présent Code ou ses textes d'application, et imputables à une ou plusieurs personnes appartenant à l'équipage d'un navire étranger, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes peut, sans préjudice des mesures de droit commun, arrêter le navire jusqu'au dépôt à son profit d'un cautionnement destiné à garantir l'exécution des condamnations dont elle fixe le montant.

En cas de condamnation définitive et non exécutée, le cautionnement est acquis définitivement au Budget de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes, déduction faite des frais et des réparations civiles.

Pour assurer l'exécution de ces décisions l'Agence Nationale des Affaires Maritimes peut requérir la capitainerie du port pour s'opposer à la libre sortie du navire ou ordonner elle-même les mesures matérielles empêchant le départ du navire. Dans ce cas l'Agence Nationale des Affaires Maritimes informe le Consul de l'Etat du pavillon et le consignataire de navire des mesures prises.

#### **Section 6 : Les circonstances atténuantes, le sursis, la récidive**

##### **Art.939 Application du droit commun**

Les dispositions de droit commun concernant les circonstances atténuantes sont applicables aux crimes et délits prévus par le présent Code. Il en est de même des dispositions relatives au sursis et à la récidive, sauf règles spéciales prévues.

## Section 7 : L'effet du jugement

### Art.940 Jugement à l'étranger

Il est fait application de la présomption légale « *res judicata pro veritate habetur* » selon le principe de l'article 888.

### Art.941 Délais de prescription

En ce qui concerne les crimes et délits prévus par le présent livre, les délais de prescription de l'action publique, de l'exécution de la peine et de l'action civile sont fixés conformément au droit commun.

En ce qui concerne les fautes contre la discipline, les délais dans lesquels la punition doit être prononcée, la peine exécutée et l'action civile intentée sont ceux prévus pour les contraventions de simple police.

Les délais prévus aux paragraphes précédents ne commencent à courir qu'à partir du jour où, après la faute commise, le navire a touché un port de l'Union des Comores



## LIVRE XI : DES ACTIONS EN JUSTICE

### TITRE I : COMPÉTENCE DES JURIDICTIONS

#### Chapitre 1 : Compétence matérielle

##### Art.942 Actes de commerce

Sont réputés actes de commerce :

- tout achat et vente d'agrès, appareils, accessoires et avitaillement pour navires et bateaux ;
- tout affrètement et toute location de navires ou engins flottants quel qu'en soit l'usage ;
- tout transport de passagers ou de marchandises par voie maritime,
- toute vente maritime, quelle que soit la qualité des contractants ;
- toute opération de courtage, de commission, de transit ou de consignation concernant les navires, bateaux et engins flottants, leurs cargaisons et passagers, et les produits de la pêche maritime ;
- toutes assurances maritimes ou emprunts ;
- toute convention entre armateurs et capitaines ou subrécargues concernant la gestion commerciale d'un navire ; ainsi que
- les actes de toute entreprise :
  - o de construction ou réparation et tous achats, ventes et reventes de bâtiments et engins pour la navigation maritime ;
  - o privée de remorquage ou de pilotage ;
  - o de pêche maritime ;

##### Art.943 Domaine du droit maritime et du droit commercial

Les actes visés à l'article 942 ci-dessus sont soumis, s'il y a lieu, aux dispositions du présent Code et aux règles générales du droit commercial.

##### Art.944 Domaine du droit international privé

Lorsqu'une loi étrangère se reconnaît également compétente, les domaines respectifs des législations de l'Union des Comores et étrangère sont déterminés conformément aux règles Comorien de conflit des lois prévues par les dispositions générales de droit international privé.

##### Art.945 Infractions soumises à la loi de l'Union Comores

La loi comorienne est seule applicable aux infractions disciplinaires ou pénales commises en Union Comores, ou dans les eaux territoriales comorienne ou à bord d'un navire battant pavillon comorien. Elle est applicable concurremment avec la loi étrangère compétente :

1. aux infractions visées par les articles 478 à 479 du Code de procédure pénale ;
2. aux délits prévus par l'article 159 du présent Code.

#### **Art.946    Infractions soumises à la loi du pavillon du navire**

Toutefois, les infractions commises dans les eaux territoriales comorienne à bord d'un navire étranger qui ne troublent pas l'ordre public de l'Union des Comores et ne lèsent ni les personnes ni les biens comorien peuvent être soumises à la loi du pavillon du navire.

#### **Art.947    Actions mettant en jeu la responsabilité de l'Etat ou des collectivités publiques Comorienne**

La loi Comorienne est seule applicable aux actions qui tendent à mettre en jeu la responsabilité de l'Etat ou des collectivités publiques Comorienne, sauf en matière d'actes de commerce réalisés dans les formes du droit privé.

### **Chapitre 2 : Compétence juridictionnelle**

#### **Art.948    Définitions**

Pour l'application des règles du présent chapitre :

- l'expression " juridiction répressive de droit commun" s'applique aux tribunaux de simple police, aux tribunaux correctionnels et leurs sections, à la cour d'appel (chambre correctionnelle et chambre d'accusation) et aux cours criminelles ;
- l'expression " juridiction civile" s'applique aux tribunaux de première instance et leurs sections et à la cour d'appel (chambre civile) ;
- l'expression " juridiction commerciale" s'applique aux tribunaux de commerce ou, à défaut, aux tribunaux de première instance et leurs sections, statuant en matière commerciale, et à la cour d'appel (chambre commerciale) ;
- l'expression " juridiction du travail" s'applique aux tribunaux du travail ou, à défaut, aux tribunaux de première instance et leurs sections, statuant en matière sociale, et à la cour d'appel (chambre sociale) ;
- l'expression " juridiction administrative" s'applique au Tribunal administratif et financier et à la chambre administrative de la Cour Suprême.

### **Art.949    Compétence des juridictions Comoriennes**

En règle générale, les juridictions Comoriennes se reconnaîtront compétentes chaque fois que la loi Comorienne sera applicable conformément aux dispositions du chapitre précédent.

L'étranger, même non résidant en Union des Comores, peut être cité devant les tribunaux Comoriens pour l'exécution des obligations nées en Union des Comores ou à l'étranger au profit d'une personne physique ou morale Comorien.

Un Comorien peut être traduit devant un tribunal Comorien pour l'exécution de toute obligation par lui contractée en pays étranger, même au profit d'un étranger.

La compétence prévue par les 2 et 3 alinéas du présent article est facultative.

### **Art.950    Compétence de la juridiction répressive**

Les juridictions répressives de droit commun sont compétentes pour connaître :

1. des infractions pénales prévues et réprimées par le Livre X du présent Code ;
2. de toute autre infraction commise à Union des Comores ou dans les eaux territoriales Comoriennes ou à bord d'un navire Comorien ;
3. des délits prévus par l'article 159 du présent Code.

### **Art.951    Compétence de la juridiction civile**

La juridiction civile est compétente pour connaître :

1. des contestations concernant la propriété des navires et tous autres droits réels sur ceux-ci ;
2. des ventes judiciaires de navires quelle qu'en soit la cause ;
3. des voies d'exécution concernant les navires.

### **Art.952    Compétence de la juridiction commerciale**

La juridiction commerciale est compétente pour connaître :

1. des actions concernant les privilèges, hypothèques et autres sûretés réelles grevant les navires;
2. des actions concernant tous les actes de commerce visés à l'article 942;
3. des actions en déclaration et en règlement d'avaries communes ;
4. des actions nées d'un abordage ;
5. des actions concernant la rémunération de l'assistance et du sauvetage en mer ;

6. des saisies conservatoires de navire ;
7. des contestations entre copropriétaires d'un navire concernant l'exploitation de celui-ci.

**Art.953    Compétence de la juridiction du travail**

La juridiction du travail est compétente pour connaître des litiges se rattachant aux contrats d'embarquement et d'engagement maritimes, dans les conditions fixées par l'article 942 du présent Code.

**Art.954    Compétence de la juridiction administrative**

La juridiction administrative est compétente pour connaître :

1. des actions mettant en jeu la responsabilité de l'Etat Comorien ou des autres collectivités publiques, soit du fait du fonctionnement des services publics, soit du fait de l'infrastructure des ports, havres et rades, des phares, radiophares, balises et autres signalisations maritimes ;
2. des actions mettant en cause la responsabilité de l'Etat Comorien ou des autres collectivités publiques du fait des actes dommageables commis par leurs agents ou préposés sauf l'exception prévue par l'article 955 ;
3. des actions se rattachant à l'exercice du droit de réquisition, du droit d'angarie et de l'embargo sur les navires ou leurs cargaisons ;
4. des prises maritimes et des actions se rattachant à l'exercice du droit de visite sur les navires présumés ennemis ou pirates.

**Art.955    Exceptions aux dispositions de l'article 954**

Par exception aux dispositions de l'article 954, les juridictions répressives, civiles ou commerciales sont seules compétentes pour statuer sur l'action en réparation des dommages de toute nature causés au moyen d'un navire, d'un bateau ou de tout autre bâtiment flottant ayant le caractère d'un véhicule marin ou fluvial même s'il est exclusivement affecté à un service public.

Les juridictions commerciales sont compétentes à l'égard de l'Etat Comorien ou d'un Etat étranger, ainsi que des autres collectivités publiques Comorien ou étrangères pour connaître des actions se rattachant aux actes de commerce visés à l'article 942 réalisés dans les formes du droit privé, et ne se rattachant pas à un service public.

**Chapitre 3 : Compétence territoriale**

**Art.956    En matière pénale**

En matière pénale, la juridiction compétente est déterminée conformément aux dispositions du Code de procédure pénale.

Lorsqu'une infraction a été commise dans les eaux territoriales Comoriennes, elle peut être poursuivie devant la juridiction répressive dont le ressort comprend la section de mer territoriale où a été constatée l'infraction, conformément à l'article 929 du présent Code.

Lorsqu'une infraction a été commise à bord d'un navire Comorien, elle peut être poursuivie devant les juridictions répressives prévues par le Code de procédure pénale, et en outre, au choix de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes, devant la juridiction répressive Comorien correspondant soit au premier port d'escale du navire, soit au port d'attache du navire, à Union des Comores.

Lorsqu'une infraction a été commise par un ressortissant Comorien à bord d'un navire étranger hors des eaux Comoriennes, elle peut être également poursuivie devant la juridiction Comoriennes dans le ressort de laquelle aura été débarqué son auteur.

#### **Art.957    En matière civile et commerciale**

En matière civile et commerciale, la juridiction compétente sera déterminée conformément aux dispositions du Code de procédure civile. Si celles-ci ne peuvent être appliquées, les tribunaux de Moroni seront initialement saisis.

#### **Art.958    En matière de travail**

La juridiction du travail compétente sera choisie conformément aux dispositions du Code de travail, le port d'attache du navire étant considéré comme lieu initial du travail maritime.

#### **Art.959    En matière d'abordage**

En cas d'abordage, le demandeur peut, à son choix, saisir soit le tribunal de commerce du domicile du défendeur, soit celui du port Comorien dans lequel s'est réfugié en premier lieu l'un ou l'autre des deux navires.

Si l'abordage s'est produit dans les eaux territoriales Comorien, le tribunal dont le ressort comprend la section de mer territoriale où s'est produite la collision pourra être également saisi.

#### **Art.960    En matière d'avaries communes**

L'action en déclaration et l'action en règlement d'avaries communes seront portées devant le tribunal du lieu de destination du navire, sauf convention contraire de tous les intéressés.

Le président du tribunal de commerce ainsi déterminé est compétent pour désigner un ou plusieurs répartiteurs, et des experts, afin de dresser un projet de règlement.

Si ce projet n'est accepté amiablement par toutes les parties, il sera soumis à l'homologation du tribunal, à la requête de la partie la plus diligente.

**Art.961 En matière d'assistance et de sauvetage**

En cas d'assistance ou de sauvetage, l'action en paiement de rémunération peut être portée :

- soit devant le tribunal du domicile du défendeur ;
- soit devant celui du port dans lequel se sera réfugié ou aura été conduit le navire assisté ;
- soit devant celui du port dans lequel ce dernier aura fait l'objet d'une saisie conservatoire.

**TITRE IV : RÈGLES PARTICULIÈRES**

**Chapitre 1 : Prescriptions**

**Art.962 Dispositions générales**

Toutes les prescriptions prévues par le présent Code courent contre les mineurs, les interdits et tous incapables, sauf leurs recours contre leur tuteur.

Ces prescriptions ne constituent pas des présomptions légales et ne peuvent être combattues ni par la délation du serment au débiteur prétendu, ni par l'aveu de celui-ci.

**Art.963 Règle de la prescription de cinq (5) ans**

Toutes les actions relatives aux faits et actes juridiques visés par le présent Code et qui ne font pas l'objet d'une prescription spéciale, sont prescrites par cinq (5) années, sauf les exceptions ci-après prévues.

#### **Art.964 Imprescriptibilité de la propriété des navires**

La propriété d'un navire Comorien immatriculé ne peut être acquise ou perdue par prescription.

#### **Art.965 Action en règlement d'avaries communes**

L'action en règlement d'avaries communes se prescrit par dix (10) ans lorsqu'un répartiteur a été nommé par décision de justice ou désigné par les parties.

#### **Art.966 Action en réparation d'un dommage causé par une infraction pénale**

L'action civile en réparation du dommage causé par une infraction pénale se prescrit par les délais prévus par les dispositions du Code de procédure pénale.

#### **Art.967 Interruption des prescriptions**

Les prescriptions prévues par le présent Code sont interrompues ou suspendues conformément au droit commun des prescriptions civiles.

#### **Art.968 Prescription à la suite d'un arrêté de compte**

Lorsqu'entre les parties sont intervenues un arrêté de compte valant reconnaissance de dette par écrit, la prescription de cinq (5) ans sera substituée aux prescriptions plus courtes.

### **Chapitre 2: Arbitrage**

#### **Art.969 Domaine d'application**

Les parties sont libres de convenir, de soumettre à des arbitres de leur choix, les contestations pouvant survenir ou qui sont déjà nées dans les matières prévues par l'article 942, lorsqu'elles viendront à se produire.

#### **Art.970 Pouvoir d'amiabes compositeurs**

Les parties ne peuvent conférer aux arbitres le pouvoir d'amiabes compositeurs pour les litiges se rattachant à un transport de marchandises sous connaissement et aux contrats d'assurances y afférents.

#### **Art.971 Cas de Nullité**

Toute clause compromissoire ayant pour effet direct de soustraire un litige à l'application d'une loi Comorienne d'ordre public est nulle. Cette nullité doit être relevée d'office par les juridictions Comoriennes compétentes.

## **TITRE V : REPRESSION DES INFRACTIONS**

### **Chapitre 1 : Généralités**

#### **Art.972 Pénalités**

Les pénalités sanctionnant les infractions maritimes telles que définies aux articles 906 à 925 du présent Code, sont fixées par le présent TITRE.

#### **Section 1 : La répression des infractions à la sauvegarde de la vie humaine en mer**

#### **Art.973 Infractions aux règles et règlements de sécurité**

Les infractions :

- aux règles des Conventions internationales en vigueur relatives à la sécurité du navire et de la navigation, commises dans les eaux archipélagiques et territoriales par tout navire assujetti à ces Conventions ;
- aux règlements nationaux de sécurité des navires, commises par les navires nationaux.

Sont punies d'une amende de 70.000 KMF à 1 millions KMF, cette peine pouvant être portée au double en cas de récidive.

Si l'infraction constatée a eu pour effet d'occasionner des dommages corporels, ou de mettre directement en danger la vie d'autrui, une peine d'emprisonnement de 6 mois à deux ans pourra en outre être prononcée.

#### **Art.974 Infractions inhérentes aux équipements de sécurité**

Est punie d'une amende de 500.000 KMF et d'un emprisonnement maximal d'un (1) an ou de l'une de ces deux peines seulement :

- toute personne qui vend à un utilisateur des matériels de sécurité, de sûreté ou de prévention de la pollution n'ayant pas obtenu l'approbation ou l'autorisation d'usage exigée ;
- les fabricants qui, ayant obtenu l'approbation ou l'autorisation d'usage pour un prototype de navire ou de matériel de sécurité ou de prévention de la pollution, livrent un matériel de série qui n'est pas identique à ce prototype ;
- les personnes qui exercent, sans la reconnaissance requise, les activités de délivrance, de renouvellement ou de validation des titres de sécurité d'un navire, ou de visite dévolues aux organismes reconnus ;



- les personnes qui exercent l'agrément requis les activités d'essais, d'examens ou de contrôles dévolues aux organismes agréés.

#### **Art.975    Infractions aux règlements de sécurité**

Est puni d'une amende maximale de 2.000.000 KMF, le constructeur, l'armateur, le propriétaire ou le capitaine reconnu coupable d'une infraction aux dispositions des conventions de l'OMI ratifiées par l'Union des Comores ainsi que des règles et des règlements visés à l'article 973 du présent Code.

Les mêmes peines sont applicables aux responsables des opérations de chargement, de déchargement, d'emballage, d'étiquetage et de manutention qui n'auront pas respecté les dispositions applicables prévues par lesdites conventions et les règlements visés audit article.

### **Section 2 : La répression des infractions à la police de la navigation**

#### **Art.976    Refus d'obtempérer**

Les infractions définies à l'article 920 du présent Code, et d'une façon générale tout refus de se conformer à un ordre régulièrement donné par l'Agence Nationale des Affaires Maritimes ou par l'Autorité portuaire dans les limites des ports maritimes sont punies d'une amende de 40.000 KMF à 300.000 KMF.

#### **Art.977    Violation des règles de prescription de la circulation maritime**

Est puni de la peine prévue à l'article précédent le non-respect du balisage et des règles pour prévenir les abordages en mer ; si une telle infraction a eu pour effet de provoquer un accident de mer, les pénalités prévues à l'article 976 du présent chapitre sont alors applicables.

#### **Art.978    Défaut d'acte d'enregistrement**

Tout armateur qui se livre à une navigation maritime sans être muni, conformément aux lois et règlements, d'un acte d'enregistrement ou qui n'exhibe pas son acte d'enregistrement à la première réquisition des autorités, est puni d'une amende de 25.000 KMF à 300.000 KMF pour les bâtiments ayant une jauge brute entre 25 et 250 et de 300.000 KMF à 3.000.000 KMF pour les bâtiments de plus de jauge brute de 250.

#### **Art.979    Défaut de titre de navigation**

Est puni de la peine prévue à l'article 978, tout armateur qui se livre à une navigation maritime sans être muni d'un permis de navigation ou d'un rôle d'équipage ou qui n'exhibe pas lesdits documents à la première réquisition des autorités.

Le capitaine qui a commis l'infraction visée au premier alinéa du présent article est passible des mêmes peines que le propriétaire ou l'armateur. Toutefois, le maximum de l'amende sera de 3.000.000 KMF et celui de l'emprisonnement sera de trois (3) mois, s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre de l'armateur, propriétaire ou exploitant.

Est passible des peines prévues au premier alinéa quiconque s'est opposé à l'exercice des fonctions dont sont chargés les fonctionnaires et agents désignés à l'article 929.

#### **Art.980 Navigation avec un titre de sécurité périmé, refusé ou suspendu**

Est puni d'une amende de 100.000 KMF à 1.000.000 KMF et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine qui fait naviguer un navire pour lequel le titre de sécurité est périmé, a été refusé ou suspendu.

Toutefois, si la validité des titres vient à expiration en cours de traversée, la validité de ces titres est réputée prorogée jusqu'au prochain port où aborde le navire.

#### **Art.981 Non déposition de documents**

Tout capitaine qui, hors le cas d'empêchement légitime, ne dépose pas son rôle d'équipage ou ne fait pas viser son livre de discipline ou son journal de bord et son rapport de mer en cas d'événement de mer au bureau de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes ou à la chancellerie du consulat,

- soit dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans un port Comorien ou dans un port étranger où réside un consul général, un consul ou un vice-consul de Union des Comores ou d'un Etat ayant conclu avec Union des Comores des accords particuliers lorsque le bâtiment doit séjourner plus de vingt-quatre (24) heures dans le port, jours fériés exclus,
- soit dès son arrivée si le bâtiment doit séjourner moins de vingt-quatre (24) heures dans le port,

est puni d'une amende de 25.000 KMF à 100.000 KMF.

#### **Art.982 Non inscription au rôle d'équipage**

Tout capitaine qui embarque une personne de l'équipage sans faire mentionner cet embarquement ou ce débarquement sur le rôle d'équipage visé par l'Autorité Administrative Maritime est puni, pour chaque personne irrégulièrement embarquée ou débarquée, d'une amende de 20.000 KMF.

Est passible des peines prévues au premier alinéa tout capitaine qui embarque une personne de l'équipage sans être enrôlé dans son livret professionnel de marin.

### **Art.983    Embarquement irrégulier de passagers**

Tout armateur ou consignataire de navire qui délivre un billet de passage à un passager au-delà du nombre autorisé ou à un passager non couvert par une assurance est puni d'une amende de 75.000 KMF pour chaque passager irrégulier.

Sans préjudice de la mesure disciplinaire prévue par l'article 900, tout capitaine qui accepte l'embarquement d'un passager en surnombre ou d'un passager non couvert par une assurance est puni d'une amende de 50.000 KMF à 1.500.000 KMF et d'un emprisonnement de six mois à deux ans ou l'une de ces deux peines seulement.

### **Art.984    Passager clandestin**

Toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée est punie d'une amende de 25.000KMF à 100.000KMF et d'un emprisonnement d'un mois à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, l'amende sera de 50.000 KMF à 200.000KMF et l'emprisonnement de six mois à deux ans.

Les frais du refoulement hors du territoire des passagers clandestins de nationalité étrangère sont imputés au navire à bord duquel le délit a été commis.

### **Art.985    Complice du clandestin**

Toute personne qui, soit à bord soit à terre, a favorisé l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin, l'a dissimulé ou lui a fourni des vivres à l'insu du capitaine, est punie d'une amende de 100.000 KMF à 500.000KMF et d'un emprisonnement d'un à six mois. Le maximum de ces deux peines doit être prononcé à l'égard des personnes qui se sont groupées pour faciliter les embarquements clandestins.

En cas de récidive, l'amende sera portée de 200.000 KMF à 750.000KMF et l'emprisonnement de six mois à deux ans. La peine sera le double du maximum à l'égard des personnes qui se sont concertées pour faciliter les embarquements clandestins.

### **Art.986    Abandon à terre d'un malade ou d'un blessé**

Tout capitaine qui , ayant laissé à terre, dans un port où n'existe aucune autorité Comorienne ou d'un Etat ayant conclu avec l'Union des Comores des accords particuliers, un officier, un maître ou un homme d'équipage malade ou blessé, ne lui procure pas les moyens d'assurer son traitement et son rapatriement, est puni

d'une amende de 50.000 KMF à 250.000 KMF et d'un emprisonnement de trois mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement.

La même peine est encourue par le capitaine qui, ayant laissé à terre, avant qu'il ait atteint son lieu de destination, un passager malade ou blessé, ne donne pas avis de cette mesure à l'autorité consulaire du pays auquel appartient le passager débarqué ou, à défaut, à l'autorité locale.

#### **Art.987 Refus de déférer à une réquisition**

Tout capitaine, requis par l'autorité compétente qui, sans motif légitime, refuse de se charger du dossier de l'enquête ou des pièces à conviction ou d'assurer le transport d'un prévenu ou qui ne livre pas le prévenu ou le dossier confié à ses soins à l'autorité maritime désignée pour les recevoir, est puni d'une amende de 10.000 KMF à 100.000 KMF sans préjudice, s'il y a lieu, en cas d'évasion ou de complicité d'évasion, de l'application aux personnes embarquées et au prévenu, les dispositions du Code pénal.

Est puni de la peine prévue à l'alinéa précédent tout capitaine qui, sans motif légitime, refuse de déférer à la réquisition du chef d'arrondissement maritime pour rapatrier des ressortissants Comorien.

#### **Art.988 Usurpation de titres**

Toute personne qui, sur un navire Comorien, exerce sans l'autorisation de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes et hors le cas de force majeure, soit le commandement du bâtiment, soit toute autre fonction d'officier à bord, sans satisfaire aux conditions exigées par les lois et règlements maritimes, est punie d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de 250.000 KMF à 2.500.000 KMF ou de l'une de ces deux peines seulement.

Est punie de la même peine, toute personne qui, sans une commission régulière de pilote de la station, aura entrepris ou tenté d'entreprendre la conduite d'un navire en qualité de pilote commissionné.

Tout armateur embarquant un officier pour une fonction ne correspondant pas aux prérogatives du brevet ou du diplôme de l'intéressé est puni d'une amende de 250.000KMF à 2.500.000 KMF.

#### **Art.989 Usage de faux pour obtenir un livret professionnel maritime**

Toute personne qui contracte ou tente de contracter un engagement maritime en produisant sciemment de fausses pièces d'identité ou un livret professionnel maritime obtenu frauduleusement est punie d'un emprisonnement d'un mois à six mois. La peine maximum est prononcée en cas de récidive.

Est punie de la même peine, toute personne qui a obtenu ou tenté d'obtenir un certificat de nationalité en produisant sciemment de faux documents ou en rédigeant une fausse déclaration.

### **Art.990    Embarquement frauduleux de marchandises**

Toute personne embarquée qui, à l'insu du capitaine, introduit sur un navire, en vue de les faire transporter, des marchandises non inscrites au manifeste, est punie d'une amende de 15.000 KMF à 75.000KMF et d'un emprisonnement d'un mois à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement sans préjudice du droit du capitaine de jeter à la mer les marchandises indûment chargées sur le bâtiment.

### **Art.991    Inobservation des règlements sur les marques extérieures des navires**

Tout capitaine qui ne se conforme pas aux dispositions fixées par Arrêté du Ministère en charge de la Marine Marchande sur les marques extérieures d'identité des navires, ou qui efface, altère, couvre ou masque lesdites marques, est punie d'une amende de 50.000 KMF à 250.000KMF.

### **Art.992    Refus d'obtempérer aux ordres de l'Autorité Administrative Maritime**

Toute personne, même étrangère, embarquée sur un navire Comorien ou étranger qui, dans les eaux maritimes et jusqu'à la limite des eaux territoriales, ne se conforme pas aux règlements ou aux ordres émanant de l'Agence Nationale des Affaires Maritime et relatifs, soit à la police des eaux et rades, soit à la police de navigation maritime, soit à la sécurité de la navigation, est punie d'un emprisonnement de dix jours à trois mois et d'une amende de 100.000 KMF à 500.000 KMF ou de l'une de ces deux peines seulement.

La même peine est encourue pour toute personne embarquée sur un navire Comorien qui, hors des eaux territoriales Comoriennes, ne se conforme pas aux ordres régulièrement donnés par un consul général, consul ou vice-consul de l'Union des Comores ou d'un Etat ayant conclu avec l'Union des Comores des accords particuliers, par une autorité maritime qualifiée, ou par le commandant d'un bâtiment de guerre. Lorsque la personne ayant commis l'une des infractions prévues aux deux paragraphes précédents est embarquée sur un navire Comorien ou étranger qui se trouve ou vient à se trouver dans un port, rade ou mouillage de l'Union des Comores, le navire peut être retenu provisoirement jusqu'à consignation du montant présumé de l'amende encourue par le délinquant ou constitution d'une caution solvable.

Un Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande, fixera les conditions d'application de la présente disposition.

Si les infractions au présent article ont été commises en temps de guerre, la peine peut être portée au triple.

### **Art.993    Délit de fuite**

Tout capitaine qui, en mer, n'obéit pas à l'appel d'un bâtiment de guerre de l'Union des Comores ou d'un Etat ayant conclu avec l'Union des Comores des accords particuliers et le contraint à faire usage de la force, est puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans.

#### **Art.994    Passage non inoffensif**

Tout capitaine et membre de l'équipage d'un navire étranger qui n'exerce pas le passage inoffensif dans les eaux territoriales sont punis d'une amende de 500.000 KMF à 1.000.000KMF et d'un emprisonnement de cinq à dix ans. La confiscation du navire et de sa cargaison au profit de l'Etat est obligatoirement prononcée par le tribunal. Le produit de la vente est versé au budget général de l'Etat.

Le passage est dit inoffensif tant qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre, à la sécurité et à la souveraineté de l'Etat Comorien.

#### **Art.995    Acte de discrimination**

Toute personne qui commet à bord un acte de discrimination envers un membre de l'équipage en raison de l'origine de la personne, de sa couleur, de son sexe, de sa situation de famille, de son appartenance ou de sa non appartenance vraie ou supposée, à une ethnie, une nation, une race ou une religion, et lui aurait refusé le bénéfice d'un droit auquel elle pouvait prétendre, est poursuivie selon les dispositions du Code pénal.

#### **Art.996    Attentat aux mœurs**

Toute personne qui commet à bord un attentat aux mœurs est passible des peines prévues par le Code pénal.

#### **Art.997    Introduction de stupéfiants et de substances psychotropes**

Toute personne qui introduit, détient, prépare ou consomme à bord des stupéfiants et des substances psychotropes est passible des peines prévues par le Code pénal.

### **Section 3 : Les délits concernant la protection des signalisations maritimes**

#### **Art.998    Amarrage ou mouillage prohibé**

Toute personne qui, hors le cas de force majeure, amarre un navire sur un feu flottant, sur une balise ou sur une bouée non destinée à cet usage ou qui mouille une ancre dans le cercle d'évitage d'un feu flottant ou d'une bouée, est punie d'une amende de 100.000 KMF à 150.000KMF et d'un emprisonnement de dix jours à un mois ou l'une de ces deux peines seulement.

Si les feux flottants, les balises et les bouées sont hors service suite à l'amarrage non autorisé, la personne est tenue de les réparer et les mettre en état de fonctionnement.

### **Art.999 Détérioration de signalisations maritimes**

Tout capitaine qui, même dans un cas de force majeure, a coulé, déplacé ou détérioré un feu flottant, une bouée ou une balise et ne l'a pas signalé par les voies les plus rapides à l'autorité compétente, et au plus tard dans les vingt-quatre (24) heures au premier port de relâche, est puni d'un emprisonnement de dix jours à trois mois et d'une amende de 100.000 KMF à 150.000KMF ou de l'une de ces deux peines seulement. Il est tenu de supporter le frais de mise en état de fonctionnement du feu flottant, de la bouée ou de la balisé détérioré.

### **Art.1000 Destruction intentionnelle de signalisations maritimes**

Quiconque a intentionnellement détruit, abattu ou dégradé un feu flottant, une bouée ou une balise, est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans et d'une amende de 100.000 KMF à 1.000.000KMF ou de l'une de ces deux peines seulement, le tout sans préjudice des dommages intérêts.

### **Art.1001 Cas de récidive**

La peine de prison prévue aux trois articles précédents du présent chapitre peut être portée au double en cas de récidive dans les douze (12) mois.

### **Section 4 : La répression des infractions aux règles relatives au travail maritime, à l'hygiène et à l'habitabilité à bord des navires, au placement et à la qualification des marins**

### **Art.1002 Non-respect des réglementations du travail**

Est puni d'une amende de 200.000 KMF à 1.000.000 KMF pour chaque infraction constatée, tout armateur ou propriétaire de navire qui ne se conforme pas aux prescriptions du présent Code et le code du travail et les règlements qui s'y attachent.

Est puni de la même peine sans préjudice des mesures disciplinaires prévues par l'article 900, tout capitaine qui commet personnellement ou en accord avec l'armateur ou le propriétaire du navire les infractions prévues par le paragraphe précédent.

Toutefois, la peine prononcée contre le capitaine peut être réduite au quart de celle prononcée contre l'armateur ou le propriétaire s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de cet armateur ou de ce propriétaire.

Les peines prévues aux deux paragraphes précédents peuvent être portées au double en cas de récidive. Il y a récidive lorsque le contrevenant a subi, dans les douze (12) mois qui précèdent, une condamnation pour des faits réprimés par le présent article.

### **Art.1003 Embarquement d'un marin sans contrat d'engagement**

Tout armateur qui embarque un marin sans contrat d'embarquement est passible des peines prévues par l'article 1002.

**Art.1004 Embarquement d'une personne non titulaire d'un livret professionnel Maritime**

Tout armateur ou tout capitaine qui embarque comme marin une personne non titulaire d'un livret professionnel Maritime ou une attestation provisoire tenant lieu à un livret professionnel Maritime est passible des peines prévues par l'article 982.

**Art.1005 Embarquement sans autorisation sur un navire**

Tout marin qui s'embarque sur un navire sans autorisation de l'autorité compétente est passible d'une amende de 10.000 KMF à 50.000 KMF sans préjudice de la mesure disciplinaire prévue par l'article 900 du présent Code.

**Art.1006 Non-respect du droit de congé**

Tout armateur ou son représentant qui ne respecte pas le délai de congé, après dix mois de navigation légale d'un marin est passible d'une amende de 250.000 KMF sauf cas de force majeure constaté par l'autorité compétente.

**Art.1007 Violation des règles d'organisation du travail maritime**

Les infractions, commises par l'Armateur ou le Capitaine, aux règles du travail maritime, à l'hygiène et à l'habitabilité à bord visées au Livre VII, Titre IV du Code sont punies d'une amende de 20.000 KMF à 100.000KMF.

Sont punies de la même peine le fait pour un Armateur ou un Capitaine d'avoir embarqué des marins n'ayant pas la qualification requise pour la fonction occupée, ou d'avoir enfreint les règles relatives à l'effectif minimum ou à l'organisation du travail à bord définies au Livre VII du Code, ainsi que celles relatives au placement des marins.

En cas de récidive, les peines prévues au présent article pourront être portées au double.

**Art.1008 Falsification de documents et usurpation de titres**

Le fait pour un marin de falsifier des documents professionnels relatifs à ses services de navigation, ou d'usurper un brevet ou certificat de qualification maritime, est puni d'une amende de 100.000 KMF à 500.000 KMF

**Art.1009 Entraves, hygiène, sécurité et environnement du travail**

Sont punis d'une amende de 10.000 KMF à 100.000 KMF et d'un emprisonnement de trois (01) mois à un (06) mois ou de l'une de ces deux peines seulement :



1. toute personne qui a porté atteinte ou tenté de porter atteinte soit à la liberté de constitution et d'adhésion soit à l'exercice des fonctions des organisations de marins et d'armateurs ;
2. toute personne qui a porté atteinte ou tenté de porter atteinte soit à la mise en place des délégués syndicaux, des délégués du personnel et du Comité d'Entreprise, soit à l'exercice régulier de leurs fonctions ;
3. toute personne qui s'est opposée ou a tenté de s'opposer à l'exécution des obligations ou à l'exercice des pouvoirs qui incombent aux personnes habilitées à inspecter les conditions du Travail maritime ;
4. les instigateurs et meneurs de grève et lock-out illicites.

En cas de récidive, les peines d'amende et d'emprisonnement sont portées au double.

#### **Art.1010 Violation des conditions de travail**

Sont punis des mêmes peines les auteurs d'infraction :

1. à la durée maximale de travail prévue à l'article 503 ;
2. à la durée maximale des heures supplémentaires et à leur majoration prévue à l'article 509
3. au droit du travailleur de jouir du repos hebdomadaire, prévu par l'article 511;
4. à la règle des jours fériés chômés et payés prévue à l'article 512;

#### **Art.1011 Discriminations, catégories particulières de travailleurs**

Est puni d'une amende de 100.000 KMF à 500.000 KMF et d'un emprisonnement de un (01) an à trois ans ou de l'une de ces deux peines seulement, tout traitement discriminatoire fondé sur la race, la religion, l'origine, le sexe, l'appartenance syndicale, l'appartenance et les opinions politiques du travailleur en ce qui concerne l'accès à l'emploi et à la formation professionnelle, les conditions de travail et d'avancement, les conditions de rémunération, le licenciement.

#### **Art.1012 Catégories particulières de travailleurs**

Sont punis des mêmes peines, prévues à l'article 1011 les auteurs d'infractions :

1. aux règles régissant le travail de nuit prévues à l'article 513 ;
2. aux règles protectrices des mineurs prévues à l'article 469.

En cas de récidive, les peines d'amende et d'emprisonnement sont portées au double.

Les auteurs des infractions aux dispositions de l'article 522 du présent Code sont sanctionnés par les dispositions du Code Pénal qui prévoient et répriment les

actes de harcèlement sexuel ou tous autres actes de violence perpétrés contre le marin.

### **Section 5 : La répression des infractions à l'intérieure du navire**

#### **Art.1013 Sûreté et sécurité intérieures du navire**

Les infractions mentionnées à l'article 909 du Code sont punies d'une amende de 100.000 à 1.000.000 KMF.

Peut s'ajouter à la peine prévue à l'alinéa ci-dessus, ou s'y substituer, une peine d'emprisonnement de 3 mois à 1 an pour les délits ci-après :

- abandon du navire par le capitaine ;
- usurpation de commandement ;
- détournement du navire ou de la cargaison ;
- vols commis à bord ;
- voies de fait ou complot contre le capitaine ;
- violence à bord, rébellion.

#### **Art.1014 Retard ou report de l'appareillage du navire**

Est puni d'un emprisonnement de un à six mois et d'une amende de 10.000 KMF à 200.000 KMF ou de l'une ou l'autre de ces peines, tout officier, maître ou homme d'équipage qui, par son absence irrégulière du bord, provoque le report de l'appareillage du navire.

#### **Art.1015 Capitaine débarquant sans remplaçant**

Tout capitaine qui, hors le cas de force majeure, rompt son engagement et abandonne son navire avant d'avoir été remplacé, est puni, même si le navire se trouvait en sécurité dans un port, d'un emprisonnement de six mois à deux ans, et si le navire était en rade foraine ou en mer, d'un emprisonnement d'un an à deux ans.

#### **Art.1016 Absence du capitaine pendant la manœuvre du navire**

Est puni d'une amende de 10.000 KMF à 50.000 KMF, tout capitaine qui ne se tient pas en personne dans son navire au poste de manœuvre, à l'entrée et à la sortie des ports.

#### **Art.1017 Abus d'autorité, outrage et menace, actes de violence envers un membre d'équipage**

Tout capitaine, officier ou maître qui abuse de son autorité ou qui ordonne ou tolère un abus d'autorité vis-à-vis d'une personne embarquée, est puni d'une amende de 10.000 KMF à 50.000 KMF et d'un emprisonnement d'un à six mois ou de l'une ou l'autre de ces deux peines seulement.

Est puni de la même peine, tout capitaine, officier ou maître, coupable d'outrage caractérisé par parole, geste ou menace envers les membres d'équipage.

Tout capitaine, officier ou maître, qui hors les motifs légitimes visés à l'article 888 a usé ou fait user de violence dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, est puni conformément aux dispositions du Code pénal.

Dans les cas prévus aux deux derniers alinéas, la peine peut être doublée si l'outrage ou la violence s'exerce sur un novice ou sur un mousse.

#### **Art.1018 Négligence dans la tenue des documents**

Est puni pour chacune des infractions visées ci-après d'une amende de 10.000 KMF à 50.000 KMF, tout capitaine qui refuse ou néglige sans motif légitime :

- 1° de faire les constatations requises en cas de crime ou délit commis à bord ;
- 2° de rédiger les actes de l'état civil, les procès-verbaux de disparition et les testaments dans les cas prévus par les lois civiles Comorien ;
- 3° de tenir régulièrement le journal de bord, le livre de discipline et autres documents réglementaires conformément aux dispositions des articles 763 et 770

#### **Art.1019 Faux en écriture**

Est puni de la peine prévue par les dispositions du Code pénal, tout capitaine, officier, maître ou membre d'équipage qui inscrit frauduleusement sur les documents de bord des faits altérés ou contraires à la vérité et ce, sans préjudice de l'application des peines prévues par les dispositions du même Code.

#### **Art.1020 Complicité d'usurpation de titres**

Est puni d'un emprisonnement d'un mois à six mois ou une amende de 10.000 KMF à 50.000 KMF, tout capitaine qui favorise par son consentement, l'usurpation d'un titre pour exercer une fonction à bord.

Les mêmes peines sont applicables à l'armateur complice.

#### **Art.1021 Immixtion de l'armateur dans les fonctions du capitaine**

Est puni des peines prévues à l'article 1041, tout armateur ou propriétaire qui contrevient aux dispositions du dernier alinéa de l'article 762.

#### **Art.1022 Accès à bord sans autorisation**

Toute personne qui pénètre à bord d'un navire sans billet ou sans autorisation du capitaine ou de l'armateur sans y être appelée par les besoins de l'exploitation est punie d'une amende de 25 000 KMF à 50 000 KMF.

En cas de récidive dans l'année, l'amende est portée au double et le tribunal peut prononcer, en outre, une peine d'un mois à six mois d'emprisonnement.

#### **Art.1023 Contrebande**

Toute personne embarquée, autre que le capitaine, qui commet ou tente de commettre, dans une intention coupable et à l'insu de l'armateur, un acte de contrebande de nature à entraîner une condamnation pénale pour l'armement, est punie d'un emprisonnement de six mois à un an.

Si le coupable est le capitaine, la peine est portée au double.

#### **Art.1024 Fausse route, destruction irrégulière**

Est puni de cinq à dix ans d'emprisonnement, tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse, détourne à son profit le navire dont la conduite lui est confiée, ou qui, volontairement dans une intention criminelle, fait fausse route ou détruit sans nécessité tout ou partie de la cargaison des vivres ou des effets du bord.

#### **Art.1025 Faits visés aux articles 777 et 780**

Est puni de la peine prévue à l'article précédent, tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse, se rend coupable d'un des faits visés à l'article 777 ou qui vend, hors les cas d'innavigabilité légalement constatée, le navire dont il a le commandement ou qui opère des déchargements en contraventions à l'article 780

#### **Art.1026 Détournement de courrier**

Toute personne embarquée qui supprime intentionnellement ou conserve abusivement une lettre qui lui est confiée pour être remise à une personne embarquée sur le même navire, au lieu de la faire parvenir au destinataire ou qui, dans les mêmes conditions, ouvre une lettre confiée à ses soins, est punie d'un emprisonnement de un mois à trois mois ou d'une amende de 2500 KMF à 15 000 KMF.

#### **Art.1027 Altération de la cargaison**

Tout capitaine, officier ou membre d'équipage qui altère des marchandises faisant partie de la cargaison, est puni d'un emprisonnement de deux à cinq ans.

#### **Art.1028 Altération de vivres**

Toute personne embarquée qui altère volontairement les vivres, boissons ou autres objets de consommation par le mélange de substances non malfaisantes, est punie d'un emprisonnement de dix jours à six mois.

S'il y a eu emploi de substances malfaisantes, la peine est de deux à cinq ans d'emprisonnement.

S'il en est résulté pour une ou plusieurs personnes une maladie grave, la peine est celle de la réclusion.

S'il en est résulté la mort sans intention de la donner, la peine est celle des travaux forcés à temps.

#### **Art.1029 Détournement des effets du bord**

Toute personne embarquée qui, volontairement détourne, détériore ou vend un objet utile à la navigation, à la manœuvre ou à la sécurité du navire, ou qui vend des vivres embarqués pour le service du bord, est punie d'un emprisonnement de six mois à deux ans.

#### **Art.1030 Vols à bord**

Tout vol commis à bord est puni des peines prévues par les dispositions du Code pénal sans préjudice de l'application des dispositions des articles 930 et 931 du présent Code.

#### **Art.1031 Non remboursement des avances perçues**

Tout marin qui, après avoir reçu des avances sur salaires ou parts, s'abstient sans motif légitime de prendre son service à bord et ne se met pas en mesure de rembourser les avances qui lui ont été accordées est puni des peines prévues le Code pénal.

#### **Art.1032 Introduction d'alcool sans autorisation**

Est puni d'une peine le capitaine ou l'armateur qui a embarqué ou ayant fait embarquer de l'alcool ou des boissons spiritueuses destinées à la consommation de l'équipage, en quantités supérieures aux quantités réglementaires, ou en aura autorisé l'embarquement.

#### **Art.1033 Ivresse à bord**

Est puni d'un emprisonnement d'un à six mois, tout capitaine qui s'est trouvé en état d'ivresse à bord de son navire et tout officier, maître ou homme d'équipage qui s'enivre habituellement ou qui s'est trouvé en état d'ivresse pendant le quart.

Est puni de la même peine, tout pilote qui, en état d'ivresse, aurait entrepris de conduire un bâtiment.

Le double de la peine est prononcé contre tout capitaine qui s'enivre habituellement, sans préjudice des mesures disciplinaires prévues par l'article 900 du présent Code.

#### **Art.1034 Outrage et menace**

Est puni d'un emprisonnement d'un mois à six mois, tout officier, maître ou membre d'équipage qui se rend coupable d'outrage par parole, geste ou menace envers un supérieur.

### **Art.1035 Voies de fait contre le capitaine**

Est punie d'un emprisonnement d'un mois à trois ans, toute personne embarquée qui se rend coupable de voies de fait contre le capitaine ayant entraîné une incapacité de travail de moins de quinze (15) jours.

Si les coups et blessures ont occasionné une incapacité de travail de plus de quinze (15) jours, la peine est de deux mois à cinq ans.

Si l'acte de violence a provoqué une mutilation, amputation ou privation de l'usage d'un membre, cécité, perte d'un œil et autre infirmité, l'emprisonnement est de cinq à dix ans.

Si les coups ou blessures faits volontairement mais sans intention de donner la mort l'ont pourtant occasionnée, le coupable est puni de la peine des travaux forcés à temps.

### **Art.1036 Refus d'obéissance**

Est puni d'un emprisonnement d'un mois à six mois tout membre d'équipage qui a, après une sommation formelle du capitaine ou d'un officier spécialement désigné à cet effet par le capitaine, refuse d'obéir ou résiste à un ordre concernant le service.

Si le coupable est un officier ou maître, la peine prévue au paragraphe précédent est portée au double.

### **Art.1037 Mutinerie**

Les personnes embarquées qui, collectivement et étant armées ou non, se livrent à des violences à bord ou se soulèvent contre l'autorité du capitaine et refusent, après une sommation, de rentrer dans l'ordre sont punies :

- les officiers ou maîtres, des travaux forcés à temps ;
- les autres personnes embarquées, de la réclusion.

Toutefois, les personnes qui ne remplissent pas à bord un emploi salarié sont punies comme les officiers ou maîtres, si elles ont été les instigatrices de la résistance.

Dans les cas prévus ci-dessus, la résistance du capitaine et des personnes qui lui sont restées fidèles est considérée comme un acte de légitime défense.

### **Art.1038 Attentat contre le capitaine**

Toute personne impliquée dans un complot ou dans un attentat contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine est punie :

- officiers ou maîtres, de la peine des travaux forcés à temps ;
- les autres personnes embarquées, de la peine de réclusion.

Il y a complot dès que la résolution d'agir est concertée entre deux ou plusieurs personnes embarquées à bord d'un navire.

#### **Art.1039 Déclaration frauduleuse dans une succession**

Les déclarations frauduleuses dans l'inventaire effectué en application de l'article 620 du Code dans le cadre de la succession d'un marin décédé ou disparu à bord sont punies d'une amende de 25.000 KMF à 150.000 KMF.

### **Section 6 : Les délits concernant la sécurité à bord**

#### **Art.1040 Appareillage sans déclaration de partance**

Est puni d'une amende de 60.000 KMF à 300.000 KMF, tout capitaine qui enfreint les prescriptions de l'article 253 alinéa 2.

#### **Art.1041 Immixtion de l'armateur ou du propriétaire du navire**

Le maximum des peines prévues aux articles 980 et 1040 est toutefois réduit au quart s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de l'armateur ou du propriétaire du navire. Dans ce cas, l'armateur ou le propriétaire est passible du maximum des peines prévues aux articles précités.

#### **Art.1042 Provocation sans fondement d'une visite**

Est puni de trois jours à six jours de prison et de 10.000 KMF à 60.000 KMF d'amende ou de l'une de ces deux peines seulement, tout membre de l'équipage qui a provoqué une visite à bord en produisant sciemment des allégations inexactes.

#### **Art.1043 Cas de récidive**

Les peines d'amende et d'emprisonnement prévues au présent chapitre peuvent être portées au double en cas de récidive.

Il y a récidive lorsque, dans les douze (12) mois qui précèdent les faits délictueux, le délinquant a déjà subi une condamnation pour des faits réprimés par le présent chapitre.

#### **Art.1044 Cas des petites unités**

Ces mêmes peines sont réduites de moitié en ce qui concerne les infractions aux prescriptions concernant les navires d'une jauge brute inférieure à vingt-cinq (25).

### **Section 7 : Les délits relatifs aux épaves maritimes**

#### **Art.1045 Détournement d'épave maritime ordinaire**

Toute personne qui a détourné ou tenté de détourner, ou recelé une épave maritime ordinaire en violation de l'article 349 est punie d'un emprisonnement de six mois à cinq ans et d'une amende de 10.000 à 600.000 KMF ou l'une de ces deux peines seulement.

L'épave est remise à son propriétaire ou mise en vente conformément aux dispositions du Titre VI, Livre V du présent Code.

#### **Art.1046 Prospection illégale**

Quiconque aura prospecté une épave maritime d'intérêt historique, archéologique ou culturel en violation de l'article 384 est puni d'une amende de 300.000 KMF à 1.500.000 KMF et d'un emprisonnement de six mois à cinq ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

#### **Art.1047 Détournement d'épave maritime d'intérêt historique, archéologique ou culturel**

Quiconque aura relevé ou recelé une épave maritime d'intérêt historique, archéologique ou culturel sans être titulaire d'un contrat de concession, est puni d'une amende de 1.500.000 KMF à 15.000.000 KMF et d'un emprisonnement de un an à cinq ans ou l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice des dommages et intérêts.

L'épave est déposée dans une collection publique après inscription sur l'inventaire national conformément aux dispositions sur la sauvegarde, la protection et la conservation du patrimoine national.

### **Section 8 : La répression des infractions aux règles de prévention de la pollution marine par les navires et des délits de pollution commis par les navires**

#### **Art.1048 Pollution volontaire**

Sous réserve des dispositions applicables dans les cas visés aux articles 1049 et 1050 ci-dessous, les infractions aux dispositions du Livre VI du Code sont punies d'une amende de 400.000 KMF à 150 millions KMF.

Si les faits de pollution volontaire visés au présent article ont eu des conséquences dommageables importantes, et dans tous les cas s'il y a récidive, le maximum de l'amende sera porté à 300 millions KMF, et une peine d'emprisonnement de 6 mois à 2 ans pourra être prononcée contre la ou les personnes physiques qui sont les auteurs de l'acte délictueux.

#### **Art.1049 Pollution volontaire par un navire ou une plateforme**

Hors les cas prévus à l'article 418 du Code, les faits de pollution volontaire par un navire ou une plateforme en infraction aux dispositions des articles 424, 425,



429, 430, 435, 436 et 440 du Code sont punies d'une amende de 6 millions KMF à 150 millions KMF.

Si les faits de pollution volontaire visés au présent article ont eu des conséquences dommageables importantes, et dans tous les cas s'il y a récidive, le maximum de l'amende sera porté à 300 millions KMF, une peine d'emprisonnement de 6 mois à 2 ans pourra être prononcée contre la ou les personnes physiques qui sont les auteurs de l'acte délictueux.

#### **Art.1050 Pollution accidentelle**

Les faits de pollution accidentelle par un navire ou une plateforme sont punis, sauf s'il est prouvé que toutes les précautions avaient été prises pour les éviter ou en limiter les effets, d'une amende de 6 millions à 60 millions KMF.

#### **Art.1051 Pollution du milieu marin par les navires battant pavillon comorien**

Sans préjudice des dommages intérêts éventuels, est puni d'une amende de 600.000 KMF à 750 millions KMF et d'un emprisonnement de six mois à trois ans ou de l'une de ces deux peines seulement, tout navire qui ne se conforme pas aux prescriptions du présent Code relatives à la protection et à la préservation du milieu marin.

Nonobstant l'application des peines prévues à l'alinéa précédent à l'égard du capitaine ou des membres de l'équipage, si l'infraction a été commise sur ordre exprès du propriétaire ou de l'exploitation du navire, ce propriétaire ou cet exploitant sera puni de peines qui peuvent être portées au double de celles prévues à l'alinéa précédent.

#### **Art.1052 Cas des navires étrangers**

Dans la mer territoriale et les eaux archipélagiques de l'Union des Comores, les dispositions de l'article précédent s'appliquent aux navires étrangers même immatriculés dans un territoire relevant d'un Gouvernement non adhérent aux conventions internationales relatives à la protection et à la préservation du milieu marin.

### **Section 9 : Les Infractions à l'organisation générale des transports**

#### **Art.1053 Infraction aux articles 95 et 103**

Est puni d'une amende de 100.000 KMF à 1.500.000 KMF toute personne qui construit ou fait construire, affrète ou vend un navire sans avoir reçu le visa de l'Autorité Administrative Maritime.

#### **Art.1054 Infraction aux dispositions du Livre VIII**

Est puni d'une amende de 200.000 KMF à 5.000.000 KMF tout armateur ou propriétaire de navire qui enfreint les prescriptions du chapitre 1 du présent livre, notamment dans les cas suivants :

- non-respect des transports réservés (article 624) ;
- non-possession d'une police d'assurance en cours de validité (article 625) ;
- navires étrangers sans consignataire (article 627).

#### **Art.1055 Vente d'un navire grevé d'hypothèques**

En sus de l'amende prévue à l'article 1054, la vente volontaire d'un navire grevé d'hypothèques à un étranger en quelque lieu qu'elle intervienne, est punie des peines portées au du Code pénal.

Tout propriétaire de navire qui, frauduleusement a, par quelque moyen que ce soit, procuré une nationalité étrangère au navire hypothéqué par lui, ou par ceux dont il est l'ayant droit, est punie des peines portées au Code pénal.

### **Section 10 : La répression des actes illicites en mer**

#### **Art.1056 Transport illicite d'enfant mineur**

Les infractions définies à l'article 914 du Code sont punies d'une amende de 50.000 KMF à 200.000 KMF et d'une peine d'emprisonnement de 1 mois à 1 an ou de l'une de ces deux peines seulement.

#### **Art.1057 Actes de terrorisme**

Les infractions définies aux articles 972, 915, 921 et 922 du Code sont punies d'une peine de réclusion criminelle de 10 à 20 ans.

Au cas où la réalisation de cette infraction a causé des pertes de vies humaines, son auteur est passible de la réclusion criminelle à perpétuité.

#### **Art.1058 Navigation sans document**

Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire armé et navigant sans être ou avoir été muni pour le voyage d'un acte d'enregistrement, rôle ou liste d'équipage, commissions ou autres documents constatant la légitimité de l'expédition est poursuivi et jugé comme pirate.

Les capitaines, les chefs et officiers sont punis de la peine de travaux forcés à perpétuité, et les autres hommes de l'équipage de celle des travaux forcés à temps.

#### **Art.1059 Possession de commissions délivrées par plusieurs puissances ou Etats**

Tout capitaine d'un navire armé et porteur de commissions délivrées par deux ou plusieurs puissances ou Etats différents est poursuivi et jugé comme pirate.

Il est puni des travaux forcés à perpétuité.

#### **Art.1060 Déprédation ou violence envers des navires**

Sont poursuivis et jugés comme pirates :

- tout individu faisant partie d'un équipage Comorien lequel commettant à main armée des actes de déprédation ou de violence, soit envers des navires Comorien ou des navires d'une puissance avec laquelle Union des Comores ne serait pas en état de guerre, soit envers les équipages ou changements de ces navires ;
- tout individu faisant partie d'un navire étranger, lequel, hors l'état de guerre et sans être pourvu de lettres de marque ou de commissions régulières, commettrait lesdits actes envers des navires Comorien, leurs équipages ou chargements.

S'il a été commis des déprédations et violences sans homicide ni blessure, la peine encourue sera celle des travaux forcés à temps.

Si ces déprédations et violences ont été précédées, accompagnées ou suivies d'homicide ou blessures, la peine encourue sera celle des travaux forcés à perpétuité.

#### **Art.1061 Actes d'hostilité sous un faux pavillon**

Le capitaine et les officiers de tout navire quelconque qui auraient commis des actes d'hostilité sous un pavillon autre que celui de l'Etat dont ils auraient commission, sont poursuivis et jugés comme pirates.

Ils sont punis de travaux forcés à perpétuité.

#### **Art.1062 Actes d'hostilité par un Comorien muni d'une commission d'une puissance étrangère**

Est poursuivi et jugé comme pirate, tout Comorien qui, ayant obtenu, même avec l'autorisation du Gouvernement, commission d'une puissance étrangère pour un navire armé, commettrait des actes d'hostilité envers des navires Comorien ou des autres Etats ayant conclu avec Union des Comores des accords particuliers, leurs équipages ou leurs chargements.

Il encourt la peine des travaux forcés à perpétuité.

#### **Art.1063 Fraude ou violence envers le capitaine pour s'emparer d'un navire Comorien**

Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire Comorien qui, par fraude ou violence envers le capitaine s'emparerait dudit navire, est poursuivi et jugé comme pirate.

La peine est celle des travaux forcés à perpétuité.

#### **Art.1064 Livraison d'un navire Comorien à des pirates ou à l'ennemi**

Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire Comorien qui le livrerait à des pirates ou à l'ennemi, sera poursuivi et jugé comme pirate.

Il encourt la peine des travaux forcés à perpétuité.

#### **Art.1065 Emissions non autorisées**

L'infraction définie à l'article 922 du Code est punie d'une amende de 100.000 KMF à 1 millions KMF.

### **Chapitre 2 : Responsabilité solidaire de l'armateur pour le paiement des pénalités prononcées pour certaines catégories d'infraction à l'encontre du Capitaine ou des marins présents à bord**

#### **Art.1066 Solidarité du paiement des amendes**

En application des articles 205 et 789, l'armateur est solidairement responsable avec le Capitaine et/ou les membres de l'équipage du paiement des amendes encourus par ces derniers pour les infractions réprimées par les articles 972, 1007, 1048, 1049 et 1050 du présent Livre.

## **LIVRE XI : DISPOSITIONS FINALES**

### **TITRE I : INTERPRETATION**

#### **Art.1067 juridiction de règlement de différends**

Tout différend en l'Union des Comores relevant de l'interprétation du présent Code que l'Etat n'aurait pas pu régler par voie de négociation ou par un autre mode de règlement, pourra être porté, à la requête de l'un d'eux, devant le tribunal de Moroni.

### **TITRE II : ENTREE EN VIGUEUR**

#### **Art.1068 : Modalités d'applications**

Les modalités d'applications du présent code seront fixées par voie réglementaire.

**Art.1069 Art. 1070 :**

Toutes les dispositions législatives et réglementaires antérieures contraires à la présente loi sont abrogées.

**Art.1070 Art. 1071 : Exécution et publication**

La présente loi est exécutée comme loi de l'Union et est publiée au journal officiel.

Délibérée et adoptée en Séance Plénière

du 24 juin 2014

Les Secrétaires,

Le Président de l'Assemblée de l'Union,

**Hassani MOUIGNI**

**Bourhane HAMIDOU**

**Ahmed SAENDI**