

LOI N° 99-028 DU 3 FEVRIER 2000
portant refonte du Code maritime
(J.O. n° 2625 E.S. du 08.02.2000, p. 526 ;
Errata : JO n° 2638 du 01.05.2000, p. 1817)

PREMIERE PARTIE
DES ADMINISTRATIONS MARITIMES

LIVRE PREMIER
LA MER

CHAPITRE I
Délimitation de la mer territoriale

Art. 1.1.01. - Largeur de la mer territoriale

La mer territoriale malgache s'étend vers le large jusqu'à 12 milles marins à partir de la ligne de base.

Art. 1.1.02. - Eaux intérieures

Les eaux situées en deçà de la ligne de base de la mer territoriale font partie des eaux intérieures de Madagascar.

Art. 1.1.03. - Ligne de base normale

La ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale est la laisse de basse mer le long de la côte, telle qu'elle est indiquée sur les cartes marines à grande échelle.

Art. 1.1.04. - Récif frangeant

Le long d'une côte bordée d'un récif frangeant, la ligne de base est la laisse de basse mer du récif, du côté large.

Art. 1.1.05. - Embouchures des fleuves

Si un fleuve se jette dans la mer sans former d'estuaire, la ligne

de base est une ligne droite tracée à travers l'embouchure du fleuve entre les points limites de la basse mer sur les rives.

Art. 1.1.06. - Baies

Une échancrure est considérée comme une baie si sa superficie est au moins égale à celle d'un demi-cercle ayant pour diamètre la droite tracée en travers de l'entrée de l'échancrure.

Si la distance entre les laisses de basse mer aux points d'entrée naturels d'une baie n'excède pas 24 milles marins, une ligne de délimitation peut être tracée entre ces deux laisses de basse mer, et les eaux se trouvant en deçà de cette ligne sont considérées comme eaux intérieures.

Lorsque la distance entre les laisses de basse mer aux points d'entrée naturels d'une baie excède 24 milles marins, une ligne de base droite de 24 milles marins est tracée à l'intérieur de la baie, de manière à enfermer l'étendue d'eau maximale.

Art. 1.1.07. - Ports et rades

Les installations permanentes, faisant partie intégrante d'un système portuaire, qui s'avancent le plus vers le large, sont considérées comme faisant partie de la côte.

Les installations situées au large des côtes et les îles artificielles ne sont pas considérées comme des installations portuaires permanentes.

Les rades situées entièrement ou partiellement au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale, lorsqu'elles servent habituellement au chargement, au déchargement et au mouillage des navires, sont considérées comme faisant partie de la mer territoriale.

Art. 1.1.08. - Îles et rochers

Une île est une étendue naturelle de terre entourée d'eau, qui reste découverte à haute marée. Elle est dotée d'une mer territoriale.

Les rochers qui ne se prêtent pas à l'habitation humaine ou à une vie économique n'ont pas de mer territoriale.

Art. 1.1.09. - Iles autour de Madagascar

Les points extrêmes des îles sous souveraineté malgache sont reliés à Madagascar par des lignes de base droites ayant chacune une longueur de moins de 100 milles marins.

Art. 1.1.10. - Hauts-fonds découvrants

Les élévations naturelles de terrain entourées par la mer qui sont découvertes à marée basse et recouvertes à marée haute sont des hauts fonds découvrants.

Les lignes de base droites ne peuvent être tirées vers ou depuis les hauts-fonds découvrants, à moins que des phares ou des installations similaires émergées en permanence n'y aient été construits ou que le haut-fond ne soit situé entièrement ou en partie à une distance de l'île la plus proche ne dépassant pas la largeur de la mer territoriale.

Art. 1.1.11. - Points appropriés

Un décret pris en conseil des ministres fixera la liste des points permettant de tracer les lignes de base établies conformément aux articles précédents. Une carte marine à l'échelle appropriée indiquant la délimitation de la mer territoriale sera jointe en annexe.

CHAPITRE 2

Haute mer et zones intermédiaires

Art. 1.2.01. - Zone contiguë

La zone contiguë est une zone située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci. Sa largeur est limitée à 12 milles marins.

Art. 1.2.02. - Zone économique exclusive

La zone économique exclusive est une zone située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci. Elle ne s'étend pas au-delà de 200 milles marins de la ligne de base.

Au cas où il n'y aurait pas une distance de 400 milles marins entre la ligne de base de la République de Madagascar et celle d'un ou plusieurs Etats limitrophes, la délimitation sera faite par

voie d'accord conclu selon les principes équitables en prenant comme référence la ligne d'équidistance entre les Etats concernés.

Art. 1.2.03. - Plateau continental

Le plateau continental est le prolongement immergé du territoire terrestre jusqu'au rebord externe de la marge continentale.

Cette dernière est constituée par les fonds marins correspondant au plateau, au talus, et au glacis ainsi que leur sous-sol. Elle ne comprend ni les grands fonds des océans avec leurs dorsales océaniques, ni leur sous-sol.

Lorsque la marge continentale ne s'étend pas au-delà de 200 milles marins de la ligne de base, son rebord externe est défini par une ligne reliant des points fixes situés à 60 milles marins au plus du pied du talus continental.

Lorsque la marge continentale s'étend au-delà de 200 milles marins de la ligne de base, la limite extérieure du plateau continental est constituée par une ligne reliant des points fixes distants de 60 milles marins et situés à 100 milles marins de l'isobathe de 2 500 mètres.

Nonobstant le paragraphe précédent, la limite extérieure du plateau continental sur une dorsale sous-marine ne dépasse pas une ligne tracée à 350 milles marins de la ligne de base.

Les coordonnées des points fixes stipulés aux paragraphes ci-dessus sont définies par décret.

Art. 1.2.04. - Haute mer

Toutes les parties de la mer qui ne sont pas comprises dans les eaux intérieures, la mer territoriale et la zone économique exclusive constituent la haute mer.

CHAPITRE 3

Limites de la juridiction nationale

Art. 1.3.01. - Souveraineté sur la mer territoriale

La souveraineté de l'Etat malgache sur son territoire et ses eaux intérieures s'étend sur sa mer territoriale. Cette

souveraineté s'étend à l'espace aérien au-dessus de la mer territoriale ainsi qu'au fond de cette mer et à son sous-sol.

De ce fait, il peut adopter des lois et règlements portant sur les questions suivantes :

surveillance côtière ;

sécurité de la navigation et régulation du trafic maritime ;

protection des équipements et systèmes d'aide à la navigation et des autres équipements ou installations ;

protection des câbles et des pipe-lines ;

conservation des ressources biologiques de la mer ;

prévention des infractions aux règlements relatifs à la pêche ;

protection du milieu marin, en particulier contre la pollution ;

prévention des infractions aux règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration.

Art. 1.3.02. - Droits dans la zone économique exclusive

La zone économique exclusive comprend les fonds marins et leurs sous-sols ainsi que les eaux surjacentes aux fonds marins. La République de Madagascar a dans cette zone :

des droits souverains et exclusifs aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leurs sous-sols, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents ;

juridiction en ce qui concerne la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages, la recherche scientifique marine, la protection et la préservation du milieu marin.

Aucune exploration ou exploitation de la zone économique exclusive ne pourra être faite par les ressortissants d'un Etat tiers sans une autorisation du Gouvernement de la République de Madagascar.

Art. 1.3.03. - Droits sur le plateau continental

La souveraineté de l'Etat ne s'étend pas sur les eaux

surjacentes et l'espace aérien qui se trouve au-dessus de ces eaux.

La République de Madagascar exerce des droits souverains sur le plateau continental aux fins de son exploration et de l'exploitation de ses ressources minérales et autres ressources non biologiques des fonds marins et de leurs sous-sols ainsi que les organismes vivants qui, au stade où ils peuvent être pêchés, sont, soit immobiles sur le fond ou au-dessous du fond, soit incapables de se déplacer autrement qu'en restant constamment en contact avec le fond ou le sous-sol.

Les droits visés au paragraphe ci-dessus sont exclusifs. Ils ne sont pas subordonnés à son occupation réelle ou symbolique ou à une proclamation expresse. Ils n'affectent pas le régime juridique des eaux surjacentes ou de l'espace aérien au-dessus de ces eaux. Ils ne portent pas atteinte aux droits reconnus aux autres Etats notamment la liberté de navigation et le droit de poser des câbles et des pipe-lines.

Toutefois, la République de Madagascar a le droit exclusif d'autoriser et de réglementer les forages et autres ouvrages sur son plateau continental.

Art. 1.3.04. - Liberté de la haute mer

La haute mer est ouverte à tous les Etats. Elle est affectée à des fins pacifiques. Chaque Etat y exerce :

la liberté de navigation ;

la liberté de survol ;

la liberté de la pêche sous réserve de respecter les obligations conventionnelles concernant la gestion et la conservation des ressources biologiques ;

la liberté de recherche scientifique ;

la liberté de poser des câbles et des pipe-lines sous-marins ;

la liberté de construire des îles artificielles et autres installations.

Le matériel de recherche scientifique et les installations visées au dernier alinéa n'ont pas le statut d'îles. Ils n'ont pas de mer territoriale qui leur soit propre mais disposent d'une zone de sécurité ne dépassant pas 500 mètres.

Art. 1.3.05. - Zones et ressources

Au sens du présent article, on entend par zone, les fonds marins et leurs sous-sols au-delà des limites de la juridiction nationale.

Les ressources comprennent les substances liquides ou gazeuses ou solides telles que : pétrole, gaz, soufre, hélium, nodules polyométalliques, saumure métallifère, etc...

La zone et les ressources sont le patrimoine commun de l'humanité.

La mise en valeur et toute activité de recherche dans la zone doivent être conduites dans l'intérêt de l'humanité tout entière conformément aux principes énoncés dans la Charte des Nations Unies et aux autres règles de droit international.

Art. 1.3.06. - Zone et objets d'intérêt archéologique ou historique

Tous les objets de caractère archéologique ou historique trouvés dans la zone, sont conservés ou cédés dans l'intérêt de l'humanité tout entière, en accordant une attention particulière au droit préférentiel de l'Etat ou du pays d'origine.

CHAPITRE 4

Police de la navigation

Art. 1.4.01. - Droit de passage inoffensif dans la mer territoriale

Les navires de tous les Etats jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale.

Le passage est inoffensif aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à l'ordre public ou à la sécurité de l'Etat.

Un navire étranger est considéré comme portant atteinte à l'ordre public ou à la sécurité de l'Etat s'il se livre à l'un quelconque des actions suivantes :

- menace ou emploi de la force contre l'intégrité territoriale de l'Etat malgache ;

- exercice ou manœuvre avec arme de tout type ;

- collecte de renseignements au détriment de la défense ou de la sécurité de l'Etat malgache ;

lancement, réception ou embarquement d'aéronefs ;
lancement, réception ou embarquement d'engins militaires ;
embarquement ou débarquement de marchandises, de fonds
ou de personnes en contravention des règlements
douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'Etat
malgache ;
menace de pollution grave ;
pêche non autorisée ;
recherches ou levés ;
perturbation du fonctionnement de tout système de
communication ou de tout autre équipement ou installation
de l'Etat malgache ;
toute autre activité sans rapport direct avec le passage.

Art. 1.4.02. - Obligations spéciales pour certains navires

Les sous-marins et autres véhicules submersibles sont tenus de naviguer en surface et d'arborer leur pavillon lorsqu'ils exercent leur droit de passage inoffensif dans la mer territoriale. De même, les navires étrangers à propulsion nucléaire ainsi que ceux transportant de substances radioactives ou autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives sont tenus d'être munis des documents et de prendre les mesures de précaution conformément aux conventions internationales pour ces navires.

Art. 1.4.03. - Droit de contrôle dans la zone contiguë

L'Etat malgache peut, dans sa zone contiguë, exercer le contrôle nécessaire en vue de :

prévenir les infractions à ses règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration sur son territoire ou dans sa mer territoriale ;
réprimer les infractions à ces mêmes règlements commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

Art. 1.4.04. - Droit de poursuite au-delà de la zone contiguë

Un navire étranger peut être pris en chasse si les autorités compétentes malgaches ont de sérieuses raisons de penser

qu'il a contrevenu aux lois et règlements en vigueur.

La poursuite doit commencer lorsque le navire ou une de ses embarcations se trouve dans les eaux intérieures, dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë de la République de Madagascar. Elle ne peut se continuer au-delà de la limite de la zone contiguë qu'à condition de ne pas avoir été interrompue.

Le droit de poursuite ne peut être exercé que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires ou les autres navires et aéronefs qui portent des signes extérieurs indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont essentiellement autorisés à cet effet.

Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de son propre pays ou dans celle d'un Etat tiers.

Un navire qui a été arraisonné ou saisi en dehors de la mer territoriale dans des circonstances ne justifiant pas l'exercice du droit de poursuite est indemnisé de toute perte et de tout dommage éventuels.

Art. 1.4.05. - Droit de visite en haute mer

Un navire de guerre a droit d'arraisonner en haute mer un navire de commerce s'il a de sérieuses raisons de soupçonner que ce dernier :

- se livre à la piraterie ;
- se livre au transport d'esclaves ;
- sert à des émissions non autorisées ;
- est sans nationalité ou refuse d'arborer son pavillon.

Dans les cas visés ci-dessus, le navire de guerre peut procéder à la vérification des titres autorisant le port du pavillon.

Si après vérification des documents les soupçons subsistent, il peut procéder à bord du navire à un examen plus poussé qui doit être effectué avec tous les égards possibles.

Si les soupçons s'avèrent dénués de fondements et à la condition que le navire arraisonné n'ait commis aucun acte le rendant suspect, il est indemnisé de toute perte et de tout dommage éventuels.

Art. 1.4.06. - Nationalité des navires

Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre le pavillon.

Sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par les traités internationaux, les navires naviguant sous le pavillon d'un seul Etat sont soumis à sa juridiction exclusive en haute mer.

Un navire qui navigue sous le pavillon de plusieurs Etats dont il fait usage à sa convenance, ne peut se prévaloir d'aucune de ces nationalités, et peut être assimilé à un navire sans nationalité.

CHAPITRE 5

Répression de la piraterie

Art. 1.5.01. - Définition de la piraterie

On entend par "piraterie" l'un quelconque des actes suivants :

a - tout acte illicite de violence, de détention ou de déprédation qui est le fait de l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé agissant à des fins privées et qui est dirigé :

contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord en haute mer ;

contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ;

b - tout acte de participation volontaire à l'exploitation d'un navire ou d'un aéronef lorsque l'intéressé a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou cet aéronef est un navire ou un aéronef pirate ;

c - tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux alinéas a et b ou commis dans l'intention de les faciliter.

Art. 1.5.02. - 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. 1.5.03. - 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. 1.5.04. - 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. 1.5.05. - Saisie d'un navire ou d'un aéronef pirate

L'Etat malgache peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun autre Etat, saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à son bord.

Les tribunaux compétents peuvent se prononcer sur les peines à infliger ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire, l'aéronef ou les biens, réserve faite des droits des tiers de bonne foi.

Art. 1.5.06. - Navires et aéronefs habilités à effectuer une saisie

Seuls les navires de guerre ou aéronefs militaires ou les autres navires ou aéronefs qui portent des signes extérieurs indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui seront autorisés à cet effet, peuvent effectuer une saisie pour cause de piraterie.

CHAPITRE 6
Obligations en haute mer

Art. 1.6.01. - Obligation d'assurer la sécurité de la navigation

L'Etat malgache tient un registre d'immatriculation où figurent les noms et les caractéristiques des navires battant son pavillon et prend toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne :

- la construction et l'équipement du navire et sa navigabilité ;
- la composition, les conditions de travail, la formation et la qualification des équipages en tenant compte des instruments internationaux applicables ;
- l'emploi des signaux, les communications et la prévention des abordages ;
- l'inspection du navire avant son inscription au registre et ultérieurement à des intervalles appropriés par un agent relevant de l'inspection maritime.

Art. 1.6.02. - Obligation de prêter assistance

Tout capitaine de navire doit pour autant que cela lui est 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'Etat malgache, 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.

Art. 1.6.03. - Interdiction de transport d'esclaves

L'Etat malgache prend les mesures pour prévenir et réprimer le transport d'esclaves par ses navires ainsi que l'usurpation de

son pavillon à cette fin.

Tout esclave qui se réfugie sur un navire battant pavillon malgache est libre *ipso facto*.

Art. 1.6.04. - Obligation de coopérer à la répression du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes

L'Etat malgache, en coordination avec les autres Etats, coopère à la répression du trafic illicite de stupéfiants, de substances psychotropes auquel se livrent les navires en violation des convenances internationales.

Si l'Etat malgache a de sérieuses raisons de penser qu'un navire se livre au trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, il peut demander la coopération d'autres Etats pour mettre fin à ce trafic.

Art. 1.6.05. - Obligation de coopérer à la répression des émissions non autorisées

Toute personne qui diffuse des émissions non autorisées depuis la haute mer peut être poursuivie devant la juridiction malgache chaque fois que les émissions sont captées sur son territoire et brouillent les communications radio autorisées.

L'Etat malgache peut arrêter la personne, immobiliser le navire et saisir le matériel d'émission utilisé.

On entend par " émissions non autorisées " les émissions de radio ou de télévision diffusées à l'intention du grand public depuis un navire ou une installation en haute mer en violation des règlements nationaux et internationaux, à l'exclusion des appels de détresse.

CHAPITRE 7

Juridiction sur les personnes à bord des navires étrangers

Art. 1.7.01. - Infraction pénale commise en dehors de la mer territoriale

Sauf en application des dispositions relatives à la répression de la piraterie prévues à l'article 1.5.05 et aux dispositions relatives à la protection et préservation du milieu marin ou en cas d'infraction aux lois et règlements sur la zone économique

exclusive, l'Etat malgache ne peut prendre aucune mesure à bord d'un navire étranger qui passe dans la mer territoriale en vue de procéder à une arrestation ou à des actes d'instruction à la suite d'une infraction pénale commise avant l'entrée du navire dans la mer territoriale, si le navire en provenance d'un port étranger ne fait que passer dans la mer territoriale sans entrer dans les eaux intérieures.

Art. 1.7.02. - Infraction pénale commise dans la mer territoriale

L'Etat malgache ne peut exercer sa juridiction pénale à bord d'un navire étranger que dans l'un des cas suivants :

- si les conséquences de l'infraction s'étendent aux territoires malgaches ;
- si l'infraction est de nature à troubler la paix du pays ou l'ordre dans la mer territoriale ;
- si l'assistance des autorités malgaches a été demandée par le capitaine du navire ou par un agent diplomatique de l'Etat du pavillon ;
- si ces mesures sont nécessaires pour la répression du trafic illicite des stupéfiants.

Art. 1.7.03. - Infraction pénale commise dans les eaux intérieures

Les dispositions du paragraphe ci-dessus ne portent pas atteinte aux droits de l'Etat malgache de prendre toutes mesures prévues par son droit interne en vue de procéder à des arrestations ou à des actes d'instruction à bord d'un navire étranger qui passe dans sa mer territoriale après avoir quitté ses eaux intérieures.

Dans tous les cas, l'Etat malgache notifie toutes les mesures prises à l'agent diplomatique de l'Etat du pavillon du navire.

Art. 1.7.04. - Juridiction en matière civile

L'Etat malgache ne doit ni stopper ni dérouter un navire étranger passant dans sa mer territoriale pour exercer sa juridiction civile à l'égard d'une personne se trouvant à bord.

Cette disposition ne porte pas atteinte aux droits de l'Etat malgache de prendre les mesures d'exécution ou les mesures conservatoires en matière civile prévues par son droit interne à l'égard d'un navire étranger qui stationne dans la mer territoriale ou qui passe dans la mer territoriale après avoir quitté les eaux intérieures.

Art. 1.7.05. - Juridiction en cas d'abordage en haute 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 du personnel du navire, il ne peut être intenté de poursuites pénales ou disciplinaires que devant les autorités judiciaires ou administratives soit de l'Etat du pavillon, soit de l'Etat dont l'intéressé a la nationalité.

En matière disciplinaire, l'Etat qui a délivré un diplôme de commandement ou un certificat d'aptitude est seul compétent pour prononcer, après épuisement des voies légales, le retrait de ces titres, même si le titulaire n'a pas la nationalité de l'Etat du pavillon.

CHAPITRE 8

Immunité des navires de guerre et autres navires d'Etat

Art. 1.8.01. - Définition du navire de guerre

On entend par navire de guerre, tout navire qui fait partie des forces armées d'un Etat et porte les signes extérieurs distinctifs des navires militaires de sa nationalité, qui est placé sous le commandement d'un officier de marine et dont l'équipage est soumis aux règles de la discipline militaire.

Art. 1.8.02. - Inobservation des lois et règlements malgaches

Si un navire de guerre ne respecte pas les lois et règlements de l'Etat malgache relatifs au passage dans la mer territoriale et passe outre à la demande qui lui est faite de s'y conformer, l'Etat malgache peut exiger que ce navire quitte immédiatement la mer territoriale.

Art. 1.8.03. - Responsabilité de l'Etat du pavillon

L'Etat du pavillon porte la responsabilité internationale de toute perte ou de tout dommage causés à l'Etat malgache du fait de l'inobservation par un navire de guerre des lois et règlements relatifs au passage dans la mer territoriale.

Art. 1.8.04. - Immunité des navires de guerre

Sous réserve des exceptions prévues aux articles ci-dessus, les navires de guerre jouissent de l'immunité de juridiction.

Art. 1.8.05. - Navires d'Etat utilisés à des fins non commerciales

Les navires d'Etat utilisés exclusivement pour un service public non commercial jouissent de l'immunité de juridiction.

CHAPITRE 9

Gestion et conservation des ressources biologiques

Art. 1.9.01. - Mammifères marins

L'Etat malgache prend les mesures et coopère avec les autres Etats en vue d'assurer la protection des mammifères marins, et s'emploie, en particulier par l'intermédiaire des organisations internationales appropriées, à protéger et étudier les cétacés.

Art. 1.9.02. - Espèces anadromes

L'Etat malgache, dans les cours d'eau duquel se reproduisent des anadromes, est le premier intéressé par ces espèces et en est responsable au premier chef conformément aux dispositions des conventions internationales dont il est partie. Il veille à leur conservation par l'adoption de mesures appropriées de réglementation de la pêche dans toutes les eaux se trouvant en deçà de la limite extérieure de sa zone économique exclusive.

En ce qui concerne la pêche au-delà de la limite extérieure de sa zone économique exclusive, l'Etat malgache consulte les

autres Etats en vue de se mettre d'accord sur les modalités et conditions de cette pêche en tenant compte des exigences de la conservation et des besoins de l'Etat d'origine pour ce qui est des espèces en cause.

Art. 1.9.03. - Espèces catadromes

L'Etat malgache est responsable de la gestion des espèces catadromes qui passent la majeure partie de leur temps dans ses eaux et veille à ce que les poissons migrateurs puissent circuler librement.

Lorsque les poissons appartenant à une espèce catadrome traversent la zone économique exclusive d'un ou plusieurs autres Etats, la gestion de cette espèce est réglementée par voie d'accord entre l'Etat malgache et le ou les autres Etats intéressés.

Art. 1.9.04. - Stocks se trouvant dans les zones économiques exclusives de plusieurs Etats côtiers

Lorsqu'un même stock de poissons ou de stocks d'espèces apparentées se trouvent dans les zones économiques exclusives de plusieurs Etats côtiers, l'Etat malgache s'efforce directement ou par l'intermédiaire des organisations sous-régionales ou régionales appropriées de s'entendre avec les autres Etats sur les mesures nécessaires pour coordonner et assurer la conservation et le développement de ces stocks.

CHAPITRE 10

Protection et préservation du milieu marin

Art. 1.10.01. - Obligation d'ordre général

L'Etat malgache a le droit souverain d'exploiter ses ressources naturelles selon sa politique en matière d'environnement et conformément à son obligation de protéger et de préserver le milieu marin.

Art. 1.10.02. - Pollution d'origine tellurique

L'Etat malgache adopte des lois et règlements pour prévenir,

réduire et maîtriser la pollution du milieu marin d'origine tellurique, y compris la pollution provenant des fleuves, 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. 1.10.03. - Pollution résultant d'activités relatives aux fonds marins

L'Etat malgache 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. 1.10.04. - Immersion de déchets

L'Etat malgache 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 ne peut avoir lieu sans l'accord préalable exprès de l'Etat malgache qui a le droit d'autoriser, de réglementer et de contrôler cette immersion après avoir dûment examiné la question avec les autres Etats pour lesquels, du fait de leur situation géographique, cette immersion peut avoir des effets préjudiciables.

Art. 1.10.05. - Pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique

L'Etat malgache, dans les limites de l'espace aérien où s'exerce sa souveraineté ou à l'égard des navires battant son pavillon ou des aéronefs immatriculés 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. 1.10.06. - Pollution par les navires

L'Etat malgache adopte des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires battant son pavillon ou immatriculés par lui.

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, contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident en mer ou autre incident survenu à bord.

Art. 1.10.07. - Pouvoirs sur les navires relâchant dans un port

Lorsqu'un navire relâche volontairement dans un port ou dans une installation au large, l'Etat peut ouvrir une enquête et, lorsque des éléments de preuve le justifient, intenter une

action conformément à son droit interne pour tout rejet effectué dans ses eaux intérieures, dans sa mer territoriale ou dans sa zone économique exclusive.

L'Etat malgache peut tenter 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.

L'Etat malgache 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. 1.10.08. - Pouvoirs sur les navires traversant la mer territoriale

Lorsque l'Etat malgache a de sérieuses raisons de penser qu'un navire, naviguant 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, tenter une action conformément à son droit interne et notamment ordonner l'immobilisation du navire.

Art. 1.10.09. - Pouvoirs sur les navires naviguant dans la zone économique exclusive

Lorsque l'Etat malgache a de sérieuses raisons de penser qu'un navire, naviguant dans sa mer territoriale, a enfreint lors de son passage les lois et règlements qu'il 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. 1.10.10. - Pouvoirs de police

Un navire étranger ne peut être retenu plus longtemps qu'il n'est nécessaire aux fins de l'enquête. Toute visite d'un navire étranger doit être limitée à l'examen des certificats, registres et autres documents dont le navire est tenu d'être muni.

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.

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.

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.

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. 1.10.11. - Suspension de poursuites

Lorsque des poursuites ont été engagées par l'Etat malgache 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 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.

Il ne peut être intenté d'action pénale contre des navires étrangers après l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date à laquelle l'infraction a été commise.

Art. 1.10.12. - 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. 1.10.13. - Peines infligées aux navires étrangers

Seules des peines pécuniaires peuvent être infligées en cas

d'infractions commises par des navires étrangers au-delà de la mer territoriale.

Les mêmes peines peuvent être infligées en cas d'infraction commise dans la mer territoriale sauf s'il s'agit d'un acte délibéré et grave de pollution.

Art. 1.10.14. - Notification des mesures à l'encontre des navires étrangers

L'Etat malgache notifie l'Etat du pavillon de toutes les mesures prises à l'encontre du navire. Toutefois, si l'infraction est commise dans sa mer territoriale, l'Etat malgache n'est tenu de ces obligations qu'en ce qui concerne les mesures prises dans le cadre de poursuite. Les fonctionnaires consulaires ou les agents diplomatiques et, dans la mesure du possible, l'autorité maritime de l'Etat du pavillon sont immédiatement informés de toute mesure de cet ordre.

LIVRE II LE NAVIRE

CHAPITRE PREMIER Définition du navire

Art. 2.1.01. - Caractéristiques techniques

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 le chapitre I du Livre I du présent Code. Il peut naviguer à la surface, sous ou au-dessus de l'eau.

Art. 2.1.02. - Consécration administrative

La qualité du navire résulte de l'immatriculation du navire par les soins des autorités compétentes civiles ou militaires.

Art. 2.1.03. - Individualisation

Le navire, bien meuble susceptible d'hypothèque, est individualisé par un nom, un port d'attache, une nationalité, un

tonnage.

Art. 2.1.04. - Classement par activité

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

- navires de commerce ;
- navires de pêche ;
- navires de plaisance utilisés à des fins non commerciales ;
- navires exclusivement affectés à un service public ;
- navires de guerre.

Sauf stipulations expresses, les navires d'Etat rentrant dans ces deux dernières catégories ne sont pas soumis aux dispositions du présent Code.

CHAPITRE 2

Immatriculation

Art. 2.2.01. - Domaine d'application

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

Art. 2.2.02. - Nom

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

Le nom sous lequel un navire a été immatriculé ne peut être changé sans l'autorisation de l'autorité administrative maritime.

Art. 2.2.03. - Tonnage

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

Art. 2.2.04. - Taxe de jaugeage

La délivrance du certificat de jauge est subordonnée au paiement d'une taxe dont le montant fixé par décret est versé

au budget général de l'Etat.

Art. 2.2.05. - Port d'attache

Les navires sont immatriculés à leur port d'attache. Les règles et conditions à remplir pour obtenir l'immatriculation des navires sont fixées par arrêté de l'autorité administrative maritime.

Art. 2.2.06. - Marques extérieures d'identité

Les navires doivent porter des marques extérieures dans les conditions définies par arrêté de l'autorité administrative maritime.

Art. 2.2.07. - Tenue de la fiche matricule

Une fiche 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 dans la forme prescrite par l'article 8.2.07.

Art. 2.2.08. - Conditions d'immatriculation

Au moment de l'immatriculation du navire, le propriétaire doit produire les documents suivants :

- a. statut du propriétaire ou de l'affréteur coque nue du navire ;
- b. contrat de construction ou de vente prouvant la propriété du navire et éventuellement contrat d'affrètement coque nue ;
- c. attestations prouvant la situation du navire au point de vue saisie conservatoire et hypothèque maritime ;
- d. jeu de plans du navire ;
- e. photo longitudinale du navire ;
- f. certificat de jauge ;
- g. certificat de franc-bord ;
- h. certificat de non-immatriculation dans le

registre d'une flotte étrangère ;

- i. polices d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'armateur notamment en matière de transport de passagers et de pollution conformément aux dispositions des articles 4.1.03 et 4.1.04 ;
- j. licence pour l'utilisation des radiocommunications ;
- k. protocole d'accord ou autorisation de pêche ou licence de prestataire de service touristique suivant le cas ;
- l. proposition de l'effectif de l'équipage ;
- m. récépissé de l'acquittement de la taxe douanière à Madagascar.

Art. 2.2.09. - Radiation

Tout navire est radié d'office du registre de la flotte malgache s'il est vendu à l'étranger ou s'il reste en état d'innavigabilité pendant plus d'un an.

CHAPITRE 3 Naturalisation

Art. 2.3.01. - Domaine d'application

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

Art. 2.3.02. - Définition

La naturalisation est l'acte administratif qui confère au navire le droit de porter le pavillon malgache avec les privilèges qui s'y attachent.

Art. 2.3.03. - Possession d'un acte de naturalisation

Tout navire malgache qui prend la mer doit avoir à son bord son acte de naturalisation.

L'autorité administrative maritime peut dispenser de l'acte de naturalisation certains navires de moins de dix tonneaux de jauge brute.

Art. 2.3.04. - Conditions de naturalisation

Pour être naturalisé malgache, un navire doit répondre aux conditions suivantes :

1. appartenir soit à une personne physique résidant sur le territoire malgache, soit à une société ayant son siège social à Madagascar ;
2. produire les documents exigés à l'article 2.2.08 ;
3. avoir subi une visite de mise en service effectuée par le comité central de sécurité ;
4. être armé par un équipage malgache. Toutefois, une dérogation peut être accordée par le service central de la Marine Marchande en cas d'insuffisance d'officiers malgaches. En contrepartie, l'armateur versera au budget de fonctionnement de l'Ecole Nationale d'Enseignement Maritime de Mahajanga une contribution spéciale dont le montant sera fixé par décret.

2.3.05. - Naturalisation temporaire

Une naturalisation temporaire peut être accordée à un navire étranger en cas d'affrètement coque nue assorti d'une option d'acquisition par une opération crédit-bail et sous réserve que le navire soit autorisé par son Etat à abandonner provisoirement son pavillon d'origine.

La naturalisation temporaire est limitée pour une durée de trois ans renouvelable une seule fois seulement.

Art. 2.3.06. - Naturalisation provisoire

Pour permettre à un navire acheté à l'étranger ou nouvellement construit de naviguer sous pavillon malgache, un acte de naturalisation provisoire d'une durée de six mois peut être délivré.

La naturalisation provisoire peut être accordée à des navires appartenant à des personnes physiques ou morales étrangères mais présentés par une société ayant conclu avec l'Etat malgache un Accord particulier. Cet Accord particulier, qui fait la Loi des Parties, fixe les droits et obligations réciproques.

Art. 2.3.07. - Autres conditions

Les autres conditions à remplir pour obtenir la délivrance d'un acte de naturalisation sont fixées par arrêté de l'autorité administrative maritime.

Art. 2.3.08. - Taxe

La délivrance d'un acte de naturalisation est subordonnée au paiement d'une taxe dont le montant fixé par décret est versé au budget général de l'Etat.

CHAPITRE 4

Genres et titres de navigation

Art. 2.4.01. - Domaine d'application

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

Art. 2.4.02. - Genres de navigation

La navigation au commerce est subdivisée en :

- navigation portuaire
- navigation au bornage ;
- navigation au cabotage ;
- navigation au long cours ;

La navigation à la pêche est subdivisée en :

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

Un arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande fixera les limites de ces différentes zones.

Art. 2.4.03. - Titres de navigation

Les titres de navigation que doivent posséder les navires sont le rôle d'équipage, le permis de navigation et le bon de partance.

Le rôle de l'équipage est renouvelé annuellement. Il doit être présenté pour visa au bureau de l'autorité administrative

maritime ou à la chancellerie du consulat dans les vingt quatre heures de son arrivée dans un port.

Le permis de navigation est délivré si à la suite d'une visite annuelle de sécurité, il a été constaté que le navire est en bon état de navigabilité.

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

Art. 2.4.04. - Taxe

La délivrance et le renouvellement des titres de navigation sont subordonnés au paiement d'une taxe dont le montant fixé par décret est versé au budget général de l'Etat.

CHAPITRE 5

Sécurité, habitabilité et hygiène à bord

Art. 2.5.01. - Domaine d'application

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

Art. 2.5.02. - Certificats de sécurité

Tout navire ainsi que tout engin flottant tel que drague, porteur, citerne, chaland quel que soit son tonnage, effectuant une navigation maritime, soit par ses propres moyens, soit à la remorque d'un autre navire, doit être muni des certificats de sécurité fixés par l'autorité administrative maritime.

Art. 2.5.03. - Conditions d'obtention

L'autorité administrative maritime détermine les règles auxquelles doivent satisfaire les navires en ce qui concerne la sécurité, l'habitabilité et l'hygiène à bord pour obtenir la délivrance des certificats de sécurité.

Art. 2.5.04. - Délivrance et renouvellement

Les conditions dans lesquelles sont délivrés et renouvelés les

certificats de sécurité sont fixées par arrêté.

Art. 2.5.05. - Visite de partance

Avant de quitter un port de Madagascar, tout navire quel que soit son pavillon est soumis à une visite de partance. Elle est faite par le fonctionnaire désigné par l'autorité administrative maritime.

Celui-ci 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.

Art. 2.5.06. - Navires étrangers liés par les conventions internationales

Les navires étrangers sont présumés satisfaire aux prescriptions des articles 2.5.02 et 2.5.03 si le capitaine présente des certificats réguliers délivrés par le gouvernement d'un pays lié par les conventions internationales en vigueur, notamment les conventions sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, sur la prévention et la lutte contre la pollution par les hydrocarbures.

Ces certificats doivent être considérés comme suffisants à moins que l'état de navigabilité du navire ne corresponde pas en substance aux indications qui y sont portées et qu'il ne puisse prendre la mer sans danger pour ses passagers ou son équipage.

L'autorité administrative maritime prend dans ce cas toutes dispositions convenables pour empêcher le départ du navire en même temps qu'elle informe par écrit le Consul du pays où le navire est immatriculé de la décision prise et des circonstances qui l'ont motivée.

Art. 2.5.07. - Navires étrangers non liés par les conventions internationales

Les navires battant pavillon d'un Etat n'ayant pas ratifié les conventions internationales en vigueur ne bénéficient pas d'un traitement de faveur. Ils sont soumis aux dispositions du présent Code notamment celles de l'article 2.5.02.

Art. 2.5.08. - Régime particulier

L'autorité administrative maritime peut fixer un régime particulier pour les navires dont les caractéristiques, l'affectation ou les conditions d'exploitation le justifieraient.

Art. 2.5.09. - Rétribution des experts

Les experts, membres de la commission de visite de sécurité, reçoivent une rétribution dont le montant est fixé par décret. Ils ne sont pas assujettis, en raison de leurs fonctions, à la contribution des patentes.

Art. 2.5.10. - Taxes

La délivrance ou le renouvellement des certificats de sécurité et les visites de contrôle nécessaires pour l'application des dispositions ci-dessus donnent lieu à la perception de taxes dont les montants sont fixés par décret.

CHAPITRE 6

Actes concernant les droits réels sur un navire

Art. 2.6.01. - Visa de l'autorité administrative maritime

Tout contrat d'affrètement, de construction, d'achat et de vente de navire doit obligatoirement être soumis à l'autorisation de l'administration de la Marine Marchande.

Art. 2.6.02. - Avis du Ministre chargé des Finances

Si le contrat comporte un transfert extérieur des moyens de paiement, l'avis du Ministre chargé des Finances est requis.

Art. 2.6.03. - Modalités d'application

Un arrêté de l'autorité administrative maritime fixera les modalités d'application des dispositions du présent chapitre.

CHAPITRE 7

Construction et réparation du navire

Art. 2.7.01. - Obligation de déclaration

Le chef d'entreprise qui construit un navire pour son propre compte ou pour le compte d'un client doit en faire la déclaration à l'autorité administrative maritime.

Toute réparation modifiant la structure du navire doit faire également l'objet d'une déclaration.

Art. 2.7.02. - Contrat de construction

En cas de construction pour le compte d'un client, le contrat doit être rédigé par écrit. Les modifications au contrat seront établies par écrit, sous peine de nullité.

Art. 2.7.03. - Transfert de propriété

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

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

Art. 2.7.04. - Responsabilité de la construction

Le constructeur est garant des vices cachés du navire, malgré la recette du navire sans réserves par le client, nonobstant toute clause contraire.

Cette garantie ne couvre, sauf convention contraire, que les dommages directs.

Art. 2.7.05. - Prescription de l'action

L'action en responsabilité contre le constructeur se prescrit par un an à compter de la recette du navire.

Art. 2.7.06. - Responsabilité de la réparation

La réparation du navire dans les chantiers d'un entrepreneur oblige celui-ci dans les termes du contrat. L'entrepreneur est garant des vices cachés résultant de son travail dans les conditions des articles 2.7.04 et 2.7.05 ci-dessus.

CHAPITRE 8

Propriété d'un navire

Art. 2.8.01. - 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, sous peine de nullité, être fait par écrit.

L'acte doit comporter les mentions propres à l'identification des parties intéressées et du navire.

Ces mentions sont fixées par arrêté de l'autorité administrative maritime. Un extrait peut en être délivré à toute personne en faisant la demande.

Art. 2.8.02. - Visa de l'Administration

Les actes visés à l'article précédent doivent être soumis au visa de l'autorité administrative maritime dans le mois qui suit leur établissement.

Lorsqu'ils entraînent la création ou le transfert d'un droit réel au profit d'un étranger, ils doivent être autorisés conformément aux dispositions de l'article 2.6.01.

Art. 2.8.03. - Publicité de l'acte

Les actes visés à l'article 2.8.01 ci-dessus, pourvus du visa ou de l'autorisation prévue à l'article 2.8.02, seront publiés au fichier central de la flotte tenu à Tananarive par l'autorité administrative maritime.

Ils seront, de ce fait, opposables aux tiers.

La forme des actes requis en vue de cette publicité et les conditions de l'inscription au dit fichier sont fixées par décret.

Art. 2.8.04. - Droits de visa et de délivrance

Le visa des actes et la délivrance des extraits mentionnés respectivement aux articles 2.8.01 et 2.8.02 sont soumis à un

droit dont le montant sera fixé par décret.

En cas de non-respect du délai imparti, le montant du droit à acquitter sera triplé.

CHAPITRE 9

Copropriété de navire

Art. 2.9.01. - Société quirataire

Un navire peut appartenir indivisément 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.

Art. 2.9.02. - 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 2 chapitre 8.

Art. 2.9.03. - 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 malgache 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. 2.9.04. - Congédiement des quirataires

Les copropriétaires qui sont membres de l'équipage du navire peuvent, en cas de congédiement, 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.

Art. 2.9.05. - Indivisibilité du quirat

Lorsque la propriété d'un navire est déjà divisée en vingt-quatre

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. 2.9.06. - Licitation du navire

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

LIVRE III LE MARIN

CHAPITRE 1

Définition du marin et de l'armateur

Art. 3.1.01. - Marin

Est considérée comme marin toute personne quel que soit son sexe, embarquée et inscrite au rôle d'équipage en vue d'entreprendre une expédition maritime.

Art. 3.1.02. - Armateur

Est considéré comme armateur, tout particulier, toute société, tout service public qui arme ou exploite un navire.

CHAPITRE 2

Conditions d'exercice de la profession de marin

Art. 3.2.01. - Nationalité

La qualité de marin malgache est réservée aux nationaux malgaches titulaires d'un passeport ou d'un livret d'identité de marin.

Art. 3.2.02. - Aptitude physique

Tout marin doit, au moment de son embauche et chaque année, passer une visite médicale d'aptitude aux frais de l'armateur.

Un arrêté de l'autorité administrative maritime fixera les conditions d'aptitude physique à la navigation exigées des marins et leurs modalités d'application et de contrôle.

Art. 3.2.03. - Age minimum

L'embarquement à titre professionnel est interdit aux enfants âgés de moins de quinze ans révolus.

Des dérogations peuvent être accordées par l'autorité administrative maritime aux enfants âgés de quatorze ans au moins lorsque leur santé ou leur état physique ainsi que les avantages futurs que l'emploi envisagé peut comporter pour eux le permettent, et ce sous réserve de l'obtention de l'autorisation parentale.

Art. 3.2.04. - Age de la retraite

L'âge de la retraite est fixé à 55 ans pour les hommes et à 50 ans pour les femmes.

Art. 3.2.05. - Casier judiciaire

Ne peuvent être immatriculés comme marins les individus condamnés à une peine criminelle ainsi qu'à certaines peines correctionnelles dont la liste sera fixée par décret.

Art. 3.2.06. - Immatriculation

Au moment de son premier embarquement, le marin est immatriculé auprès du service de la Marine Marchande qui lui délivre le passeport ou le livret d'identité lui permettant d'effectuer une navigation à titre professionnel.

Les embarquements et les débarquements du marin sont mentionnés sur ces documents qui, en aucune façon, ne doivent contenir une appréciation sur les services rendus.

La délivrance et le renouvellement de la validité de ces documents sont subordonnés au paiement d'un droit dont le montant est fixé par décret.

Art. 3.2.07. - Radiation

Le marin immatriculé qui fait l'objet de l'une des condamnations mentionnées à l'article 3.2.05 ou qui n'exerce pas sa profession pendant 2 ans de suite est rayé des matricules par l'autorité administrative maritime.

Art. 3.2.08. - Modalités d'application

L'autorité administrative maritime fixe par arrêté les modalités d'application des dispositions ci-dessus.

CHAPITRE 3

Engagement maritime

Art. 3.3.01. - Dispositions générales

L'engagement maritime est le lien contracté entre un marin et un armateur en vue d'une expédition maritime.

Le présent Code est applicable aux engagements conclus pour tout service à accomplir à bord d'un navire malgache.

En matière d'engagement maritime, la capacité de contracter est soumise aux règles de droit commun sous réserve de l'application de l'article 3.2.03 concernant les mineurs.

3.3.02. - Conditions générales d'engagement maritime

Les conditions générales d'engagement tiennent lieu de conventions collectives et comme telles, elles doivent être visées par l'administration centrale de la Marine Marchande après l'accord entre l'armateur et les représentants du personnel naviguant ou des syndicats des gens de mer.

Les conditions générales d'engagement doivent être rédigées en termes clairs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et leurs obligations respectifs, notamment en ce qui concerne l'organisation du travail à bord, les modalités de rémunération, la nourriture, les déplacements, les soins médicaux, etc. .

Art. 3.3.03. - Contrat individuel d'engagement maritime

L'engagement maritime doit être constaté par un contrat écrit visé par l'autorité locale de la Marine Marchande. Il doit contenir au moins les mentions suivantes :

1. noms et adresses des parties contractantes ;
2. fonction pour laquelle le marin est engagé ;
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 (ancienneté, heures supplémentaires ...)
6. indemnités (tenue, logement) ;
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 CNAPS ;
13. éventuellement référence de la police d'assurance vie et APA ;
14. délai de préavis en cas de contrat à durée indéterminée ;
15. numéro du visa de l'autorité administrative maritime.

Art. 3.3.04. - Conditions de stabilisation

La stabilisation lie le marin et l'armateur en dehors des périodes d'embarquement. Cette indication doit être stipulée dans le contrat d'engagement et inscrite sur le rôle d'équipage et sur les avis de mouvement.

A défaut de conventions collectives, les conditions de la 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. 3.3.05. - Visa de l'Administration

L'autorité administrative maritime doit refuser son visa si les conditions générales ou le contrat particulier d'engagement contiennent une clause contraire aux dispositions d'ordre public

prescrites par le présent Code.

Art. 3.3.06. - Engagement sur un navire étranger

L'engagement d'un marin malgache à bord d'un navire étranger doit se faire sur autorisation de l'administration locale de la Marine Marchande et par l'entremise d'une société d'armement de droit malgache pouvant garantir le rapatriement du marin. Ladite société doit fixer les conditions générales auprès du service central de la Marine marchande, conformément à l'article 3.3.02.

3.3.07. - Contrat de louage de service

Le contrat de louage de service conclu entre un armateur ou son représentant et un marin non inscrit au rôle d'équipage est régi par les dispositions du Code de travail.

CHAPITRE 4

Organisation du travail

Art. 3.4.01. - Durée du travail

La durée normale du travail à bord des navires est fixée à quarante heures par semaine à raison de huit 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.

Art. 3.4.02. - Organisation du service

Le service à bord se subdivise en " service à la mer " et en " service au port ".

Le personnel du pont et celui de la machine peuvent être repartis 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. 3.4.03. - Travaux exigibles

Le marin doit accomplir son service conformément aux conditions générales et contrat particulier d'engagement maritime.

Sauf en 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.

Art. 3.4.04. - Service de propreté

Le marin pourrait être 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. 3.4.05. - Définition des heures supplémentaires

Les heures de travail effectuées au-delà de huit heures par jour sont considérées comme des heures supplémentaires.

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 heures par jour à bord des navires de commerce et de quatorze heures par jour à bord des navires de pêche.

Le service de garde peut durer vingt quatre heures. Il donne droit à un repos effectif de vingt quatre heures pris la veille ou le lendemain.

Art. 3.4.06. - Repos hebdomadaires

Un repos ininterrompu de quarante huit heures dit repos hebdomadaire doit être accordé au marin après cinq jours calendaires de travail.

Il peut être compensé sur la demande du marin par une permission de quarante huit heures continues 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 heures.

Les repos hebdomadaires non compensés sont reportés à la fin de l'embarquement.

Art. 3.4.07. - Droit de congé

Sauf dispositions plus favorables des conditions générales ou des contrats individuels d'engagement, le marin a droit à un congé payé de six jours calendaires par mois d'embarquement. Le marin peut réclamer son droit au congé après huit mois de navigation et doit être débarqué quand il a accompli dix mois de présence à bord. Il ne peut être embarqué qu'après l'épuisement total de son droit de congé acquis au moment de son débarquement.

CHAPITRE 5

Salaire des marins

Art. 3.5.01. - Modes de rémunération

Le marin est rémunéré soit au temps, soit au rendement, soit par une combinaison de ces deux modes. Dans tous les cas, la rémunération doit être supérieure au SMIG fixé pour les travailleurs à terre du secteur non agricole.

Art. 3.5.02. - 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.

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.

La classification des fonctions à bord des navires, les indices par catégories professionnelles et par genre de navigation seront fixés par décret.

Le salaire pour une période donnée sera calculé au prorata du

nombre exact des jours.

Art. 3.5.03. - Fonction temporaire

Le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il a été engagé et comportant un salaire plus 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. 3.5.04. - Rémunération des heures supplémentaires

Les officiers n'ont pas droit aux heures supplémentaires.

Les heures supplémentaires effectuées par les membres de l'équipage sont enregistrées dans un cahier côté et paraphé par l'administration maritime. Elles sont rémunérées avec une majoration de quarante pour cent. Elles peuvent être remplacées par un forfait qui ne saurait être inférieur à deux heures par jour à bord des navires de commerce et de trois heures par jour à bord des navires de pêche.

La prime de pêche ou la prime de tonnage est payée en sus des heures supplémentaires.

Art. 3.5.05. - Jours fériés

Les marins travaillant le 1^{er} mai ou le 26 juin 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.

Art. 3.5.06. - Indemnités de congé

L'indemnité de congé est due quelle que soit la cause du débarquement du marin.

L'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 3.5.02.

Art. 3.5.07. - Repos non compensés

Le salaire étant la contrepartie d'un travail fourni, les repos non compensés au moment du débarquement du marin ne donnent droit qu'au paiement de l'indemnité journalière de nourriture.

Art. 3.5.08. - Avances, acomptes et délégations

Toute avance consentie au marin avant le départ du navire doit être versée en présence de l'autorité administrative qui le mentionne sur le contrat d'engagement.

Aucun acompte ne peut, en cours de route, être versé au marin que s'il est 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. 3.5.09. - Saisie

Les salaires, profits et autres rémunérations des marins sont saisissables ou cessibles dans les conditions fixées par le Code du Travail.

Sont insaisissables pour quelque cause que ce soit :

1° les vêtements sans exception des marins ;

2° les instruments et autres objets appartenant aux marins et servant à l'exercice de leur profession ;

3° les sommes dues aux marins pour frais médicaux et pharmaceutiques et pour rapatriement.

Art. 3.5.10. - Nourriture et autre fourniture

Les marins ont droit à la nourriture ou à une allocation équivalente pendant toute la durée de leur inscription au rôle d'équipage.

Les marins ont droit à la fourniture de matériel de couchage et de plat.

Un arrêté de l'autorité administrative fixera les modalités d'application de ces dispositions.

1.5.10. - Prestations sociales

Les marins ont droit aux prestations sociales conformément au Code de Protection Sociale.

1.5.11. - Périodicité du paiement du salaire

Quel que soit le mode de rémunération, le marin doit être payé à intervalles réguliers à la journée, à la semaine ou au mois.

Toutefois, au moment de son débarquement, le marin peut réclamer le règlement intégral de son indemnité de congé et de son indemnité de nourriture pour les repos non compensés.

3.5.13. - Preuve de paiement

Le paiement du salaire doit être constaté par un bulletin de paie émargé par le marin. 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 est remis au marin, l'autre est conservé par l'armateur dans les mêmes conditions que les pièces comptables et doit être présenté à toute réquisition de l'Inspecteur de la Marine Marchande.

3.5.14. - Contenu du bulletin de paie

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 (heures supplémentaires, ancienneté, jours fériés) ;
 - décomposition des diverses indemnités (congés payés, repos non compensés, préavis, licenciement ...) ;
 - déductions diverses (avances, délégations, cave, cotisations, impôts...) ;
- montant net à payer ;
- date du paiement ;
- signature des deux parties.

3.5.15. - Force probante du bulletin de paie

L'acceptation sans protestations ni réserves 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.

L'absence de délivrance de bulletin de paie est une présomption de non paiement de salaire.

Le reçu pour solde de tout compte est inopposable au marin.

3.5.16. - Action en paiement

L'action en paiement du salaire et de ses accessoires se prescrit par douze mois.

La prescription est écartée en cas d'aveu exprès ou tacite de l'armateur.

CHAPITRE 6

Maladies et blessures des marins

Art. 3.6.01. - 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.

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. 3.6.02. - 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 3.6.01.

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. 3.6.03. - Accidents à terre

Le marin, victime d'un accident à terre, est considéré comme étant au service du navire s'il a obtenu de son chef de service une autorisation spéciale pour descendre à terre.

Art. 3.6.04. - Accidents de parcours

Le marin, en voyage pour rejoindre le port d'embarquement ou son domicile après son débarquement, doit être considéré comme étant au service du navire.

Art. 3.6.05. - Débarquement à l'étranger

Dans le cas du marin débarqué hors de Madagascar, l'armateur doit lui fournir les soins médicaux jusqu'à son rapatriement.

Art. 3.6.06. - Service médical

Tout armateur résidant à Madagascar doit créer un service médical dans son établissement ou adhérer à un service médical interentreprises en vue d'assurer les soins des marins et de leur famille constituée de leur épouse et leurs enfants légitimes. Une assurance maladie doit être souscrite à Madagascar pour les marins embarqués à bord des navires étrangers.

Art. 3.6.07. - Assurances

La souscription d'une assurance couvrant les cas de décès et d'infirmité permanente ainsi que le remboursement des frais de traitement en cas d'accident peut être négociée entre l'armateur et les gens de mer dans les conditions générales d'engagement.

CHAPITRE 7

Fins du contrat d'engagement, rapatriement et conduite

Art. 3.7.01. - Cessation du contrat d'engagement à durée indéterminée

Un contrat d'engagement à durée indéterminée prend fin, soit un mois après un préavis donné par écrit et contresigné par le marin, soit immédiatement après versement d'une indemnité de préavis équivalente à un mois de salaire de base.

Le départ en congé du marin conformément aux dispositions de l'article 3.4.07 ne signifie pas que le contrat a été 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 jours qui suivent l'achèvement intégral de son congé.

Art. 3.7.02. - Fin du contrat d'engagement 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 licenciement équivalente aux salaires que le marin aurait dû recevoir jusqu'à la fin de son contrat.

Art. 3.7.03. - Causes communes de cessation du contrat d'engagement

Le contrat d'engagement est éteint sans qu'il y ait lieu de verser les indemnités de préavis ou de licenciement prévues par les articles 3.7.01 et 3.7.02 dans les cas suivants :

- décès du marin ;
- maladie ou blessure du marin après un mois de traitement aux frais de l'armateur ;
- résiliation du contrat d'engagement sur consentement mutuel des deux parties ;
- débarquement disciplinaire infligé par l'autorité administrative maritime conformément aux dispositions de l'article 3.7.04.

Art. 3.7.04. - Débarquement disciplinaire

L'armateur peut demander le débarquement disciplinaire du marin si celui-ci a commis, soit deux fautes contre la discipline sanctionnées conformément aux dispositions de l'article 7.2.06, soit un délit ou un crime prévu dans les chapitres 4 à 13 du livre 7 du présent Code.

Art. 3.7.05. - Résiliation du contrat d'engagement

Le marin ou l'armateur a le droit de demander la résiliation du contrat d'engagement pour inexécution des obligations de l'une des parties.

Une condamnation à dommages-intérêts peut avoir lieu en sus du versement des indemnités de préavis ou de licenciement prévues aux articles 3.7.01 et 3.7.02.

Art. 3.7.06. - Rapatriement et conduite

Le rapatriement et la 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.

Art. 3.7.07. - Débarquement à Madagascar

Quel que soit le motif de son débarquement, le marin débarqué à Madagascar a droit à la conduite jusqu'à son port d'embarquement ou au port d'attache du navire.

Art. 3.7.08. - 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 ou subir une peine.

CHAPITRE 8
Dispositions diverses

Art. 3.8.01. - Institution de délégué de bord

Au début de chaque voyage ou de chaque campagne de pêche, le capitaine fait élire un délégué de bord chargé de défendre les droits de l'équipage.

Le licenciement du délégué de bord est soumis à l'assentiment de l'autorité administrative maritime.

Art. 3.8.02. - Fonction commerciale du capitaine

Les conventions passées entre l'armateur et le capitaine relativement à la fonction commerciale du capitaine en qualité de mandataire de l'armateur peuvent être valablement constatées sans l'intervention de l'autorité administrative maritime.

Art. 3.8.03. - Obligation d'achever le voyage

Tout capitaine engagé pour un voyage est tenu de l'achever sous peine de tous dommages et intérêts envers les propriétaires et affréteurs.

Art. 3.8.04. - Congédiement du capitaine

L'armateur peut toujours congédier le capitaine, sans préjudice du paiement de dommages et intérêts en cas de renvoi injustifié.

Art. 3.8.05. - Dérogations

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 d'engagement.

CHAPITRE 9

Fonction à bord et composition de l'équipage

Art. 3.9.01. - Autorité du capitaine

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. 3.9.02. - Qualification professionnelle

Les fonctions de capitaine ou de patron, de second capitaine, de chef mécanicien et d'officier ne peuvent être exercées que par des marins titulaires de brevets, diplômes, certificats, permis ou titres équivalents délivrés par l'Etat malgache.

Pour l'exercice de certaines fonctions subalternes une qualification professionnelle peut être exigée.

Art. 3.9.03. - Dérogation aux prérogatives attachées aux brevets et diplômes

Des dérogations peuvent être accordées par l'autorité administrative maritime sur demande de l'armateur.

Art. 3.9.04. - Obtention des titres

Les conditions d'obtention des brevets, diplômes certificats et permis sont fixées par arrêté de l'autorité administrative maritime.

Les droits d'examen sont fixés par arrêté.

Art. 3.9.05. - Nationalité de l'équipage

L'équipage d'un navire malgache doit être de nationalité malgache, sauf dérogation prévue à l'article 2.3.04 alinéa b, ou avoir, sous réserve de réciprocité, la nationalité d'un des Etats ayant conclu avec la République de Madagascar des accords particuliers.

Art. 3.9.06. - Effectif minimum de sécurité

L'effectif minimum de sécurité à bord de chaque navire est fixé par une décision du chef du Service de la Marine Marchande après avis du comité central de sécurité. Il doit être suffisant en nombre et en qualité pour garantir la sécurité de la navigation.

Tout embarquement de stagiaire ou d'élève non breveté doit se faire en sus de l'effectif minimum de sécurité.

3.9.07. - Modalités d'application

Un arrêté de l'autorité administrative maritime fixe les modalités d'application des dispositions du présent chapitre.

CHAPITRE 10

Etat civil, disparitions, successions maritimes

Art. 3.10.01. - Officier d'état civil

Lorsque 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'autorité administrative maritime du premier port touché qui les transmettra à qui de droit.

Art. 3.10.02 - 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.

La déclaration 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.

Art. 3.10.03 - Biens du défunt ou du disparu

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, testaments, papiers ou autres objets présumés lui appartenir ou d'en assurer la conservation jusqu'à leur remise à l'autorité administrative maritime la plus proche.

Art. 3.10.04 - Modalités d'application

Un décret fixera les modalités d'application des dispositions du présent chapitre.

CHAPITRE 11

Litiges individuels

Art. 3.11.01 - Définition

Les litiges individuels opposent un ou plusieurs marins à un armateur. Ils portent sur les conditions d'engagement y compris

les différends relatifs à la réparation des accidents du travail maritime et des maladies professionnelles.

Art. 3.11.02 - Procédure

Les litiges individuels sont portés devant les tribunaux de travail après tentative de conciliation devant l'autorité administrative maritime.

Art. 3.11.03 - Tribunal compétent

La juridiction du travail compétente sera choisie conformément aux dispositions des articles 13.2.06 et 13.3.03 du présent Code.

Art. 3.11.04 - Assesseurs du tribunal

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 l'article 40 de l'ordonnance 60-107 du 27 septembre 1960. Ils seront 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'autorité administrative maritime.

Art. 3.11.05 - Accord de conciliation

Les accords de conciliation sont exécutés dans les conditions fixées à l'article 3.12.08.

Art. 3.11.06 - Non conciliation

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.

CHAPITRE 12 **Conflits collectifs**

Art. 3.12.01 - Définition

Sont considérés comme conflits collectifs de la Marine Marchande et réglés comme tels, les différends présentés sous une forme commune par plusieurs marins appartenant à plusieurs armements.

Art. 3.12.02 - Conflits régionaux et nationaux

Sont considérés comme conflits collectifs régionaux ceux dont les effets se limitent à un arrondissement maritime.

Sont considérés comme conflits collectifs nationaux ceux affectant plusieurs arrondissements maritimes.

Art. 3.12.03 - Procédure

Les conflits collectifs sont soumis à une tentative de conciliation, puis, en cas d'échec, à la procédure d'arbitrage :

les conflits régionaux sont du ressort du chef d'arrondissement maritime pour la conciliation et de la commission d'arbitrage régionale pour l'arbitrage à défaut de la procédure d'arbitrage contractuelle définie à l'article 3.12.04 ;

les conflits nationaux sont du ressort du chef du service de la Marine Marchande pour la conciliation et de la commission d'arbitrage nationale pour l'arbitrage à défaut de la procédure d'arbitrage contractuelle définie à l'article 3.12.04.

Art. 3.12.04 - Procédure d'arbitrage

Lorsque le différend subsiste sur tout ou partie des points du conflit après tentative de conciliation, celui-ci est soumis obligatoirement et dans les meilleurs délais par l'autorité administrative maritime intéressée :

soit à la procédure contractuelle d'arbitrage, s'il en existe une en application d'une convention collective liant les parties ;
soit à défaut à la procédure d'arbitrage définie à l'article 3.12.05.

Art. 3.12.05 - Commission d'arbitrage

Il existe une commission d'arbitrage régionale à Tananarive et

dans chaque port, siège d'arrondissement maritime et la commission d'arbitrage nationale siège uniquement à Tananarive.

La composition et le fonctionnement des commissions d'arbitrage seront fixés par arrêté.

Les fournitures de bureau nécessaires au fonctionnement des commissions d'arbitrage seront supportées par le budget de la Marine Marchande.

Art. 3.12.06 - Pouvoirs des commissions d'arbitrage

La commission d'arbitrage ne peut statuer sur d'autres objets que ceux déterminés par le procès-verbal de non conciliation ou ceux qui, résultant d'événements postérieurs à ce procès-verbal, sont la conséquence directe du différend en cours. Elle statue en droit dans les différends relatifs à l'interprétation et à l'exécution des lois, règlements, conventions collectives ou accords d'établissements en vigueur.

Elle statue en équité sur les autres différends, notamment lorsque ceux-ci portent sur les salaires ou sur les conditions de travail quand celles-ci ne sont pas fixées par les dispositions des lois, règlements, conventions collectives ou accords d'établissements en vigueur, ainsi que sur les différends relatifs à la négociation et à la révision des clauses de conventions collectives.

Elle a les plus larges pouvoirs pour s'informer de la situation économique des armements et de la situation des marins intéressés par le conflit. Elle peut procéder à toutes enquêtes auprès des armements et des syndicats et requérir des parties la production de tout document ou renseignement d'ordre économique, comptable, financier, statistique ou administratif susceptible de lui être utile pour l'accomplissement de sa mission. Elle peut recourir aux offices d'experts notamment d'experts-comptables agréés et généralement, de toute personne qualifiée susceptible de l'éclairer.

Art. 3.12.07 - Sentence arbitrale

La sentence arbitrale doit être motivée et notifiée

immédiatement aux parties et publiée au *Journal officiel* de la République.

A l'expiration d'un délai de quatre jours francs à compter de la notification et si aucune des parties n'a manifesté son opposition pendant ce délai, la sentence acquiert force exécutoire dans les conditions fixées à l'article 3.12.08.

L'opposition est formée, sous peine de nullité, par lettre recommandée avec avis de réception adressée au président de la commission d'arbitrage.

Art. 3.12.08 - Exécution des accords de conciliation et des sentences arbitrales

L'exécution de l'accord de conciliation et de la sentence arbitrale non frappée d'opposition est obligatoire. Dans leur silence sur ce point, l'accord de conciliation et la sentence arbitrale produisent effet à dater du jour de la tentative de conciliation.

Les minutes des accords et sentences sont déposées au greffe du tribunal et au siège de l'arrondissement maritime.

Art. 3.12.09. - Recours pour excès de pouvoir

Les sentences arbitrales qui ont acquis force exécutoire peuvent faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir ou pour violation de la loi, selon l'article 2 de la loi n° 61-013 du 19 juillet 1961.

Art. 3.12.10. - Droit de grève et de lock-out

Sont interdits toute grève et tout lock-out avant épuisement des procédures de conciliation et d'arbitrage fixées par la présente réglementation ou en violation des dispositions d'un accord de conciliation ou d'une sentence arbitrale ayant acquis force exécutoire.

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 Ministre chargé de la Marine Marchande, pendant une période minimum de deux ans l'inéligibilité aux fonctions des membres des Chambres de commerce.

La grève déclenchée après formation de l'opposition à la sentence arbitrale n'entraîne pas rupture du contrat de travail mais prive le gréviste du droit au salaire correspondant au nombre de jours où le travail n'a pas été effectué. Cette privation s'étend aux compléments de salaire.

LIVRE IV L'ORGANISATION DES TRANSPORTS MARITIMES

CHAPITRE PREMIER Organisation générale

4.1.01. - Coordination des transports

L'organisation générale des transports maritimes et en particulier, les mesures de coordination qui pourront être imposées aux armements malgaches pour favoriser l'économie nationale, feront l'objet en tant que de besoin, d'un décret pris sur rapport du Ministre chargé de la Marine Marchande.

4.1.02. - Transports réservés

Le cabotage national, le bornage et le transport intérieur sont réservés aux navires battant pavillon malgache, sauf dérogations accordées par l'autorité administrative maritime. Toutefois, les dispositions ci-dessus ne s'appliquent pas en cas d'assistance et de sauvetage.

4.1.03. - Obligation d'assurance

Tout navire entrant dans les eaux territoriales malgaches doit avoir une assurance ou une garantie financière dans les limites de responsabilité qu'il peut encourir conformément aux dispositions des articles 8.3.05 et 11.5.17.

Art. 4.1.04. - Prévention de la pollution par les hydrocarbures

Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux et tout navire autre que pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux opérant dans la mer territoriale malgache, 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. 4.1.05. - Obligation pour les navires étrangers

Tout navire étranger ayant une jauge brute de plus de 50 tonneaux et entrant dans une rade ou dans un port de Madagascar, doit :

- être assuré auprès d'un "Protecting and Indemnity Club" ;
- prendre un consignataire de droit malgache qui sera responsable conformément aux dispositions de l'article 10.5.04 du présent Code.

CHAPITRE 2

Pilotage

Art. 4.2.01. - 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. 4.2.02. - Organisation générale

L'organisation générale du pilotage ainsi que les tarifs de pilotage sont fixés par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Art. 4.2.03. - Pilotage obligatoire

Quelle que soit la nationalité du navire, le pilotage est obligatoire dans les ports dont la liste sera fixée par arrêté.

Art. 4.2.04. - Facturation

Dans les ports où le pilotage est obligatoire, le service doit être payé même s'il n'a pas été effectué.

Dans les autres ports, le service doit être payé dès lors que la manœuvre a été effectuée pour se rendre au-devant du navire.

Art. 4.2.05. - Assistance au navire en danger

Le pilote doit prêter assistance au navire en danger dans les conditions stipulées par l'article 5.3.09.

Art. 4.2.06. - Compétence et expérience requises pour être pilote

Tout candidat à un poste de pilote doit satisfaire aux conditions ci-après :

- réunir vingt sept mois de navigation en tant que capitaine de deuxième ou de première classe ;

- suivre un stage de trois mois dans le port où il sera appelé à travailler ;

- obtenir l'avis favorable de la commission d'évaluation des brevets des gens de mer.

A cet effet, l'intéressé doit demander les attestations nécessaires auprès du Service de la Marine Marchande.

Art. 4.2.07. - Commission de pilote

La commission de pilote est délivrée pour un port déterminé. Elle est soumise au même régime que celui des brevets et notamment aux dispositions des articles 7.2.08 et 7.5.10 du présent Code.

Art. 4.2.08. - 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. 4.2.09. - 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. 4.2.10. - Limitation de la responsabilité du pilote

Tout pilote doit fournir un cautionnement qui sera déposé au Trésor Public et dont le montant sera fixé par décret. Il peut s'affranchir de la responsabilité civile par l'abandon de son cautionnement.

Art. 4.2.11. - Exclusion de la limitation de responsabilité

Les dispositions de l'article 4.2.10 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. 4.2.12. - Privilège sur le cautionnement

Les créanciers du chef des fautes du pilote ont un privilège de premier rang sur ce cautionnement.

Art. 4.2.13. - Délai de prescription

Les actions nées à l'occasion du pilotage sont prescrites un an après l'achèvement des opérations de pilotage.

CHAPITRE 3

Remorquage

Art. 4.3.01. - 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. 4.3.02. - 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. 4.3.03. - 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.

Art. 4.3.04. - Conduite du remorquage en haute mer

Les opérations de remorquage en haute mer s'effectuent sous la direction du capitaine du remorqueur et les dommages de tous ordres provoqués, soit par le navire remorqué, soit par le remorqueur, sont à la charge de ce dernier, 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. 4.3.05. - 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. 4.3.06. - 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.

Art. 4.3.07. - Délai de prescription

Les actions nées à l'occasion d'un contrat de remorquage sont prescrites par un an après l'achèvement des opérations.

LIVRE V **LES EVENEMENTS DE MER**

CHAPITRE PREMIER **Abordage**

5.1.01. - Champ d'application

En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou aux personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

5.1.02. - Abordage dû à un cas de force majeure

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 qu'il y ait à distinguer le cas où soit les navires, soit l'un d'eux auraient été au mouillage au moment de l'abordage.

5.1.03. - Abordage causé par une faute

Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui les a commis.

5.1.04. - Abordage dû à une faute commune

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 aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'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 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 à l'alinéa précédent du présent article, il doit définitivement supporter.

Art. 5.1.05. - Abordage causé par la faute du pilote

La responsabilité établie par les paragraphes précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

Art. 5.1.06. - Dommages non provoqués par un heurt

Les dispositions qui précèdent sont applicables à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causé, soit à un autre navire, soit aux choses ou aux personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait

pas eu heurt.

Art. 5.1.07. - Obligations après un abordage

Après un abordage, les dispositions de l'article 5.3.11 sont applicables à chacun des capitaines des navires entrés en collision.

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

Art. 5.1.08. - Prescription des différentes actions

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

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 5.1.04 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.

Les délais ci-dessus fixés ne courent pas si le navire n'a pu être saisi dans les eaux territoriales malgaches, lorsque le demandeur en dommages-intérêts est de nationalité malgache ou est domicilié sur le territoire de la République de Madagascar.

Art. 5.1.09. - Application aux navires exclusivement affectés à un service public

Les dispositions qui précèdent s'appliquent aux navires de la République de Madagascar ou d'une collectivité publique locale même exclusivement affectés à un service public.

CHAPITRE 2

Avaries

Art. 5.2.01. - Types d'avaries

Les avaries sont de deux catégories : les avaries communes et les avaries particulières.

Art. 5.2.02. - Caractère supplétif

A défaut de stipulation contraire des parties intéressées, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

Art. 5.2.03. - Définition des avaries particulières

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

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

Section A

Classement en avaries communes

Art. 5.2.04. - Définition des avaries communes

Sont avaries communes, les sacrifices faits et les dépenses extraordinaires exposés pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime.

Art. 5.2.05. - Décision en avarie commune

Sacrifices et dépenses doivent avoir été raisonnablement 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 heures de son arrivée, d'affirmer les faits ainsi consignés sur le journal de bord.

Art. 5.2.06. - Dommages et dépenses en liaison directe avec le sacrifice

Seront seuls admis en avaries communes les dommages, pertes ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune, délibéré par le capitaine au sens de l'article 5.2.04 ci-dessus.

Art. 5.2.07. - 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 pas moins lieu à

règlement d'avarie commune, sauf recours contre celui auquel cette faute est imputable.

Art. 5.2.08. - Dépense pour éviter une perte supplémentaire

Toute dépense supplémentaire volontairement exposée pour éviter une autre dépense ou une perte qui aurait été classée en avarie commune, sera elle-même bonifiée comme telle, à concurrence de la dépense économisée ou de la perte évitée.

Art. 5.2.09. - 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.

Section B

Contribution aux avaries communes

Art. 5.2.10. - Éléments supportant les avaries communes

Les avaries communes sont supportées par le navire et par la cargaison, évaluées comme il est dit ci-après.

Art. 5.2.11. - Contribution du navire

Le navire contribue en proportion de sa valeur au port où s'achève l'expédition. Cependant l'armateur n'est pas tenu au – delà de la valeur forfaitaire du navire.

Le fret brut et le prix du passage, convenus comme acquis ou payables à tout événement contribuent pour les deux tiers.

Art. 5.2.12. - Contribution de la cargaison

Les marchandises sauvées ou sacrifiées contribuent en proportion de leur valeur sur le marché au port de déchargement.

Art. 5.2.13. - Perte subie par le navire

Le montant à admettre en avaries communes, pour dommages ou perte subi par le navire égale le coût des réparations : coût réel si elles ont été effectuées, coût estimatif s'il n'y a pas 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. 5.2.14. - Perte subie par les marchandises

Le montant à admettre en avaries communes, pour dommage ou perte subi par les marchandises, sera, en cas de perte totale ou partielle, leur valeur estimative sur le marché au port de déchargement, en cas d'avaries, la différence entre leur valeur réelle et leur valeur estimative à l'état sain, sur le marché, au même port.

Art. 5.2.15. - Marchandises déclarées pour une valeur moindre

Les marchandises qui ont été déclarées pour une valeur moindre que leur 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 leur valeur déclarée.

Art. 5.2.16. - Marchandises en pontée ou sans connaissance

Les marchandises pour lesquelles il n'a pas été établi de connaissance ou de reçu du capitaine ne sont pas 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 entre ports malgaches où elles sont traitées comme les marchandises de cale.

Art. 5.2.17. - Exemptions de contributions

Les vivres du navire, les envois postaux de toute nature ainsi que les effets et bagages de l'équipage et des passagers sont exempts de contribution, s'ils ont été sauvés, ils participent à la répartition, s'ils ont été sacrifiés dans les conditions des articles 5.2.04 et suivants ci-dessus.

Art. 5.2.18. - 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.

Section C

Règlement des avaries communes

Art. 5.2.19. - 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. 5.2.20. - Demande en règlement irrecevable

Une demande en règlement n'est point recevable si l'avarie commune n'excède pas un pour cent de la valeur cumulée du navire et de la cargaison.

Art. 5.2.21. - Prescription de l'action en contribution

L'action en contribution est prescrite deux ans après la date à laquelle l'expédition s'est achevée. Si un répartiteur a été désigné, ce délai est porté à dix ans.

Art. 5.2.22. - Non règlement de la contribution

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

Art. 5.2.23. - Privilège de règlement sur les marchandises

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

CHAPITRE 3

Assistance en mer

Art. 5.3.01. - Domaine d'application

L'assistance des navires de mer en danger ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure est soumise aux dispositions du présent chapitre sans tenir compte des eaux où elle a été rendue.

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

Les dispositions du présent chapitre, à l'exception de celles de l'article 5.3.08, s'appliquent également aux navires d'Etat affectés exclusivement à un service public et aux navires de guerre.

Art. 5.3.02. - 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 secours prêté reste sans résultat utile. En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

Art. 5.3.03. - Application de la règle "no cure no pay"

La règle "no cure no pay", pas de résultat pas de rémunération, stipulée dans l'article ci-dessus s'applique en cas de silence des deux parties.

Toutefois, elle peut être écartée par une disposition expresse stipulant que la moitié des frais engagés par le navire assistant doit être remboursée par le navire assisté en cas d'insuccès.

Art. 5.3.04. - Base de la fixation de la rémunération

Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties ou, à défaut, par le tribunal 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 les navires sauveteurs, le temps employé, les frais et dommages subis, les risques de responsabilité 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.

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

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.

Art. 5.3.05. - Révision des conditions excessives

Toute convention d'assistance passée au moment et 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.

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 l'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.

Art. 5.3.06. - Clause attributive de juridiction

Toute clause attributive de juridiction à un tribunal étranger ou toute clause compromissoire donnant compétence à un tribunal arbitral siégeant à l'étranger est nulle lorsque le navire assistant et le navire assisté sont de nationalité malgache et que l'assistance a été rendue dans les eaux soumises à la juridiction malgache.

Art. 5.3.07. - Secours rendu par un remorqueur à un navire par lui remorqué

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

Art. 5.3.08. - Assistance entre navires d'un même propriétaire

Une rémunération est due bien que l'assistance ait lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

Art. 5.3.09. - Obligation d'assistance pour le pilote

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.

Si le navire se trouve en dehors de la zone de pilotage obligatoire, le pilote a droit à la rémunération prévue à l'article 5.3.02.

Art. 5.3.10. - Assistance contre le gré du navire assisté

N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

Art. 5.3.11. - Obligation d'assistance à une personne en danger

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

Le propriétaire du navire n'est pas responsable en cas de contravention à la disposition précédente sauf interdiction effective et directe de sa part.

Art. 5.3.12. - Obligation d'assistance en cas d'abordage

Après abordage, chacun des navires entrés en collision, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, doit prêter assistance à l'autre navire, à son équipage, à ses passagers.

Art. 5.3.13. - Sauvetage de vies humaines

Il n'est dû aucune rémunération par les personnes sauvées.

Les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu au sauvetage ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux

sauveteurs du navire, de la cargaison ou de leurs accessoires.

Art. 5.3.14. - Répartition de la rémunération

La rémunération est répartie, soit entre les sauveteurs, soit entre les propriétaires, le capitaine et l'équipage des navires sauveteurs.

La proportion dans laquelle devra se faire cette répartition est fixée par la convention des parties ou, à défaut, par le tribunal en tenant compte des éléments d'appréciations stipulés dans l'article 5.3.04.

Un décret fixera les modalités de répartition entre l'Etat et l'équipage en ce qui concerne l'assistance accomplie par les navires publics.

Si le navire sauveteur 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.

Art. 5.3.15. - 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 8 chapitre 3.

Art. 5.3.16. - 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 malgache.

CHAPITRE 4

Epaves ordinaires

Art. 5.4.01. - Définition

Sous réserve des conventions internationales en vigueur, constituent des épaves maritimes soumises aux dispositions du présent chapitre :

1° les engins flottants et les navires en état d'innavigabilité et qui sont abandonnés par leur équipage qui n'en assure plus la garde ou la surveillance, ainsi que leurs approvisionnements et leurs cargaisons ;

2° les aéronefs abandonnés en état d'innavigabilité ;

3° les embarcations, machines, agrès, ancres, chaînes, engins de pêche abandonnés et les débris des navires et des aéronefs ;

4° les marchandises jetées ou tombées à la mer.

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

Art. 5.4.02. - Domaine d'application

Les épaves des navires et aéronefs de nationalité étrangère et les marchandises en provenant sont soumises aux règles du présent chapitre.

Toutefois, celles-ci ne s'appliquent pas aux épaves maritimes de caractère archéologique ou historique visées par les articles 13.06, 5.8.01 et suivants.

Art. 5.4.03. - 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 en faire la déclaration à l'autorité administrative maritime dans les quarante huit heures après la découverte de l'épave ou l'arrivée dans le premier port.

Art. 5.4.04. - Obligations de l'Administration

L'autorité administrative maritime prend toutes les mesures utiles au sauvetage et à la conservation de l'épave y compris la cargaison. Elle peut, moyennant indemnité, requérir toute personne physique ou morale capable d'y participer aussi que tous matériels, moyens de transport et magasins. Pour ces motifs, elle peut donner l'ordre d'occuper ou de traverser des

propriétés privées.

Art. 5.4.05. - Obligations de l'armateur

Si l'armateur est identifié, il doit déclarer son intention à l'autorité administrative maritime en choisissant soit l'abandon, soit le relèvement de l'épave. Dans tous les cas, il doit consigner auprès du Trésor Public une caution fixée par l'administration destinée à garantir le remboursement des frais engagés pour le relèvement de l'épave et de sa cargaison ainsi que le paiement des amendes et dommages-intérêts éventuels. Si le propriétaire ne se prononce pas pour le délaissement ou pour le relèvement de l'épave dans un délai de trois mois, ou s'il n'a pu être identifié dans un délai d'un an, l'administration peut 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. 5.4.06. - Obligations du sauveteur

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 à l'article 7.10.03 du présent Code.

Art. 5.4.07. - Relèvement d'office de l'épave dans l'immédiat

L'autorité administrative maritime peut procéder immédiatement au relèvement d'office de l'épave aux frais et risques du propriétaire sans attendre les délais fixés à l'article ci-dessous dans les cas suivants :

- 1° si l'épave forme un obstacle à la navigation ou à la pêche ;
- 2° si l'épave constitue une menace à l'environnement ;
- 3° si la récupération de l'épave présente un intérêt général.

Art. 5.4.08. - Remise au propriétaire ou vente

Un décret fixera les conditions dans lesquelles les épaves seront, soit remises à leurs propriétaires, soit mises en vente.

Art. 5.4.09. - Affectation du produit de la vente

Le produit de la vente des épaves, déduction faite des frais de gestion et de vente, de la rémunération de l'inventeur et du sauveteur, des droits de douane et autres taxes, est versé en dépôt au Trésor public.

Si l'armateur a opté pour l'abandon de l'épave ou s'il n'a pu être identifié dans un délai de trente ans, la somme déposée est acquise au budget général de l'Etat.

Art. 5.4.10. - Rémunération de l'inventeur

La rémunération due à l'inventeur par le propriétaire de l'épave est fixée par accord entre les parties.

S'il y a désaccord, l'affaire est soumise à l'arbitrage de l'autorité administrative maritime

Si ses propositions sont rejetées, le différend est tranché par le tribunal du lieu où l'épave a été trouvée.

Art. 5.4.11. - Rémunération du sauveteur

Le sauveteur est rémunéré dans les conditions fixées par l'article 5.3.04.

Art. 5.4.12. - Répartition de la rémunération

S'il y a plusieurs sauveteurs, la rémunération est répartie entre eux conformément aux dispositions de l'article 5.3.04.

Lorsqu'un navire a contribué au sauvetage, 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.

Art. 5.4.13. - Epave appartenant à l'Etat

Toutefois, par dérogation aux dispositions qui précèdent, l'autorité administrative maritime peut, d'accord avec la ou les administrations intéressées, soit fixer une rémunération

forfaitaire pour les objets sauvés qui appartiennent à l'Etat, soit interdire leur relèvement.

Art. 5.4.14. - Sûreté et prescription

La rémunération du sauveteur est privilégiée sur l'épave sauvée.

Le propriétaire qui la réclame n'en obtiendra la restitution qu'après paiement de la rémunération ou éventuellement consignation d'une somme suffisante pour en assurer le paiement.

Le droit de l'inventeur et du sauveteur à rémunération est prescrit par un délai de deux ans à compter du jour du sauvetage.

Art. 5.4.15. - Détournement d'épaves

En cas de vol ou de détournement d'épaves, l'autorité administrative maritime dresse les procès-verbaux de contravention et les transmet au procureur de la République.

Elle a le droit d'interroger les témoins et de faire des perquisitions après avoir reçu un ordre écrit de l'autorité judiciaire ou immédiatement en cas de flagrant délit.

CHAPITRE 5

Epaves d'intérêt historique, archéologique ou culturel

Art. 5.5.01. - Définition

Sont considérés comme épaves maritimes d'intérêt historique, archéologique ou culturel les objets énumérés à l'article 5.4.01 dont l'immersion dans la zone économique exclusive de la République de Madagascar remonte à plus de trente ans.

Art. 5.5.02. - Priorité

Les épaves maritimes d'intérêt historique, archéologique ou culturel sont propriété de l'Etat. Leurs anciens propriétaires n'ont droit à aucune indemnité.

Art. 5.5.03. - Découverte fortuite d'épave

Toute découverte fortuite d'épave doit faire auprès de l'autorité

administrative maritime l'objet d'une déclaration précisant la date de la découverte, l'identité et l'adresse de l'inventeur, la nature et l'emplacement de l'épave.

Celle-ci est prise en inventaire respectivement par le ministère chargé de la Marine Marchande et le ministère chargé de la protection du Patrimoine national.

L'épave ne peut être ni déplacée, ni modifiée sans l'autorisation conjointe des deux ministères susvisés.

Art. 5.5.04. - Inscription au registre du patrimoine national

Après traitement, l'épave récupérée fait l'objet d'une procédure d'inscription dans le registre du patrimoine national, conformément aux dispositions de l'ordonnance n° 82-029 du 6 novembre 1982 relative à la protection, la sauvegarde et la conservation du patrimoine national.

Art. 5.5.05. - Rémunération de l'inventeur

Sous réserve de respecter les dispositions de l'article 5.8.03, toute personne ayant découvert et/ ou relevé fortuitement une épave maritime d'intérêt historique, archéologique ou culturel est rémunérée dans les conditions fixées par les articles 5.4.10 et 5.4.11.

Art. 5.5.06. - Prospection et / ou relèvement d'épave

Toute personne physique ou morale désirant prospecter et/ ou relever une épave maritime d'intérêt historique, archéologique ou culturel doit faire une demande de concession auprès de l'autorité administrative maritime qui le soumettra à l'étude d'une commission interministérielle ad hoc.

Art. 5.5.07. - Choix du concessionnaire

La concession peut être accordée à toute personne physique ou morale offrant de sérieuses garanties éthiques, techniques et financiers.

Le contrat doit être passé en priorité, avec l'inventeur de l'épave si ce dernier présente les garanties requises.

Art. 5.5.08. - Contrat de concession

Un arrêté interministériel fixera :

1° le modèle de contrat de concession qui sera signé par le concessionnaire et l'Etat représenté conjointement par le Ministre chargé de la Marine Marchande et le Ministre chargé de la Protection du Patrimoine National ;

2° les pièces à joindre à toute demande de concession.

LIVRE VI **AUTORITE ADMINISTRATIVE MARITIME**

Art. 6.1.01. - Organisation

L'organisation administrative maritime fera l'objet en tant que de besoin d'un décret pris sur le rapport du Ministre chargé de la Marine Marchande.

LIVRE VII LE RÉGIME DISCIPLINAIRE ET PÉNAL

CHAPITRE PREMIER Dispositions générales

Art. 7.1.01. - Domaine d'application

Sont soumises à toutes les dispositions du présent livre :

1° toutes les personnes de quelque nationalité qu'elles soient, inscrites sur le rôle d'équipage d'un navire malgache à partir du jour de leur embarquement administratif, jusque et y compris le jour de leur débarquement administratif ;

2° toutes les personnes de quelque nationalité qu'elles soient, qui se trouvent, en fait, à bord d'un navire malgache, soit comme pilote, soit comme passager proprement dit, soit en vue d'effectuer le voyage pendant tout le temps de leur présence sur le navire ;

3° toutes les personnes de quelque nationalité qu'elles soient qui, bien que non présentes à bord, ont commis un des délits prévus au présent livre.

Les membres de l'équipage et les marins passagers naufragés, absents irrégulièrement ou délaissés, qui ont été embarqués

pour être rapatriés, continuent à être soumis aux présentes dispositions en cas de perte du navire, jusqu'à ce qu'ils aient pu être remis soit à une autorité malgache ou à un Etat ayant conclu avec la République de Madagascar des accords particuliers, soit à l'autorité étrangère locale.

Art. 7.1.02. - Définition

Pour l'application des dispositions contenues dans le présent livre :

l'expression de " capitaine " désigne le capitaine ou patron ou, à défaut, la personne qui exerce régulièrement, en fait, le commandement du navire ;

l'expression de " officier " désigne le second, les lieutenants, le chef mécanicien, les officiers mécaniciens, les radioélectriciens, les commissaires, les médecins, les élèves officiers ainsi que toutes personnes portées comme officiers sur le rôle d'équipage ;

l'expression de " maître " désigne les maîtres d'équipage, les maîtres charpentiers, les graisseurs, les premiers chauffeurs, les maîtres d'hôtel ou assimilés, ainsi que toutes personnes portées comme maîtres sur le rôle d'équipage ;

l'expression de " homme d'équipage " désigne toutes les personnes de l'équipage, quel que soit leur sexe, qui sont inscrites sur le rôle d'équipage ;

l'expression de " passager " désigne les passagers proprement dits ainsi que toutes les personnes qui se trouvent en fait à bord du navire, en vue d'effectuer le voyage ;

l'expression de " chef d'arrondissement maritime " désigne à Madagascar le fonctionnaire chargé du service de la Marine Marchande dans les arrondissements maritimes, dans les rades et ports étrangers, les consuls de Madagascar à l'exclusion des agents consulaires ;

l'expression de " bord " désigne le navire, ses embarcations et ses moyens de communication avec la terre.

Art. 7.1.03. - Procédure

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.

Art. 7.1.04. - Jugement à l'étranger

Aucune poursuite ne peut être exercée, en application des dispositions du présent livre, 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 ou prescrit sa peine ou obtenu sa grâce.

Art. 7.1.05. - 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 Madagascar.

CHAPITRE 2

Fautes contre la discipline

Art. 7.2.01. - Emprisonnement préventif

Le capitaine a, dans l'intérêt commun, sur toutes les personnes présentes à bord, pour quelque cause que ce soit et autant que la nécessité l'exige, l'autorité que comportent le maintien de l'ordre, la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition entreprise.

Il peut employer, à ces fins, tout moyen de coercition utile et requérir les personnes embarquées de lui prêter main forte. Les mesures prises par le capitaine et les circonstances qui les ont motivées doivent être mentionnées chaque jour au livre de

discipline institué par l'article suivant.

Les personnes qui auraient été privées de leur liberté doivent, sauf impossibilité mentionnée au livre de discipline, être conduites sur le pont au moins deux fois par jour, pendant une heure chaque fois.

Art. 7.2.02. - Livre de discipline et livre de punitions

Il sera lors de l'armement du navire ouvert un livre spécial dit "livre de discipline" qui sera coté et paraphé par l'autorité administrative maritime du port d'armement.

Le capitaine ou l'autorité administrative maritime, selon le cas, mentionne au livre de discipline, la nature des fautes de discipline ou les circonstances des crimes ou délits commis à bord, les résultats des enquêtes effectuées, les punitions infligées et les mesures spéciales ordonnées.

Le livre de discipline doit être présenté pour visa au bureau de l'autorité administrative ou à la chancellerie du consulat dans les vingt quatre heures de son arrivée dans un port.

Pour les navires de moins de dix tonneaux de jauge brute la tenue du livre de discipline peut être rendue facultative par décision de l'autorité administrative maritime.

Il est tenu, en outre par chaque chef de circonscription maritime, un livre spécial dit "livre de punitions" qui mentionne les punitions infligées, les enquêtes ouvertes pour délits ou crimes, les suites qui y ont été données.

Les punitions infligées ainsi que les fautes qui les ont provoquées sont inscrites à la diligence du chef de circonscription maritime dans la fiche d'immatriculation de l'intéressé.

Art. 7.2.03. - Fautes contre la discipline

Sont réputés fautes contre la discipline :

- 1° la désobéissance ou le refus d'obéir à tout ordre concernant le service ;
- 2° l'ivresse à bord sans désordre et en dehors du service ;
- 3° toute faute dans l'exercice de la profession de nature à nuire à la sécurité ;
- 4° le manque de respect envers un supérieur ou les insultes

directement adressées à un inférieur, à bord ou à terre ;
5° les querelles et disputes sans voies de fait ;
6° la négligence dans un service de quart ou de garde ;
7° le fait d'avoir allumé du feu sans permission ou fumé dans un endroit interdit ;
8° l'emploi non autorisé sans perte, dégradation ou abandon d'une embarcation du navire ;
9° l'absence irrégulière du bord d'un marin lorsque son absence n'a pas eu pour conséquence de lui faire manquer le départ du navire ;
10° les larcins ou filouteries dont l'importance ne justifierait pas aux yeux de l'autorité administrative maritime qualifiée pour prononcer la sanction, le dépôt d'une plainte pour le vol ;
11° les infractions concernant la police intérieure du navire ou la police de la navigation dont l'importance ne justifierait pas, aux yeux de l'autorité administrative qualifiée pour prononcer la sanction, le dépôt d'une plainte.

Art. 7.2.04. - Amendes disciplinaires

Les fautes contre la discipline sont punies d'une amende de 300 000 à 3 000 000 francs malgaches pour les officiers et les passagers ; de 50 000 à 500 000 francs malgaches pour les maîtres et hommes d'équipage.

Le droit de connaître des fautes contre la discipline est attribué aux chefs d'arrondissements maritimes.

Le montant des amendes disciplinaires est versé au budget général de l'Etat.

Art. 7.2.05. - Enquête préliminaire par le capitaine

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 un procès-verbal signé des témoins, qui relate la nature de la faute relevée, les noms et les déclarations des témoins et les explications de l'intéressé et qui est transcrit au livre de discipline après lecture à l'intéressé.

Art. 7.2.06. - Saisine de l'autorité administrative maritime

Lorsque l'autorité 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 fournies ne sont pas de nature à le disculper, l'autorité saisie inflige à l'intéressé l'amende prévue à l'article 7.2.04 et éventuellement un avertissement avant le débarquement. La punition est mentionnée au livre de discipline du navire et au livre de punitions de l'arrondissement maritime avec les motifs le justifiant.

L'intéressé peut se faire assister d'un conseil de son choix.

Art. 7.2.07. - Recours contre la décision administrative

Le recours formé par la personne punie contre une décision rendue en matière disciplinaire par un chef d'arrondissement maritime est adressé dans un délai de deux jours francs au chef du Service de la Marine Marchande.

Le chef du Service de la Marine Marchande provoque sans délai les explications du chef d'arrondissement maritime, celles du prévenu et tous les témoignages supplémentaires qu'il juge utiles, puis il statue par décision motivée.

Les décisions du chef du Service de la Marine Marchande sont susceptibles de recours devant le tribunal administratif pour excès de pouvoir.

Art. 7.2.08. - Retrait du titre

Le Ministre chargé de la Marine Marchande peut, pour faute contre l'honneur, pour faute dans l'exercice de la profession ou pour incapacité physique, prononcer contre tout marin, breveté ou diplômé, ou tout pilote commissionné soit directement dans le cas de condamnation devenue définitive à une peine afflictive ou infamante, soit dans tous les autres cas après avoir pris l'avis d'une commission ad hoc, le retrait temporaire ou

définitif, partiel ou total, des droits et prérogatives afférents à la nature du brevet ou du diplôme ou de la commission de pilote dont il est titulaire.

La composition, les règles relatives à la constitution et au fonctionnement de la commission ad hoc et au mode d'exécution des décisions intervenues seront déterminées par décret.

Tout marin breveté ou diplômé, ou tout pilote, qui est envoyé devant une commission ad hoc est, de ce fait et jusqu'à ce qu'il ait été statué à son égard, suspendu de l'exercice des droits et prérogatives afférents à la nature de son brevet ou diplôme ou commission.

Toutefois, le Ministre chargé de la Marine Marchande peut, par décision spéciale, en attendant l'avis de la commission ad hoc, maintenir l'intéressé à titre provisoire, dans la possession partielle ou totale des droits et prérogatives dont il est titulaire.

Art. 7.2.09. - Interdiction de toute fonction à bord

Le Ministre chargé de la Marine Marchande peut, pour faute grave dans l'exercice de la profession ou pour incapacité physique, interdire à toute personne, soit définitivement, soit temporairement, l'exercice de toute fonction à bord qui serait incompatible avec l'incapacité professionnelle ou physique de l'intéressé.

Cette interdiction est prononcée après une enquête contradictoire dans laquelle l'intéressé est entendu.

CHAPITRE 3

Compétence et procédure

Art. 7.3.01. - Juridictions compétentes

La connaissance des crimes et délits commis à bord des navires malgaches appartient aux juridictions de droit commun. Toute condamnation pour crime ou délit prévu par le présent livre donne lieu à l'établissement d'un extrait du jugement ou de l'arrêt qui est adressé au chef de l'arrondissement maritime d'immatriculation du condamné.

Art. 7.3.02. - Recherches et constatations

Les crimes et délits commis à bord sont recherchés et constatés soit sur la plainte de toute personne intéressée, soit d'office :

1° par les Inspecteurs de la Marine Marchande ;

2° par les officiers de police judiciaire, les officiers et officiers mariniers commandant les bâtiments ou embarcations de la République de Madagascar ou d'un Etat ayant conclu avec la République de Madagascar des accords particuliers, les gendarmes, les agents des douanes et autres fonctionnaires spécialement habilités ;

3° par les capitaines des navires à bord desquels les crimes et délits ont été commis.

Art. 7.3.03. - Procès - verbaux

Les procès-verbaux dûment signés, établis par les agents énumérés aux alinéas 1° et 2° de l'article ci-dessus, font foi jusqu'à preuve du contraire ; ils ne sont pas soumis à l'affirmation.

Les procès-verbaux sont transmis directement par leurs auteurs au procureur de la République et au chef d'arrondissement maritime dans la circonscription duquel ils se trouvent ou sont en service.

Art. 7.3.04. - Enquête préliminaire et emprisonnement préventif par le capitaine

Dès que le capitaine a connaissance d'un crime ou délit commis à bord, il procède à une enquête préliminaire.

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

En cas de nécessité, le capitaine peut faire arrêter préventivement l'inculpé. L'emprisonnement préventif est subordonné à l'observation des règles prévues à l'article 7.2.01.

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

compétente.

Le capitaine adresse sa plainte et les pièces de l'enquête préliminaire au chef d'arrondissement maritime du premier port où le bâtiment fait escale.

Art. 7.3.05. - Saisine de l'autorité consulaire

Hors de Madagascar, le capitaine saisit l'autorité consulaire malgache la plus proche.

Si les faits incriminés ne constituent qu'une faute de discipline, l'autorité consulaire vise le livre de discipline qui sera présenté par le capitaine au chef de l'arrondissement 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 incarcération sur le bâtiment, soit son débarquement et son rapatriement dans les conditions prévues par l'article 3.7.08.

Dans tous les cas, l'autorité consulaire adresse sous pli fermé et scellé au Ministre chargé de la Marine marchande le dossier de l'affaire qui sera transmis à l'arrondissement maritime où est immatriculé le marin.

Art. 7.3.06. - Saisine de l'autorité administrative maritime

A Madagascar, l'Inspecteur de la Marine Marchande saisi par le capitaine ou par l'un des agents énumérés aux alinéas 1° et 2° de l'article 7.3.02 ou agissant d'office, complète s'il y a lieu, l'enquête effectuées par le capitaine ou procède à une enquête préliminaire, puis il statue dans les conditions ci-après :

1° si les faits incriminés ne constituent qu'une faute de discipline, l'Inspecteur de la Marine marchande inflige au prévenu une amende disciplinaire prévue par l'article 7.2.04.

2° si les faits incriminés constituent un délit, l'Inspecteur de la marine marchande saisit le procureur de la République près le tribunal dont relève le chef lieu de l'arrondissement maritime.

Art. 7.3.07. - Crime ou délit commis par le capitaine

Lorsque le crime ou le délit a été commis par le capitaine ou avec sa complicité, l'Inspecteur de la Marine Marchande procède dès qu'il a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire.

Lorsque le crime ou le délit prévu à l'alinéa précédent a été commis hors de Madagascar, l'autorité consulaire adresse le dossier de l'affaire sous pli scellé et fermé au Ministre chargé de la Marine Marchande qui saisit l'autorité judiciaire.

Dans les mêmes circonstances, et si la gravité des faits incriminés ou la sécurité du navire, de l'équipage ou des passagers lui semblent l'exiger, l'Inspecteur de la Marine marchande prononce l'incarcération provisoire du capitaine ou son renvoi dans un port malgache, et il prend alors, autant que possible d'accord avec l'armateur, les mesures nécessaires afin de pourvoir à son remplacement.

Lorsque le crime ou le délit a été commis à Madagascar, l'Inspecteur de la Marine Marchande saisit le procureur de la République près le tribunal dont relève le chef-lieu de l'arrondissement maritime.

Art. 7.3.08. - 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 malgaches.

Le ministère public ne peut engager les poursuites qu'au vu des conclusions de l'Inspecteur de la Marine Marchande ou à l'expiration d'un délai de huit jours après qu'il aura réclamé ces conclusions par lettre recommandée.

L'Inspecteur de la Marine Marchande doit, s'il le demande, être entendu par le tribunal.

Art. 7.3.09. - Action civile

La partie lésée a, pour tout crime ou délit, le droit de se porter partie civile devant les juridictions de droit commun conformément aux textes en vigueur. Toutefois, elle ne peut donner citation directement au prévenu devant le tribunal

correctionnel mais doit saisir le juge d'instruction conformément aux dispositions des articles 183 et suivants de Code de procédure pénale.

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.

Art. 7.3.10. - Action contre l'équipage d'un navire étranger

En cas d'urgence lorsqu'il s'agit des faits prévus par les chapitres 5 et 6 du présent livre et imputables à une ou plusieurs personnes appartenant à l'équipage d'un navire étranger, le chef d'arrondissement maritime peut, sans préjudice des mesures de droit commun, arrêter le navire jusqu'au dépôt au Trésor public d'un cautionnement destiné à garantir l'exécution des condamnations et dont le montant sera fixé par décret.

En cas de condamnation définitive et non exécutée, le cautionnement est acquis au budget général de l'Etat, déduction faite des frais et des réparations civiles.

Pour assurer l'exécution de ces décisions, le chef d'arrondissement maritime peut requérir les autorités du port de s'opposer à la libre sortie du navire, ou ordonner lui-même les mesures matérielles empêchant le départ du navire.

CHAPITRE 4

Crimes et délits touchant la police intérieure du navire

Art. 7.4.01. - Retard à l'appareillage du navire

Est puni d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 50 000 à 1 000 000 francs malgaches 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. 7.4.02. - 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, si le navire se trouvait en sûreté dans un

port, d'un emprisonnement de dix jours à deux ans, et si le navire était en rade foraine ou en mer, d'un emprisonnement d'un an à deux ans.

Art. 7.4.03. - Absence du capitaine pendant la manœuvre du navire

Est puni d'une amende de 500 000 à 3 000 000 francs malgaches, tout capitaine qui ne se tient pas en personne dans son navire, à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières.

Art. 7.4.04. - Abus d'autorité, outrage et menace, actes de violence envers un homme 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 500 000 à 3 000 000 francs malgaches et d'un emprisonnement de dix jours 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 hommes d'équipage.

Tout capitaine, officier ou maître, qui hors les motifs légitimes visés à l'article 7.2.01 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 des articles 186 et 198 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. 7.4.05. - Négligence dans la tenue des documents

Est puni pour chacune des infractions visées ci-après d'une amende de 500 000 à 3 000 000 francs malgaches 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

articles 59, 62, 86, 87, 988 et 999 du Code civil ;
3° de tenir régulièrement le journal de bord, le livre de discipline et autres documents réglementaires conformément aux dispositions des articles 10.1.04 et 10.1.18.

Art. 7.4.06. - Faux en écriture

Est puni de la peine prévue par l'article 147 du Code pénal, tout capitaine, officier, maître ou homme 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 l'article 148 alinéa 3 du même Code.

Art. 7.4.07. - Complicité d'usurpation de titres

Est puni d'un emprisonnement de dix jours à six mois tout capitaine qui favorise par son consentement, l'usurpation d'un titre pour exercer une fonction à bord.

La même peine d'emprisonnement, à laquelle il peut être joint une amende de 500 000 à 5 000 000 francs malgaches, est prononcée contre l'armateur qui serait son complice.

Art. 7.4.08. - Immixtion de l'armateur dans les fonctions du capitaine

Est puni des peines prévues à l'article 7.7.03 tout armateur ou propriétaire qui contrevient aux dispositions du dernier alinéa de l'article 10.1.03.

Art. 7.4.09. - 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 50 000 à 250 000 francs malgaches.

En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double et le tribunal pourra prononcer, en outre, une peine de trois jours à un mois d'emprisonnement.

Art. 7.4.10. - 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 fraude ou de contrebande de nature à entraîner une condamnation pénale pour l'armement, est punie d'un emprisonnement de dix jours à trois mois.

Si le coupable est le capitaine, la peine peut être doublée.

Art. 7.4.11. - Fausse route, destruction irrégulière

Est puni de cinq ans à dix ans de travaux forcés, 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. 7.4.12. - Faits visés aux articles 10.1.15 et 10.1.19

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 10.1.15 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 10.1.19.

Art. 7.4.13. - 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 dix jours à trois mois ou d'une amende de 100 000 à 500 000 francs malgaches.

Art. 7.4.14. - Altération de la cargaison

Tout capitaine, officier ou homme d'équipage qui altère des marchandises faisant partie de la cargaison, est puni d'un emprisonnement de deux ans à cinq ans.

Art. 7.4.15. - 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 ans 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. 7.4.16. - Détournement des effets du bord

Toute personne embarquée qui, volontairement détourne, détériore ou vend un objet utile à la navigation, à la manoeuvre ou à la sécurité du navire, ou qui vend des vivres embarqués pour le service du bord, est punie d'un emprisonnement d'un mois à deux ans.

Art. 7.4.17. - Vols à bord

Les vols commis à bord sont punis conformément aux dispositions du Code pénal.

Toutefois, les circonstances aggravantes prévues par l'alinéa 1°, 2° et 3° de l'article 386 du Code pénal ne modifient pas la nature de l'infraction qui reste un simple délit puni par des peines prévues par l'article 401 du Code pénal.

Les dispositions précédentes ne font pas obstacle à l'application des articles 7.2.03 et 7.2.04 du présent Code.

Art. 7.4.18. - Non remboursement des avances perçues

Tout marin qui, après avoir reçu devant le chef d'arrondissement maritime 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 à l'article 406 du Code pénal relatif à l'abus de confiance.

Art. 7.4.19. - Introduction d'alcool sans autorisation

Est punie d'un emprisonnement de dix jours à un mois toute personne embarquée coupable d'avoir introduit à bord de l'alcool ou des boissons spiritueuses ou d'en avoir facilité l'introduction à bord sans l'autorisation expresse du capitaine.

Est puni d'une peine double le capitaine ou l'armateur qui a embarqué ou 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. 7.4.20. - Ivresse à bord

Est puni d'un emprisonnement de dix jours 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 7.2.08 du présent Code.

Art. 7.4.21. - Outrage et menace

Est puni d'un emprisonnement de dix jours à six mois, tout officier, maître ou homme d'équipage qui se rend coupable d'outrage par parole, geste ou menace envers un supérieur.

Art. 7.4.22. - 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 sans qu'il en soit résulté une incapacité de travail de plus de vingt jours.

Si les voies de fait ont occasionné une incapacité de travail de plus de vingt jours, la peine est portée à deux mois au moins et à cinq ans au plus.

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 faites 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. 7.4.23. - Refus d'obéissance

Est puni d'un emprisonnement de dix jours à six mois tout homme d'équipage qui a, après une sommation formelle du capitaine ou d'un officier spécialement désigné à cet effet par le capitaine, refusé d'obéir ou résisté 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. 7.4.24. - 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 formelle, 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. 7.4.25. - 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.

CHAPITRE 5

Délits concernant la police de navigation

Art. 7.5.01. - Défaut d'acte de naturalisation

Tout armateur qui se livre à une navigation maritime sans être muni, conformément aux lois et règlements, d'un acte de naturalisation ou qui n'exhibe pas son acte de naturalisation à la première réquisition des autorités, est puni d'une amende de 500.000 à 5.000.000 francs malgaches pour les bâtiments ayant une jauge brute entre 10 et 100 tonneaux et de 5.000.000 à 50.000.000 francs malgaches pour les bâtiments de plus de 100 tonneaux de jauge brute.

Art. 7.5.02. - Défaut de titre de navigation

Est puni de la peine prévue à l'article 7.5.01, 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.

Art. 7.5.03. - 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'arrondissement maritime ou à la chancellerie du consulat, soit dans les vingt quatre heures de son arrivée dans un port malgache ou dans un port étranger où réside un consul général, un consul ou un vice-consul de Madagascar ou d'un Etat ayant conclu avec la République de Madagascar des accords particuliers lorsque le bâtiment doit séjourner plus de vingt quatre heures dans le port (jours fériés exclus), soit dès son arrivée si le bâtiment doit séjourner moins de vingt quatre heures dans le port, est puni d'une amende de 500.000 à 3.000.000 francs malgaches.

Art. 7.5.04. - 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 par l'autorité administrative maritime est puni, pour chaque personne irrégulièrement embarquée ou débarquée, d'une amende de 250.000 francs malgaches.

Art. 7.5.05. - 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 500.000 francs malgaches pour chaque passager irrégulier.

Sans préjudice de la mesure disciplinaire prévue par l'article 7.2.08, 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 500.000 à 25.000.000 francs malgaches et d'un emprisonnement de six mois à deux ans ou l'une de ces deux peines seulement.

Art. 7.5.06. - Passager clandestin

Toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée est punie d'une amende de 250.000 à 1.250.000 francs malgaches et d'un emprisonnement de dix jours à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, l'amende sera de 500.000 à 2.500.000 francs malgaches et l'emprisonnement de six 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. 7.5.07. - 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 250.000 à 2.500.000 francs malgaches et d'un emprisonnement de six jours 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 1.000.000 à 10.000.000 francs malgaches et l'emprisonnement de six mois à deux ans. La peine sera du double du maximum à l'égard des

personnes qui se sont concertées pour faciliter les embarquements clandestins.

Art. 7.5.08. - 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 malgache ou d'un Etat ayant conclu avec la République de Madagascar 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 2.500.000 à 25.000.000 francs malgaches et d'un emprisonnement de dix jours à deux mois 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. 7.5.09. - 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 500.000 à 5.000.000 francs malgaches 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 des dispositions des articles 237 à 243 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 malgaches.

Art. 7.5.10. - Usurpation de titres

Toute personne qui, sur un navire malgache, exerce sans l'autorisation de l'autorité administrative maritime 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 1.000.000 à 15.000.000 francs malgaches 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 1.000.000 à 15.000.000 de francs malgaches.

Art. 7.5.11. - Usage de faux pour obtenir un passeport ou livret de marin

Toute personne qui contracte ou tente de contracter un engagement maritime en produisant sciemment de fausses pièces d'identité ou un passeport de marin obtenu frauduleusement est punie d'un emprisonnement de dix jours à six mois. La peine est doublée 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. 7.5.12. - 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 250.000 à 1.250.000 francs malgaches et d'un emprisonnement de dix jours 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. 7.5.13. - Inobservation des règlements sur les marques extérieures des navires

Tout capitaine qui ne se conforme pas aux dispositions fixées

par décret sur les marques extérieures d'identité des navires, ou qui efface, altère, couvre ou masque lesdites marques, est punie d'une amende de 250.000 à 2.500.000 francs malgaches

Art. 7.5.14. - Refus d'obtempérer aux ordres de l'autorité administrative maritime

Toute personne, même étrangère, embarquée sur un navire malgache 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'autorité administrative 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 six mois et d'une amende de 250.000 à 2.500.000 francs malgaches ou de l'une de ces deux peines seulement.

La même peine est encourue par toute personne embarquée sur un navire malgache qui, hors des eaux territoriales malgaches, ne se conforme pas aux ordres régulièrement donnés par un consul général, consul ou vice-consul de Madagascar ou d'un Etat ayant conclu avec la République de Madagascar des accords particuliers, par une autorité maritime qualifiée, ou par le commandant d'un bâtiment de guerre de la République de Madagascar ou d'un Etat ayant conclu avec la République de Madagascar des accords particuliers.

Lorsque la personne ayant commis l'une des infractions prévues aux deux paragraphes précédents est embarquée sur un navire malgache ou étranger qui se trouve ou vient à se trouver dans un port, rade ou mouillage de Madagascar, 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 décret 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. 7.5.15. - Délit de fuite

Tout capitaine qui, en mer, n'obéit pas à l'appel d'un bâtiment de guerre de la République de Madagascar ou d'un Etat ayant conclu avec la République de Madagascar des accords particuliers et le contraint à faire usage de la force, est puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans.

Art. 7.5.16. - Passage non inoffensif

Tout capitaine et membre de l'équipage d'un navire étranger qui n'exercent pas le passage inoffensif dans les eaux territoriales sont punis d'une amende de 50.000.000 à 1.000.000.000 francs malgaches et d'un emprisonnement de cinq à dix ans, confiscation du navire et de sa cargaison 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 malgache.

Art. 7.5.17. - 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, sera poursuivie selon l'article 115 du Code pénal.

Art. 7.5.18. - Attentat aux mœurs

Toute personne qui commet à bord un attentat aux mœurs sera passible des peines prévues aux articles 330, 331, 332, 333, 334, 334 bis, 335, du Code pénal.

Art. 7.5.19. - Introduction de stupéfiants et de substances psychotropes.

Toute personne qui introduit, détient, prépare ou consomme à bord des stupéfiants et des substances psychotropes sera passible des peines prévues par l'ordonnance n° 60.073 du 28

juillet 1960 relative à la répression du chanvre indien dit “ rongony ”.

CHAPITRE 6

Pertes de navires, abordages, échouements et autres accidents de navigation

Art. 7.6.01. - Domaine d'application

Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux personnes, mêmes étrangères, qui se trouvent sur un navire étranger lorsque l'infraction a lieu dans la mer territoriale malgache.

Art. 7.6.02. - Destruction volontaire d'un navire

Toute personne qui échoue, perd ou détruit volontairement et dans une intention criminelle un navire quelconque ; par quelque moyen que ce soit, est punie de dix à vingt ans de travaux forcés.

Le maximum de la peine est appliqué au délinquant qui est chargé à quelque titre que ce soit, de la conduite du navire ou qui le dirige comme pilote.

Art. 7.6.03. - Inobservation des règlements pour prévenir les abordages

Est puni de dix jours à trois mois d'emprisonnement et d'une amende de 250.000 à 1.250.000 francs malgaches ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine ou chef de quart qui se rend coupable d'une infraction aux règles prescrites par les règlements maritimes, soit sur les feux à allumer la nuit et les signaux à faire en temps de brume, soit sur la route à suivre, soit sur les manœuvres à exécuter en cas de rencontre d'un bâtiment.

Est puni de la même peine, tout pilote qui se rend coupable d'une infraction aux règles sur la route à suivre.

Art. 7.6.04. - Négligence d'un officier entraînant un

accident

Si l'une des infractions prévues à l'article 7.6.03 ou tout autre fait de négligence imputable au capitaine, chef de quart ou pilote a occasionné pour le navire ou pour un autre navire, soit un abordage, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave du navire ou de sa cargaison, le coupable est puni de six mois à deux ans d'emprisonnement et d'une amende de 2.000.000 à 15.000.000 francs malgaches ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si l'infraction a eu pour conséquence la perte ou l'innavigabilité absolue d'un navire ou la perte d'une cargaison, ou si elle a entraîné soit des blessures graves, soit la mort pour une ou plusieurs personnes, le coupable est puni d'un an à trois ans d'emprisonnement et d'une amende de 5.000.000 à 30.000.000 francs malgaches ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 7.6.05. - Négligence d'un subalterne provoquant un accident

Toute personne de l'équipage, autre que le capitaine, le chef de quart ou le pilote qui se rend coupable pendant son service d'un fait de négligence sans excuse, d'un défaut de vigilance ou de tout autre manquement aux obligations de son service ayant occasionné, pour un navire quelconque, soit un abordage, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible connu, soit une avarie grave d'un navire ou de sa cargaison, est punie d'un emprisonnement de six mois à un an et d'une amende de 500.000 à 5.000.000 francs malgaches ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si l'infraction a eu pour conséquence la perte ou l'innavigabilité absolue d'un navire ou la perte d'une cargaison, ou si elle a entraîné soit des blessures graves, soit la mort pour une ou plusieurs personnes, le coupable est puni d'un an à trois ans d'emprisonnement et d'une amende de 1.000.000 à 10.000.000 francs malgaches ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 7.6.06. - Non assistance après abordage

Est puni d'une amende de 1.000.000 à 20.000.000 francs malgaches et d'un emprisonnement de six mois à deux ans ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine qui, après abordage et autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, néglige d'employer tous les moyens dont il dispose pour sauver, du danger créé par l'abordage, l'autre bâtiment, son équipage et ses passagers.

Est puni de la même peine le capitaine qui, hors le cas de force majeure, s'éloigne du lieu de sinistre avant de s'être assuré qu'une plus longue assistance est inutile à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers, et si le bâtiment a sombré, avant d'avoir fait tous ses efforts pour recueillir les naufragés. Si une ou plusieurs personnes ont péri par suite de la non-exécution des obligations visées au présent paragraphe, la peine peut être portée au double.

Après un abordage, le capitaine de chacun des navires abordés qui, s'il le peut sans danger pour son navire, son équipage ou ses passagers, ne fait pas connaître au capitaine de l'autre navire les noms de son propre navire et des ports d'attache, de départ et de destination de celui-ci, est puni d'une amende de 1.000.000 à 10.000.000 francs malgaches et d'un emprisonnement de dix jours à trois mois, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 7.6.07. - Non assistance par un pilote

En sus des dispositions prévues à l'article 4.2.10, est puni d'une amende de 1.000.000 à 10.000.000 francs malgaches et d'un emprisonnement de six à deux ans ou de l'une de ces deux peines seulement, le pilote qui ne prête pas assistance à un bâtiment en danger.

Art. 7.6.08. - Capitaine abandonnant son navire et papiers de bord

Est puni d'un emprisonnement de six mois à un an, tout capitaine qui, en cas de danger, abandonne son navire pendant le voyage sans l'avis des officiers et principaux de

l'équipage.

Est puni d'un emprisonnement d'un an à deux ans tout capitaine qui, en cas de danger et avant d'abandonner son navire, néglige d'organiser le sauvetage de l'équipage et des passagers et de sauver les papiers de bord, les dépêches postales et les marchandises les plus précieuses de la cargaison.

Est puni de la peine portée au paragraphe précédent, le capitaine qui, forcé d'abandonner son navire, ne reste pas à bord le dernier.

Art. 7.6.10. - Personne poussant un membre de l'équipage à commettre un délit

Est punie de la peine d'un an à cinq ans d'emprisonnement et d'une amende de 250.000 à 7.500.000 francs malgaches ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui, étant à terre ou à bord, provoquera par parole ou par écrit, un homme d'équipage ou l'équipage d'un navire à commettre l'un des délits prévus par le présent Code.

Art. 7.6.11. - Circonstance aggravante

Dans le cas où l'une des infractions prévues par les articles du présent chapitre a été commise par une personne exerçant le commandement dans les conditions irrégulières déterminées par l'article 7.5.10, la peine est portée au double.

CHAPITRE 7

Délits concernant la sécurité à bord

Art. 7.7.01. - Navigation avec un titre de sécurité périmé, refusé ou suspendu

Est puni d'une amende de 1.000.000 à 20.000.000 francs malgaches 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. 7.7.02. - Appareillage sans déclaration de partance

Est puni d'une amende de 500.000 à 10.000.000 francs malgaches tout capitaine qui enfreint les prescriptions de l'article 2.5.05.

Art. Art. 7.7.03. - Immixtion de l'armateur ou du propriétaire du navire

Le maximum des peines prévues aux articles 7.7.01 et 7.7.02 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. 7.7.04. - Provocation sans fondement d'une visite

Est puni de trois jours à six jours de prison et de 100.000 à 500.000 francs malgaches 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. 7.7.05. - Cas de récidive

Les peines d'amende et d'emprisonnement prévues au présent chapitre peuvent être portés au double en cas de récidive.

Il y a récidive lorsque, dans les douze mois qui précèdent les faits délictueux, le délinquant a déjà subi une condamnation pour des faits réprimés par le présent chapitre.

Art. 7.7.06. - 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 10 tonneaux.

CHAPITRE 8

Délits contre la réglementation du travail à bord

Art. 7.8.01. - Non-respect des réglementations du travail

Est puni d'une amende de 1.000.000 à 5.000.000 francs malgaches pour chaque infraction constatée, tout armateur ou propriétaire de navire qui ne se conforme pas aux prescriptions du présent Code relatives aux réglementations du travail, de la nourriture et du couchage à bord des navires et aux prescriptions des règlements pris pour leur application.

Est puni de la même peine sans préjudice des mesures disciplinaires prévues par l'article 7.2.08, tout capitaine qui commet personnellement ou d'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 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 mois qui précèdent, une condamnation pour des faits réprimés par le présent article.

Art. 7.8.02. - Embarquement d'un marin sans contrat d'engagement

Tout armateur qui embarque un marin sans contrat d'engagement est passible des peines prévues par l'article 7.8.01.

7.8.03. - Embarquement d'une personne non titulaire d'un passeport ou d'un livret d'identité de marin

Tout armateur ou tout capitaine qui embarque comme marin une personne non titulaire d'un passeport ou d'un livret d'identité de marin est passible des peines prévues par l'article 7.5.04.

Art. 7. 8.04. - Embarquement sans autorisation sur un navire étranger

Tout marin qui s'embarque sur un navire étranger sans autorisation est passible d'une amende de 150.000 à 1.500.000 francs malgaches sans préjudice de la mesure disciplinaire prévue par l'article 7.2.08. du présent Code.

Art. 7.8.05. - Non respect du droit de congé

Tout marin qui s'embarque plus de dix mois consécutifs ou qui se fait embarquer avant l'expiration de son congé légal est passible de la peine prévue par l'article 7.8.04.

Tout armateur ou tout capitaine qui garde un marin à bord plus de dix mois consécutifs ou qui rembarque un marin avant la fin de son congé légal est passible des peines prévues par l'article 7.8.01.

CHAPITRE 9

Délits concernant la protection des signalisations maritimes

Art. 7.9.01. - 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 à 1.000.000 francs malgaches et d'un emprisonnement de dix jours à un mois ou l'une de ces deux peines seulement.

Art. 7.9.02. - 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 qualifiée, et au plus tard dans les vingt quatre heures au premier port de relâche, est puni d'un emprisonnement de dix jours à trois mois et d'une amende de 500.000 à 50.000.000 francs malgaches ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 7.9.03. - 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 500.000 à 5.000.000 francs malgaches ou de l'une de ces deux peines seulement, le tout sans préjudice des dommages-intérêts.

Art. 7.9.04. - 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 mois.

CHAPITRE 10

Délits relatifs aux épaves maritimes

Art. 7.10.01. - 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 5.4.03 est punie d'un emprisonnement de six mois à cinq ans et d'une amende de 500.000 à 50.000.000 francs malgaches ou l'une de ces deux peines seulement.

L'épave est remise à son propriétaire ou mise en vente conformément aux dispositions de l'article 2.7.08

Art. 7.10.02. - Prospection illégale

Quiconque aura prospecté une épave maritime d'intérêt historique, archéologique ou culturel en violation de l'article 5.5.06 sera puni d'une amende de 10.000.000 à 50.000.000 francs malgaches et d'un emprisonnement de six mois à cinq ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 7.10.03. - 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, sera puni d'une amende de 50.000.000 à 500.000.000 francs malgaches 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 de l'ordonnance n° 82-029 du 6 novembre 1982.

CHAPITRE 11

Délits concernant la protection et la préservation du milieu marin

Art. 7.11.01. - Pollution du milieu marin par les navires malgaches

Sans préjudice des dommages-intérêts éventuels, sera puni d'une amende de 10.000.000 à 10.000.000.000 francs malgaches 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. 7.11.02. - Cas des navires étrangers

Dans la mer territoriale malgache et dans les eaux intérieures malgaches, 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. 7.11.03. - Pollution commise par une personne non

membre de l'équipage

Sera punie des peines à l'article 7.9.02 toute personne physique ou morale qui, par son activité en mer ou à terre, porte atteinte à la protection et à la préservation du milieu marin.

CHAPITRE 12

Infractions à l'organisation générale des transports

Art. 7.12.01. - Infraction aux articles 2.7.01 et 2.6.01

Est puni d'une amende de 500.000 à 50.000.000 francs malgaches toute personne qui construit ou fait construire, affrète ou vend un navire sans avoir reçu le visa de l'administration.

Art. 7.12.02. - Infraction aux dispositions du chapitre 1 du livre 4

Est puni d'une amende de 1.000.000 à 50.000.000 francs malgaches tout armateur ou propriétaire de navire qui enfreint les prescriptions du chapitre I du livre du présent Code, notamment dans les cas suivants :

- non-respect des transport réservés (article 4.1.02) ;
- non-possession d'une police d'assurance en cours de validité (article 4.1.03) ;
- navires étrangers sans consignataire (article 4.1.05) .

Art. 7.12.03. - Vente d'un navire grevé d'hypothèques

En sus de l'amende prévue à l'article 7.12.02, la vente volontaire d'un navire grevé d'hypothèques à un étranger en quelque lieu qu'elle intervienne, est punie des peines portées à l'article 408 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 à l'article 408 du Code pénal.

CHAPITRE 13

Piraterie

Art. 7.13.01. - 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 de naturalisation, rôle d'équipage, commissions ou autres documents constatant la légitimité de l'expédition sera poursuivi et jugé comme pirate.

Les capitaines, les chefs et officiers seront punis de la peine de travaux forcés à perpétuité, et les autres hommes de l'équipage de celle des travaux forcés à temps.

Art. 7.13.02. - 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 sera poursuivi et jugé comme pirate.

Il sera puni des travaux forcés à perpétuité.

Art. 7.13.03. - Déprédation ou violence envers des navires

Seront poursuivis et jugés comme pirates :

- tout individu faisant partie d'un équipage malgache lequel commettant à main armée des actes de déprédation ou de violence, soit envers des navires malgaches ou des navires d'une puissance avec laquelle Madagascar 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 malgaches, 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. 7.13.04. - 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, seront poursuivis et jugés comme pirates.

Ils seront punis de travaux forcés à perpétuité.

Art. 7.13.05. - Actes d'hostilité par un malgache muni d'une commission d'une puissance étrangère sera poursuivi et jugé comme pirate, tout malgache 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 malgaches ou des autres Etats ayant conclu avec la République de Madagascar des accords particuliers, leurs équipages ou leurs chargements.

Il encourt la peine des travaux forcés à perpétuité.

Art. 7.13.06. - Fraude ou violence envers le capitaine pour s'emparer d'un navire malgache

Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire malgache qui, par fraude ou violence envers le capitaine s'emparerait dudit navire, sera poursuivi et jugé comme pirate.

La peine sera celle des travaux forcés à perpétuité.

Art. 7.13.07. - Livraison d'un navire malgache à des pirates ou à l'ennemi

Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire malgache 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. 7.13.08. - 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 général de l'Etat.

**DEUXIEME PARTIE
DU COMMERCE MARITIME**

**LIVRE VIII
LES CREANCES SUR LE NAVIRE**

TITRE A
Les sûretés maritimes

CHAPITRE PREMIER
Privilèges sur le navire

Art. 8. 1. 01. - 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 contracteurs.

Art. 8.1.02. - Privilèges de premier rang

Les créances privilégiées énumérées à l'article 8.1.01 sont de premier rang. Elles sont préférées à toutes hypothèques.

Art. 8.1.03. - 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. 8.1.04. - Accessoires du navire

Les accessoires du navire et du fret visés à l'article 8.1.01 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. 8.1.05. - 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. 8.1.06. - Créance résultant du contrat d'engagement

Par dérogation à l'article 8.1.01, 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. 8.1.07. - 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. 8.1.08. - 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 8.1.01. 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 8.1.01 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. 8.1.09. - 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. 8.1.10. - Droit de suite

Les privilèges prévus à l'article 8.1.01 suivent le navire en quelque main qu'il passe.

Art. 8.1.11. - Délai d'expiration

Les privilèges s'éteignent à l'expiration du délai d'un 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 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 8.1.01 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. 8.1.12. - 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 de douane, 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 mois après la publication de la vente faite dans les conditions de l'article 2.8.03.

Art. 8.1.13. - 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. 8.1.14. - Domaine d'application du privilège

Les dispositions des articles 8.1.01 à 8.1.13 s'appliquent aux navires exploités, soit par le propriétaire, soit par un armateur non propriétaire, soit par un affréteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et que, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

CHAPITRE 2

Hypothèques maritimes

Art. 8.2.01. - Domaine d'application

Les navires immatriculés d'une jauge brute supérieure à 10 tonneaux sont susceptibles d'hypothèques maritimes.

Art. 8.2.02. - 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. 8.2.03. - 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. 8.2.04. - 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'autorité administrative maritime, portant les mentions indiquées par décret.

Art. 8.2.05. - 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 apparaux.

Elle ne s'étend pas au fret.

Art. 8.2.06. - 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. 8.2.07. - Inscription au registre des hypothèques maritimes

L'hypothèque est rendue publique par son inscription sur le registre des hypothèques maritimes tenu au Service de la Marine Marchande à Tananarive.

Les modalités de tenue de ce registre, la forme et le contenu des inscriptions, les conditions de radiation et de publicité des 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 décret.

Art. 8.2.08. - Hypothèques sur navires étrangers

Les hypothèques consenties en pays étrangers sur un navire malgache 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 8.2.07.

Art. 8.2.09. - Hypothèques sur navires étrangers

Les hypothèques ou autres sûretés conventionnelles constituées avant sa naturalisation sur un navire acheté ou en construction à l'étranger, sont valables et produisent effet à l'égard des tiers dans les conditions fixées par décret.

Art. 8.2.10. - 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. 8.2.11. - Péremption et renouvellement des inscriptions

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

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

Art. 8.2.12. - 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 8.2.11.

Art. 8.2.13. - 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. 8.2.14. - 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. 8.2.15. - Purge des hypothèques

L'acquéreur d'un navire qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'article 8.2.17 est tenu, trois mois avant le versement du prix, de notifier le service de la Marine Marchande 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.

Le service de la Marine Marchande 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 ; la seconde le nom des créanciers ; la troisième le montant des créances inscrites.

Art. 8.2.16. - 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 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. 8.2.17. - 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. 8.2.18. - Vente à une personne ou société étrangère

La vente volontaire, l'échange ou l'apport en société d'un

navire malgache 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 malgache 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 pourront être poursuivis et jugés par les juridictions malgaches quel que soit le lieu du délit.

Art. 8.2.19. - 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 seront fixés par décret.

Art. 8.2.20. - Modalités d'application

Les modalités d'application des dispositions du présent chapitre seront fixées par décret.

CHAPITRE 3

Fonds de limitation de responsabilité du propriétaire de navire

Art. 8.3.01. - Principes de la limitation de la responsabilité

Le propriétaire d'un navire est responsable des dommages causés par le navire et par les fautes du capitaine et des autres préposés nautiques ou terrestres dans l'exercice des fonctions qui leur ont été confiées.

Il peut dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus, par la constitution d'un fonds de limitation, sauf 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.

Art. 8.3.02. - 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 extra - contractuelle 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. 8.3.03. - Créances exclues de la limitation

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

- des créances de l'Etat ou de collectivités territoriales pour les faits visés par l'alinéa 4° de l'article 8.3.02 ;

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

Art. 8.3.04. - Unicité de l'événement

La limitation de responsabilité déterminée par l'article 8.3.05 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. 8.3.05. - Montant de la limitation

Pour les créances autres que celles des passagers prévues à l'article 11.5.17, la responsabilité est calculée en fonction de la jauge brute du navire comme suit :

- a) à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles,
 - 1° pour un navire jaugeant entre 101 et 500 tonneaux, 333 000 DTS ;
 - 2° pour un navire dépassant 500 tonneaux, au montant ci-dessus vient s'ajouter le montant suivant :
 - pour chaque tonneau de 501 à 3000 tonneaux, 500 DTS ;
 - pour chaque tonneau de 3001 à 30 000 tonneaux, 333 DTS ;
 - pour chaque tonneau de 30.001 à 70 000 tonneaux, 250 DTS ;
 - pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 167 DTS.
- b) à l'égard de toutes les autres créances,
 - 1° pour un navire jaugeant entre 101 et 500 tonneaux, 167.000 DTS ;
 - 2° pour un navire dépassant 500 tonneaux, au montant ci-dessus vient s'ajouter le montant suivant :
 - pour chaque tonneau de 501 à 30 000 tonneaux, 167 DTS ;
 - pour chaque tonneau de 30.001 à 70 000 tonneaux, 125 DTS ;
 - pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 83

DTS.

c) pour les petites unités jaugeant moins de 101 tonneaux, la limite de responsabilité est fixée forfaitairement à 66.000 DTS pour les dommages corporels et à 33 400 DTS pour les dommages matériels.

Art. 8.3.06. - Modalités de constitution du fonds

La procédure s'ouvre à la diligence du propriétaire de navire. Il présente sa requête au tribunal du port d'attache du navire si celui-ci est malgache 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. 8.3.07. - Effets de la constitution du fonds

Le propriétaire, 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.

Le fait d'invoquer la limitation ou de constituer le fonds n'emporte pas reconnaissance de responsabilité.

Art. 8.3.08. - 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 au 3°.

Art. 8.3.09. - Créancier réglé avant répartition du fonds

Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire du navire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article 8.3.02, il est autorisé à prendre, à due concurrence, le 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 en justice sa créance contre le propriétaire.

Art. 8.3.10. - Extension de la faculté d'invoquer la limitation

Les dispositions qui précèdent s'appliquent à l'affréteur, à l'armateur, 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'affréteur 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. 8.3.11. - Conduite supprimant 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.

TITRE B LES SAISIES

CHAPITRE 4 Saisie conservatoire

Section A *Régime applicable*

Art. 8.4.01. - Droit interne

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

Art. 8.4.02. - 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.

Section B *Conditions requises*

Art. 8.4.03. - 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. 8.4.04. - Conditions tenant à l'affectation du navire

Tout navire tel que défini au Livre 2, 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. 8.4.05. - 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. 8.4.06. - Saisie de la cargaison

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

Section C *Procédure*

Art. 8.4.07. - Tribunal compétent

A Madagascar, 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. 8.4.08. - 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. 8.4.09. - Formes de la saisie

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

Section D

Effets de la saisie conservatoire

Art. 8.4.10. - Interdiction d'appareillage

La saisie conservatoire ne porte aucune atteinte au droit du propriétaire. Elle empêche le départ du navire. A cet effet, l'autorité administrative maritime 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. 8.4.11. - 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. 8.4.12. - Transcription 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. 8.4.13. - Droit d'appel

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

Art. 8.4.14. - 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.

CHAPITRE 5
Saisie-exécution

Art. 8.5.01. - Délai entre commandement et saisie

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

Art. 8.5.02. - 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. 8.5.03. - Péremption du commandement

Le commandement se périmé par dix jours.

Art. 8.5.04. - 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, espèce, 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. 8.5.05. - Signification au propriétaire et citation devant le tribunal

Le saisissant devra dans le délai de trois 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 l'article 129 du Code de procédure civile, sans que ce délai puisse dépasser trente jours à Madagascar.

S'il est étranger, hors du territoire de la République de Madagascar et non représenté, les citations et significations seront données ainsi qu'il est prescrit en matière de procédure civile.

Art. 8.5.06. - Notification aux autorités maritimes et consulaires

Le procès-verbal de saisie est notifié à l'autorité administrative maritime ainsi qu'au consul général ou au consul de l'Etat dont le navire bat pavillon.

Art. 8.5.07. - Transcription du procès-verbal de saisie

Le procès-verbal de saisie sera transcrit par l'autorité administrative maritime sur la fiche d'immatriculation du navire et sur le registre des saisies tenus à Tananarive.

Cette transcription est faite dans le délai prévu à l'article 129 du Code de Procédure Civile, d'après la distance entre Tananarive et le lieu où la saisie a été faite.

Art. 8.5.08. - Dénonciation aux créanciers hypothécaires

Lorsque le navire est immatriculé à Madagascar, 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 à l'article 129 du 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 jours à Madagascar.

Lorsque le navire saisi n'est pas immatriculé à Madagascar, la dénonciation sera adressée au consul général ou au consul désigné à l'article 8.5.06 ci-dessus.

Le délai de comparution sera porté de trente à soixante jours après cette dénonciation.

CHAPITRE 6 Vente judiciaire

Art. 8.6.01. - Cas permettant la vente judiciaire

Lorsqu'il y aura lieu à vente judiciaire d'un navire après saisie, après faillite, après sauvetage d'épave, sur licitation ou sur toute autre décision de justice, il sera procédé comme suit.

Art. 8.6.02. - 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. 8.6.03. - Publicité de la vente

La vente se fera à l'audience de criées du tribunal civil, quinze jour après une apposition d'affiche et une insertion dans un journal publié à Madagascar, sans préjudice de toutes autres publications qui pourraient être autorisées par le tribunal.

Art. 8.6.04. - Lieu d'affichage

Les affiches seront apposés au grand mât ou 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'arrondissement ou du sous-arrondissement maritime.

Art. 8.6.05. - 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 jour, lieu et heure de l'adjudication ;
- et, dans le cas de vente après saisie, le montant de la somme due au créancier poursuivant.

Art. 8.6.06. - Délai de 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. 8.6.07. - Délai d'opposition et de contestation de l'opposition

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

Le défendeur aura trois jours francs pour contredire.

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

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

Art. 8.6.08. - Surenchère

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

Art. 8.6.09. - Versement du prix

L'adjudicataire sera tenu de verser son prix, sans frais, à la caisse du payeur du Trésor Public chargé des dépôts et consignations et dans les vingt-quatre heures de l'adjudication sous peine de folle enchère.

Art. 8.6.10. - Défaut de paiement

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

Art. 8.6.11. - Citation des créanciers

L'adjudicataire devra, dans les cinq 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. 8.6.12. - 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. 8.6.13. - Publicité et délai de convocation

L'acte de convocation sera affiché dans l'auditoire du tribunal et inséré dans l'un des journaux imprimés à Madagascar.

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

Art. 8.6.14. - Sommation aux créanciers opposants

Les créanciers opposants sont tenus de produire au greffe leurs titres de créance dans les trois 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. 8.6.15. - 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 devra déposer au greffe une demande de collocation avec titre à l'appui.

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

Art. 8.6.16. - Droit d'appel

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

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

Art. 8.6.17. - Collocation des créanciers

Dans les huit jours qui suivront l'expiration du délai d'appel et, s'il y a appel dans les huit jours de l'arrêt, le juge déjà désigné

dressera l'état des créances colloquées en principal, intérêts et frais. Les intérêts des créances utilement colloquées cesseront de courir au détriment de la partie saisie.

Art. 8.6.18. - 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. 8.6.19. - Dépens des contestations

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

Art. 8.6.20. - Ordonnance du juge commissaire

Sur ordonnance rendue par le juge commissaire, le greffier délivrera 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 autorisera la radiation par l'autorité administrative maritime des inscriptions des créanciers non colloqués. Il sera procédé à cette radiation sur demande de toute partie intéressée.

Art. 8.6.21. - 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 8.5.08.

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.

L'EXPLOITATION DU NAVIRE

TITRE A L'armement

CHAPITRE PREMIER Armateur

Art. 9.1.01. - Définition

L'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire.

Art. 9.1.02. - Cas de la pêche et de la plaisance

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.

Art. 9.1.03. - Cas du commerce

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. 9.1.04. - 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 9.1.03 est substituée à la responsabilité du propriétaire à l'égard des tiers.

Art. 9.1.05. - 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 Copropriétaires - armateurs

Art. 9.2.01. - Exploitation par la société quirataire

Lorsque les copropriétaires d'un navire l'exploitent en commun, ils forment de plein droit une société d'armement régie par les dispositions qui suivent, à défaut de convention contraire établie par écrit.

Art. 9.2.02. - Droit de vote et majorité requise

Les décisions relatives à l'exploitation du navire sont prises à la majorité des intérêts.

Le navire ne peut être désarmé ou hypothéqué qu'à la majorité des deux tiers des intérêts.

Chaque copropriétaire dispose d'un droit de vote correspondant au nombre de ses quirats.

Art. 9.2.03. - Recours devant le tribunal

Les décisions de la majorité sont susceptibles de recours, de la part des membres de la minorité, devant le tribunal de commerce dont relève le port d'attache du navire. L'annulation en est prononcée en cas de vice de forme ou si la décision attaquée est contraire aux intérêts de la bonne exploitation du navire.

Lorsqu'aucune majorité ne peut se dégager ou en cas d'annulations répétées des décisions de la majorité, le tribunal peut, à la requête d'un des copropriétaires, soit désigner un gérant provisoire, soit ordonner la licitation du navire, soit prendre l'une et l'autre de ces mesures.

Art. 9.2.04. - Exploitation confiée à un ou plusieurs gérants

La majorité peut confier la gestion courante du navire à un ou plusieurs gérants, copropriétaires ou étrangers à la société.

Les gérants ne sont révocables par la majorité que pour des motifs graves.

Art. 9.2.05. - Publicité de la gérance

La nomination, la démission ou la révocation des gérants doit être portée à la connaissance des tiers par une mention au fichier central de la flotte et sur le titre de propriété du navire.

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

Art. 9.2.06. - Décisions à l'unanimité des gérants

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

Art. 9.2.07. - Pouvoirs des gérants envers les tiers

Les gérants ont tous pouvoirs pour exploiter le navire au nom de la société en toutes circonstances.

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

Art. 9.2.08. - Pouvoirs des gérants sur le capitaine

Le capitaine doit se conformer aux instructions des gérants.

Art. 9.2.09. - Responsabilité des actes des préposés

Tous les copropriétaires sont solidairement responsables des préposés visés à l'article 9.1.05.

Art. 9.2.10. - Responsabilité des engagements pris par les gérants

Les copropriétaires participent aux profits et aux pertes de l'exploitation au prorata de leurs intérêts dans le navire. Ils sont tenus indéfiniment et solidairement envers les tiers des engagements pris par le gérant au nom de la société.

Art. 9.2.11. - Dissolution de la société d'armement

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

La société est dissoute à la suite de l'expiration du terme convenu, ou de la perte du navire, ou de l'aliénation de celui-ci.

Elle peut également être prononcée par le tribunal de commerce du port d'attache du navire, à la demande des copropriétaires représentant au moins la moitié des quirats si cette mesure est justifiée.

CHAPITRE 3 **Sociétés d'armement**

Art. 9.3.01. - Sociétés de droit commun

Les navires peuvent être exploités par des sociétés d'armement constituées conformément au droit commun.

Art. 9.3.02. - Sociétés anonymes

Les sociétés dont le capital excède 100 millions de francs malgaches doivent, sous peine de nullité, prendre la forme de société anonyme.

Art. 9.2.03. - Sociétés d'économie mixte

Il pourra être constitué des sociétés d'économie mixte dans lesquelles l'Etat malgache participera au capital.

Art. 9.2.04. - Inscription sur la fiche matricule

Lorsque sera 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.

TITRE B **L'affrètement**

CHAPITRE 4 **Contrat d'affrètement**

Art. 9.4.01. - Définition

Par un contrat d'affrètement, le fréteur s'engage à mettre un navire à la disposition d'un affréteur, moyennant le paiement d'un fret.

Il en est trois variétés : l'affrètement coque nue, l'affrètement à

temps, l'affrètement au voyage.

Art. 9.4.02. - Dispositions supplétives de la volonté des parties

Les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat ou, à défaut, par les dispositions du présent titre.

Art. 9.4.03. - Forme écrite

L'affrètement doit être prouvé par écrit. La charte-partie est l'acte qui énonce les engagements des parties.

Cette règle de preuve ne s'applique pas aux navires de moins de 25 tonneaux de jauge brute.

Art. 9.4.04. - Visa de l'autorité administrative maritime

Une copie de toute charte-partie concernant un navire ou un affréteur de nationalité malgache doit être déposée auprès de l'autorité administrative maritime. 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. 9.4.05. - Vente d'un navire affrété

La vente d'un navire affrété doit être notifiée à l'affréteur. Celui-ci peut opter, dans les trente jours suivant la notification, entre la résiliation ou le maintien de l'affrètement.

Art. 9.4.06. - Droits de visa et de délivrance

Le visa des chartes-parties et la délivrance des copies mentionnées à l'article 9.4.04 sont soumis aux dispositions de l'article 2.8.04.

CHAPITRE 5

Affrètement coque nue

Art. 9.5.01. - Définition

Lorsqu'un navire est affrété coque nue, le fréteur s'engage à louer à l'affréteur pour un temps déterminé un navire non armé et non équipé.

Art. 9.5.02. - 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.

Au contrat doit être annexé un état descriptif du navire, de ses agrès, apparaux et annexes.

Art. 9.5.03. - Obligations du fréteur

Sauf clause contraire, le fréteur ne s'oblige qu'à remettre à l'affréteur, à la date et au lieu convenus, le navire désigné, en bon état de navigabilité, apte au transport ou à la pêche prévus, et non assuré.

Il a la charge des réparations et du remplacement qui sont dus au visa propre du bâtiment sans être tenu pour autant de maintenir le navire en état de navigabilité durant toute la durée de la charte.

Il doit également remettre à l'affréteur les documents de bord obligatoires.

Art. 9.5.04. - Livraison avec un capitaine et un équipage

S'il est prévu que le navire sera livré avec un capitaine et un équipage à bord, le contrat doit préciser la date et l'heure à partir desquelles lesdits capitaine et équipage passeront sous

l'autorité et la responsabilité de l'affrèteur.

Art. 9.5.05. - Obligations de l'affrèteur

Dès qu'il est mis en possession du navire, l'affrèteur en devient l'armateur. La gestion nautique et commerciale du bâtiment lui incombe. Tous les frais de gestion, de soutes, de réparations, de ravitaillement sont à sa charge.

Art. 9.5.06. - Assurance du navire

Sauf clause contraire, l'affrèteur doit assurer le navire et justifier tant de la police d'assurance que du paiement des primes si le frèteur le requiert.

Art. 9.5.07. - Restitution du navire

L'affrèteur doit restituer, à la date et dans le port convenus, le navire dans l'état où il a été reçu, sauf son usure normale.

Art. 9.5.08. - Responsabilité entre les deux parties

Dans les rapports entre le frèteur et l'affrèteur, chacun est responsable envers l'autre du manquement à ses obligations.

L'affrèteur est responsable des dommages causés au navire, sauf le cas de force majeure.

Cependant, les parties peuvent convenir que l'affrèteur supportera les risques de dommages ou de perte du navire dus à des cas fortuits ou de force majeure.

Art. 9.5.09. - Responsabilité à l'égard des tiers

A l'égard des tiers, les dommages causés par le navire sont supportés par l'affrèteur seul.

Si des créanciers privilégiés de l'affrèteur - armateur font valoir leur privilège sur le navire, le propriétaire de celui-ci exercera son recours contre ledit affrèteur - armateur.

Art. 9.5.10. - Délai de prescription

Les actions nées d'un affrètement coque nue se prescrivent comme celles nées d'un affrètement à temps.

CHAPITRE 6

Affrètement à temps

Art. 9.6.01. - Définition

Par le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre le navire à la disposition de l'affréteur pour un temps défini.

Art. 9.6.02. - Contenu de la charte-partie

La charte-partie doit énoncer :

- 1) les éléments d'individualisation du navire ;
- 2) les noms du fréteur et de l'affréteur ;
- 3) le nom du capitaine ;
- 4) le montant du fret ;
- 5) la durée du contrat.

Art. 9.6.03. - Obligations du fréteur

Le fréteur s'oblige à présenter à la date et au lieu convenus le navire désigné, en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues à la charte-partie et à le maintenir dans cet état, armé et équipé pendant la durée du contrat.

Art. 9.6.04. - Différence avec l'affrètement coque nue

Le fréteur conserve la gestion nautique du navire pendant la durée du contrat.

Art. 9.6.05. - Dommages subis par la marchandise

Le fréteur est responsable des dommages subis par la marchandise s'il est établi qu'ils sont dus à la non exécution des obligations précises à l'article 9.6.03 ou à un manquement dans la gestion nautique du navire, sous réserve des dispositions de l'article 11.2.15.

Art. 9.6.06. - Obligations de l'affréteur

La gestion commerciale du navire appartient à l'affréteur. Les soutes sont à sa charge. Il en pourvoit le navire d'une

quantité propre à assurer une bonne exploitation et la sécurité de la navigation.

Tous les frais inhérents à l'exploitation commerciale du navire sont à sa charge.

Art. 9.6.07. - Dommages causés au navire

L'affréteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale.

Art. 9.6.08. - Pouvoirs 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. 9.6.09. - Fret dû

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. 9.6.10. - Suspension du fret

Le fret n'est pas dû pour les périodes excédant vingt quatre 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. 9.6.11. Délai de prescription

Les actions nées du contrat d'affrètement à temps se prescrivent par un an.

Le délai court depuis l'expiration de la durée du contrat ou l'interruption définitive de son exécution.

CHAPITRE 7

Affrètement au voyage

Art. 9.7.01. - Définition

Par l'affrètement au voyage, le fréteur met en tout ou en partie,

un navire à la disposition de l'affréteur en vue de transporter en une ou plusieurs fois pour une ou plusieurs destinations des cargaisons fixées par la charte-partie.

Art. 9.7.02. - Contenu de la charte-partie

La charte-partie doit énoncer :

- 1° les éléments d'individualisation du navire ;
- 2° les noms du fréteur et de l'affréteur ;
- 3° l'importance de la cargaison et, s'il y a lieu, sa nature ;
- 4° les lieux de chargement et de déchargement ;
- 5° l'époque du chargement ;
- 6° les délais alloués pour le chargement et le déchargement ;
- 7° la base de calcul du fret.

Art. 9.7.03. - Obligations du fréteur

Le fréteur s'oblige :

- 1° à présenter à la date et au lieu convenus le navire désigné, 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, armé et équipé, pendant la durée du contrat ;
- 2° à mettre à la disposition du chargeur ou du destinataire pour en permettre le chargement ou le déchargement dans un délai appelé staries ou jours de planche.

Art. 9.7.04. - Différence avec le time-charter

Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.

Art. 9.7.05. - Obligations de l'affréteur

L'affréteur doit accomplir le chargement ou le déchargement du navire durant les jours de planche.

En cas de dépassement des délais, l'affréteur doit une indemnité. Cette indemnité dite de surestaries est considérée comme un supplément du fret.

Art. 9.7.06. - Calcul des staries

Les délais de staries courent sans discontinuer, les jours non

ouvrables et les jours fériés ne sont pas déductibles. Seul le temps pendant lequel le chargement a été empêché par le fait de l'armateur ou du fait du capitaine est à déduire.

A défaut de convention des deux parties, le nombre des jours de planche est calculé suivant l'usage du port d'après la nature de la marchandise et d'après le nombre des panneaux du navire.

Art. 9.7.07. - Point de départ du délai

En l'absence d'usage ou de convention contraire, le capitaine doit donner avis à l'affréteur ou à son représentant que le navire est prêt à commencer les opérations. Cet avis ou notice marque le point de départ du délai des staries.

Les surestaries courent de plein droit à l'expiration du délai des staries. Il n'est pas nécessaire de mettre le chargeur ou le destinataire en demeure.

Art. 9.7.08. - Réversibilité des staries et dispatch money

Les staries sont comptées par jour et par heure sur une feuille de temps (time sheet).

Si les staries ont été fixées globalement pour les opérations de chargement et de déchargement, tout gain de temps réalisé au port de charge bénéficie au réceptionnaire.

Si les délais ont été fixés distinctement l'un pour le chargement, l'autre pour le déchargement, il n'y a pas réversibilité des staries sauf convention contraire des parties.

Le chargeur ou le destinataire n'a droit à la dispatch money, ristourne pour le temps sauvé, que si celle-ci a été stipulée dans le contrat.

Art. 9.7.09. - Cas de libération de la responsabilité des marchandises

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

Il s'en libère en établissant qu'il a bien satisfait aux obligations de l'article 9.7.03 et que les dommages ne proviennent pas d'un manquement à ces obligations ou encore que ces

dommages sont dus à la faute nautique du capitaine et de ses préposés.

Art. 9.7.10. - Résolution du contrat sans dommages-intérêts

Le contrat est résolu sans dommages-intérêts de part ni d'autre si, avant le départ du navire, survient une interdiction de commercer avec le pays pour lequel il est destiné ou tout autre événement de force majeure qui rend impossible l'exécution du voyage.

Dans le cas où tout ou partie du chargement a été mis à bord, l'affréteur est tenu des frais de chargement et le fréteur des frais de déchargement.

Art. 9.7.11. - Résiliation du contrat avec indemnité

L'affréteur peut résilier le contrat avant tout commencement de chargement. Il doit en pareil cas, à titre d'indemnité, la moitié du fret convenu.

Art. 9.7.12. - 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. 9.7.13. - Cas de blocus

Dans le cas de blocus ou autre empêchement durable d'entrée dans le port pour lequel le navire est destiné, le capitaine est tenu, s'il n'a des ordres contraires, de se rendre dans un port voisin où il puisse décharger.

Art. 9.7.14. - Cas d'arrêt en cours de route

En cas d'arrêt du navire en cours de route par l'effet d'un événement non imputable au fréteur, l'affréteur peut décharger la marchandise à ses frais, mais il doit le fret entier stipulé pour le voyage.

Art. 9.7.15. - Déchargement en cours de route

En cours de route, l'affréteur ou son ayant - droit peut faire décharger la marchandise, mais il doit le fret entier stipulé pour le voyage.

Art. 9.7.16. - Privilège pour le paiement du fret

Le fréteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret.

S'il n'est point payé lors de leur déchargement, il ne peut pas les retenir dans son navire, mais il peut les consigner en mains tierces ou les faire vendre.

La consignation ou la vente est autorisée par ordonnance sur requête. La requête peut être délivrée d'heure à heure.

Art. 9.7.17. - Délai de prescription

Les actions nées de l'affrètement au voyage se prescrivent par un an.

Le délai court depuis le débarquement de la marchandise ou l'événement qui a mis fin au voyage.

CHAPITRE 8 Sous-affrètement

Art. 9.8.01. - 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.

Art. 9.8.02. - Survivance des obligations de l'affréteur envers le fréteur

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

Art. 9.8.03. - Action directe en paiement du fret

Le fréteur a contre le sous- affréteur, dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affréteur, une action directe en paiement du fret encore dû par celui-ci.

Sous cette réserve, le sous-affrètement n'établit pas de relations directes entre le fréteur et le sous-affréteur.

Art. 9.8.04. - Délai de prescription

Les actions nées du sous-affrètement se prescrivent dans les conditions réglées par les articles 9.5.10, 9.6.11 et 9.7.17 suivant le cas.

CHAPITRE 9

Le louage de navires et engins non destinés au transport de marchandises

Art. 9.9.01. - Application des règles du droit civil

Le louage de chalands, allèges, mahonnes, citernes, grues flottantes, et autres engins de servitude des ports maritimes est régi par les règles du droit civil applicable au louage des biens meubles et par la convention des parties.

Art. 9.9.02. - Engins non destinés à la navigation maritime

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

Art. 9.9.03. - Navires à des fins autres que le transport de marchandises

Le louage de navires destinés au transport de passagers, à la navigation de plaisance, au remorquage, au sauvetage, à des usages scientifiques, à la pose de 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 des règles du droit civil applicables au louage des biens meubles.

LIVRE X

LE PERSONNEL ET LES AUXILIAIRES DE L'EXPLOITATION

TITRE A
Le personnel maritime

CHAPITRE 1
Capitaine

Art. 10.1.01. - 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.

Art. 10.1.02. - Nomination et congédiement

Le choix et la nomination du capitaine appartiennent à l'armateur, sous réserve des dispositions de l'article 3.9.02.

L'armateur peut, à tout moment, congédier le capitaine sans préavis, nonobstant toute convention contraire, dans les conditions prévues par l'article 3.8.04 et en outre par l'article 2.9.04 si le capitaine est copropriétaire du navire.

Art. 10.1.03. - Fonctions

Le capitaine exerce dès sa nomination visée par l'autorité administrative maritime :

- 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 3.9.01.

Art. 10.1.04. - 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'autorité administrative

maritime, 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 punitions infligées et mesures de discipline ordonnées à défaut du " livre de discipline " prévu par l'article 7.2.02 ;

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. 10.1.05. - 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 10.1.14.

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'oblige 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.

Art. 10.1.06. - Responsabilité

Le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions, sauf le cas de force majeure.

Art. 10.1.07. - Documents réglementaires

Le capitaine est tenu d'avoir à bord les titres de navigation, papiers et documents prescrits par les règlements.

Art. 10.1.08. - 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. 10.1.09. - 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. 10.1.10. - 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. 10.1.11. - Engagement des marins

Dans les mêmes conditions, le capitaine peut, en cours de voyage, conclure des contrats d'engagement pour compléter l'équipage.

Art. 10.1.12. - 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. 10.1.13. - 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. 10.1.14. - Mise en gage ou vente de le 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 10.1.05, 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 malgache ou à défaut par le magistrat local.

Art. 10.1.15. - 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, appareils, machines ou annexes du navire, sera poursuivi et puni conformément aux articles 7.4.11 et 7.4.12.

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. 10.1.16. - 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 10.1.01, et l'armateur est tenu d'en rembourser la valeur aux propriétaires intéressés.

Art. 10.1.17. - 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. 10.1.18. - Visa du journal de bord et dépôt du rapport de mer

Le capitaine est tenu, dans les vingt quatre heures de son arrivée, de faire viser son journal de bord par l'autorité administrative maritime ou consulaire.

S'il survient au cours du voyage des événements extraordinaires intéressant le navire, les personnes à bord ou la cargaison, le capitaine doit en faire un rapport circonstancié dès son arrivée au premier port d'escale. Ce rapport doit être déposé à Madagascar au greffe de tout tribunal ou de section de tribunal ; à l'étranger, au consulat de Madagascar ou à défaut au greffe du tribunal local compétent.

En cas de naufrage ou d'échouement du navire, 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.

Art. 10.1.19. - 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'autorité administrative maritime ou consulaire, soit par l'autorité judiciaire.

Art. 10.1.20. - 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 malgaches.

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 Madagascar.

Art. 10.1.21. - Validité de l'intérim

Les dispositions de l'article 7.5.10 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.

CHAPITRE 2 Subrécargue

Art. 10.2.01. - Rôle

Le subrécargue est un mandataire de l'armateur ou de l'affréteur 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. 10.2.02. - 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 3.9.01.

Art. 10.2.03. - Contrat d'engagement

Le subrécargue est librement choisi par l'armateur ou l'affréteur.

Le contrat d'engagement de subrécargue est soumis aux règles prévues par les articles 3.3.01 à 3.3.07 et 3.7.04 du présent Code.

Le subrécargue peut être congédié par l'armateur ou l'affréteur qui l'a nommé, et ce dans les mêmes conditions que le capitaine.

Le capitaine ne peut pas congédier le subrécargue.

Art. 10.2.04. - 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. 10.2.05. - Acte de nomination

Un exemplaire de l'acte de nomination du subrécargue, signé par l'armateur ou l'affréteur, le capitaine et le subrécargue, 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. 10.2.06. - 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. 10.2.07. - 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 9.1.04 et suivants du présent Code.

CHAPITRE 3 Equipage

Art. 10.3.01. - Conditions d'engagement

Les conditions de recrutement, d'engagement et de travail des officiers, maîtres et hommes d'équipage à bord des navires malgaches sont fixées par les dispositions du Livre 3 du présent Code.

Art. 10.3.03. - 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 9.1.01 et suivants du présent Code.

TITRE B Les agents terrestres de l'armateur

CHAPITRE 4 Agents permanents

Art. 10.4.01. - Pouvoirs délégués

Les agents permanents d'un armateur, publiquement connus en cette qualité dans les ports ou autres lieux où ils résident, engagent valablement l'armateur qu'ils représentent pour tout ce qui concerne l'exploitation normale du navire.

A cet effet, une limitation contractuelle de leurs pouvoirs n'est pas opposable aux tiers de bonne foi qui ont pu l'ignorer.

Toutefois, l'agent de l'armateur doit justifier d'un pouvoir spécial délivré par ce dernier dans les cas de vente, hypothèque, armement ou désarmement du navire.

Art. 10.4.02. - Responsabilité en tant que préposés

Les agents définis à l'article précédent sont les préposés de l'armateur et leurs fautes engagent la responsabilité de celui-ci dans les conditions du droit commun.

CHAPITRE 5 Consignataire

Art. 10.5.01. - Mission

Le consignataire est le mandataire de l'armateur. Son rôle principal est d'assurer une rotation plus rapide des navires. A cet effet, il doit :

- veiller à l'accueil et au ravitaillement du navire au port ;
- recevoir les marchandises que lui remet le capitaine aux fins de les délivrer aux ayants droit ou à leurs représentants pour le compte de l'armateur ;
- recevoir les marchandises que lui remet le chargeur ou son représentant afin de les remettre au capitaine pour être chargées à bord.

Il est généralement rémunéré par un droit de commission au pourcentage.

Art. 10.5.02. - Election de domicile

Le seul fait de consigner un navire à un consignataire à Madagascar 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. 10.5.03. - Responsabilité envers l'armateur

Le consignataire du 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 propres 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. 10.5.04. - 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. 10.5.05. - Conditions d'exercice

Quiconque veut exercer le métier de consignataire de navire doit fournir un cautionnement dont le montant sera fixé par décret.

Art. 10.5.06. - Cumul de fonctions

Le fait par une même personne d'agir simultanément en qualité de consignataire du 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.

CHAPITRE 6 Transitaire

Art. 10.6.01. - Mission

Le transitaire ou le consignataire de la cargaison intervient comme mandataire des ayant 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. 10.6.02. - 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 .

Si la marchandise est transportée sous connaissement, il doit observer pour la notification des réserves les conditions et délais prévus à l'article 11.2.23 du présent Code.

A défaut de réserves, le transitaire est réputé avoir reçu les

marchandises dans l'état ou les quantités décrites au connaissance. Cette présomption souffre la preuve contraire dans les rapports entre le transitaire et le transporteur maritime

Art. 10.6.03. - 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. 10.6.04. - 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 heures courant du lendemain de l'expédition d'un avis indiquant l'arrivée de la cargaison.

Art. 10.6.05. - 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. 10.6.06. - Délai de prescription

Les actions intentées par les ayants droit à la marchandises contre le consignataire de la cargaison sont prescrites par le même délai que celles qu'ils auraient dirigées contre le transporteur maritime.

Entrepreneur de manutention

Art. 10.7.01. Définition

La manutention, appelée encore acconage ou stevedoring comprend l'ensemble des opérations juridiques et matérielles qu'impliquent la prise en charge, la délivrance, la manutention, le transport et la garde des marchandises à l'embarquement, au débarquement ou au transbordement.

Aucune des opérations composant l'acconage ne peut être considérée comme un transport maritime, fluvial ou terrestre, même si elle a été réalisée au moyen d'embarcations, engins flottants ou véhicules.

Art. 10.7.02. - Domaine d'application

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à toutes les opérations d'acconage à Madagascar quelle que soit la nature juridique de l'entreprise d'acconage ou l'origine du contrat envers duquel agit celle-ci.

Art. 10.7.03. - Convention tacite

Le contrat d'acconage se forme par convention expresse ou tacite.

La convention tacite résulte :

- à l'embarquement, de la remise de la marchandise à l'acconier par le chargeur ou le dépositaire magasinier ;
- au débarquement, de la remise de la marchandise par le bord à l'acconier en vue de sa livraison ou de son transbordement.

Art. 10.7.04. - Intérêts défendus

Le manutentionnaire, appelé encore acconier ou stevedore est présumé agir, sauf convention contraire :

1° pour le compte du chargeur, au départ, avant la prise en charge sous palan par le transporteur maritime ; pour le compte du destinataire, à l'arrivée, après la livraison sous palan par ledit transporteur ;

2° pour le compte du transporteur maritime, au départ, pendant les opérations d'embarquement et d'arrimage ; et à l'arrivée,

pendant les opérations de désarrimage et de débarquement.

Art. 10.7.05. - Marchandises dangereuses

Les matières inflammables, explosives ou dangereuses à la prise en charge desquelles l'acconier n'eut pas consenti s'il avait connu leur nature, peuvent, à tout moment, être détruites ou rendues inoffensives par celui-ci, sans indemnité pour les ayants droit. Le tiers responsable de la remise à l'acconier de ces marchandises pourra être rendu responsable des dommages et dépenses résultant de leur manipulation.

Lorsque l'acconier, connaissant la nature des marchandises dangereuses, aura consenti à les prendre en charge, il ne pourra les détruire ou les rendre inoffensives que dans le cas où elles mettraient en danger la vie humaine, les installations ou les autres marchandises.

Art. 10.7.06. - Responsabilité dérogée

L'acconier est responsable de toutes pertes, avaries ou dommages apparents subis par les marchandises entre ses mains.

Il est déchargé de cette responsabilité s'il prouve que les pertes, avaries ou dommages apparents proviennent d'un cas fortuit, de la force majeure, de grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement, du vice propre de la marchandise, de l'insuffisance ou de la défectuosité de l'emballage.

Art. 10.7.07. - Responsabilité engagée

La responsabilité de l'acconier pour les pertes ou avaries non apparentes n'est engagée que si celles-ci proviennent du fait de l'acconier ou de ses préposés. La preuve en incombe au chargeur, au destinataire ou au transporteur maritime.

Art. 10.7.08. - Etendue de la responsabilité

Dans tous les cas, la responsabilité de l'acconier s'étend :

1° au départ, de la prise en charge de la marchandise à terre,

des mains du chargeur ou de son représentant, jusqu'à sa remise au navire transporteur sous palan ;
2° en cas de transbordement, de la prise en charge sous palan d'un navire à la remise sous plan d'un autre navire ;
3° à l'arrivée, de la prise en charge de la marchandise sous palan du navire transporteur, jusqu'à sa remise au destinataire, au transitaire ou à tout autre réclamateur qualifié, en l'absence de ceux-ci au moment de la livraison, les dispositions de l'article 10.6.04 sont applicables à l'acconier.

Art. 10.7.09. - Responsabilité des retards

L'acconier ne répond des retards survenus dans les opérations matérielles d'acconage que si ceux-ci proviennent de son propre fait ou de ses préposés, et hors le cas de force majeure.

Art. 10.7.10. - Constat contradictoire

L'acconier peut s'exonérer de sa responsabilité en prouvant que les pertes, avaries et retards qui lui sont imputés résultent de la faute du transporteur maritime, du chargeur ou du destinataire.

Il a toujours le droit de demander qu'une constatation contradictoire de l'état des marchandises soit faite lors de leur réception.

Toute clause, tendant à exonérer l'acconier de la responsabilité qui lui est attribuée par le présent Code, est nulle.

Art. 10.7.11. Réserves contre le bord

Même en l'absence de tout mandat spécial, l'acconier a le devoir de prendre, à la remise sous palan, toutes réserves contre le bord du transporteur maritime si les marchandises ne répondent pas, dans leur état ou leur quantité apparents, aux énonciations du connaissement.

Il doit en conserver la preuve écrite – quelle qu'en soit la forme – à la disposition du réceptionnaire, du chargeur ou du transporteur maritime.

En l'absence de ces réserves, l'acconier est réputé avoir reçu les marchandises dans l'état et dans la qualité énoncés au connaissement. Mais cette présomption ne peut être invoquée

que par le réceptionnaire.

Art. 10.7.12. - Réserves contre l'acconier

En cas de pertes ou avaries apparentes survenues aux marchandises, le réceptionnaire doit adresser des réserves écrites à l'acconier au plus tard au moment de la prise de livraison, faute de quoi les marchandises sont présumées, sauf preuve contraire, avoir reçues par lui telles qu'elles ont été remises par le bord à l'acconier.

Les réserves peuvent être exprimées par toutes formes d'écrit, même par lettres missives ou annotations des quittances reçues, bons de livraison ou décharges remis ou restitués à l'acconier.

En cas de pertes ou avaries non apparentes, cette notification peut être valablement faite dans les trois jours de la prise de livraison, jours fériés non compris.

Le paiement du prix de l'acconage ne fait pas obstacle au dépôt ultérieur de réserves.

Art. 10.7.13. - Avaries et pertes dues à un accident

Lorsque des opérations d'acconage sont effectuées sur rade, dans les ports de Madagascar, en dehors des postes normaux de manutention, et que des pertes ou avaries sont causées aux marchandises par l'abordage, l'échouement, le naufrage, le heurt contre un corps fixe, mobile ou flottant du chaland ou autre engin qui les contient, la responsabilité de l'acconier ne peut être retenue que si ces événements sont imputables à sa faute ou à celle de ses préposés.

Art. 10.7.14. - Limitation de la responsabilité

L'acconier peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de l'article 11.2.16 et suivants.

Art. 10.7.15. - Exception à la limitation de responsabilité

La limitation de responsabilité prévue à l'article précédent est écartée en cas de dol ou de faute lourde de l'acconier. La preuve du dol ou de la faute lourde incombe à la partie qui

allègue la responsabilité de l'acconier.

Art. 10.7.16. - Délai de prescription

Les actions pour pertes ou avaries contre l'acconier sont prescrites par le délai d'un an sauf le cas de crime ou délit.

Toutes les autres actions dérivant du contrat d'acconage sont prescrites par le délai de cinq ans.

Ces délais courent dans le cas de perte totale, du jour où la marchandise aurait dû être délivrée, et dans les autres cas, du jour où la marchandise a été remise, offerte ou présentée au destinataire ou au réclamateur qualifié. En l'absence de ceux-ci, le délai de prescription court à compter de l'expiration du délai de quarante huit heures prévu à l'article 10.6.04.

LIVRE XI

LES TRANSPORTS ET LES VENTES MARITIMES

TITRE A

Les transports de marchandises

CHAPITRE 1

Dispositions communes à tous les transports de marchandises

Art. 11.1.01. - Obligations du transporteur

Le transporteur maritime est tenu, avant et au début du voyage, de faire diligence pour :

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

(b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire

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

Art. 11.1.02. - Obligations du chargeur

Le chargeur ou son représentant doit présenter les marchandises au temps et au lieu fixés par la convention des parties ou par l'usage du port de chargement.

Art. 11.1.03. - Obligations du capitaine

Le capitaine procède, de façon appropriée et soigneuse, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde et au déplacement des marchandises à compter de leur prise sous palan.

Sauf disposition réglementaire relative à certaines marchandises dangereuses, il commet une faute s'il arrime les marchandises sur le pont du navire sans le consentement écrit du chargeur. Ce consentement est supposé donné en cas de chargement en conteneur à bord des navires appropriés.

Il doit aux marchandises les soins ordinaires, conformément à la convention des parties ou à l'usage du port de chargement.

Art. 11.1.04. - Interruption du voyage

En cas d'interruption de voyage, le transporteur ou son représentant doit, sous peine de dommages-intérêts, faire diligence pour assurer le transbordement des marchandises et leur acheminement jusqu'au port de destination prévu.

Cette obligation pèse sur le transporteur quelle que soit la cause de l'interruption.

Art. 11.1.05. - Paiement du fret

Le chargeur doit le prix du transport ou fret. En cas d'envoi en port dû, le réceptionnaire en est également débiteur s'il accepte la livraison des marchandises.

Art. 11.1.06. - Montant du fret

Le montant du fret est établi par la convention des parties.

Art. 11.1.07. - Marchandises non présentées au chargement

Le chargeur qui ne présente pas ses marchandises en temps et lieu conformément à l'article 11.1.02 ci-dessus, paiera en indemnité la moitié du fret convenu. En cas d'inexécution partielle, il paiera le demi fret afférent à la quantité de marchandises non chargées.

Art. 11.1.08. - Marchandises retirées en cours de route

Le chargeur qui retire ses marchandises pendant le voyage est tenu de payer le fret entier et tous les frais occasionnés par le déchargement, à moins que le retrait ne soit motivé par le fait du capitaine, sous réserve des dispositions de l'article 11.2.15 alinéa a.

Art. 11.1.09. - Marchandises dangereuses

Les marchandises de matière inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur ou son représentant n'eût pas consenti s'il avait connu leur nature, pourront, à tout moment et en tous lieux, être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, et ce, sans aucune indemnité ; le chargeur sera, en outre, responsable de tous les dommages et dépenses pouvant résulter de leur embarquement.

Lorsque le transporteur, connaissant la nature de ces marchandises, a consenti à leur embarquement, il ne peut les débarquer, les détruire ou les rendre inoffensives que dans le cas où elles mettraient en danger le navire ou la cargaison ; aucune indemnité ne sera due, sinon à titre d'avaries communes s'il y a lieu.

Art. 11.1.10. - Marchandises jetées à la mer

Le transporteur est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à charge de contribution.

Art. 11.1.11. - Fret indu en cas de négligence des transporteurs

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues ou avariées par suite de la négligence du transporteur à satisfaire aux obligations des articles 11.1.01 et 11.1.03 ci-dessus. Il en est de même pour les marchandises perdues ou avariées par fortune de mer sauf convention contraire des parties.

Art. 11.1.12. - Frais de transbordement et fret dû

En cas de transbordement sur un autre navire, en application de l'article 11.1.04 ci-dessus, les frais de transbordement et le

fret dû pour achever l'acheminement des marchandises sont à la charge du transporteur lorsque l'interruption était due à une faute de sa part non couverte par les dispositions de l'article 11.2.15.

Les mêmes frais sont à la charge des marchandises dans les autres cas.

Dans un cas comme dans l'autre, le transporteur conserve le fret prévu pour le voyage entier.

Art. 11.1.13. - Responsabilité des pertes et des avaries au cours du transbordement

En cas d'interruption du voyage et si le transbordement des marchandises ne peut être utilement effectué le transporteur est responsable de leur perte ou de leur avarie dans les conditions indiquées aux chapitres suivants.

Il a droit alors à son fret, proportionnellement à la distance parcourue.

Art. 11.1.14. - Défaut de paiement du fret

Le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire faute de paiement de son fret.

Il peut, dans le temps de la décharge, demander le dépôt en mains tierces, jusqu'au paiement de son fret.

Art. 11.1.15. - Préférence du fret sur les marchandises

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

Art. 11.1.16. - Privilège pour le paiement du fret et des avaries

En cas de faillite des chargeurs ou réclamateurs avant l'expiration de la quinzaine, le transporteur est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui est dû.

Art. 11.1.17. - Livraison de la marchandise

Le capitaine ou le consignataire du navire doit livrer les

marchandises au destinataire ou à son représentant, désigné sur le titre de transport.

Si celui-ci est un connaissement, le destinataire est, soit celui dont le nom indiqué dans le connaissement à personne dénommée, soit celui qui présente le connaissement à l'arrivée lorsque le connaissement est au porteur, soit le dernier endossataire dans le connaissement à ordre.

Art. 11.1.18. - Remise de connaissement

La remise du connaissement original au transporteur ou à son représentant, établit la livraison, sauf preuve contraire par le destinataire.

Il en est de même de l'acquit ou récépissé du destinataire apposé sur une lettre d'expédition.

Art. 11.1.19. - Libération du transporteur

Le consignataire de la cargaison représente les destinataires.

La livraison des marchandises entre les mains libère le transporteur de la même manière qu'elle la libère entre les mains des destinataires.

Art. 11.1.20. - Recours en cas de refus de recevoir la marchandise

A défaut de réclamation des marchandises ou si le destinataire refuse d'en prendre livraison, le capitaine peut, par autorité de justice :

- a) les faire vendre pour le paiement de son fret ;
- b) faire ordonner le dépôt du surplus en entrepôt public ou en mains tierces.

S'il y a insuffisance, le transporteur conserve son recours en paiement du fret contre le chargeur.

Art. 11.1.21. - Responsabilité des dommages par le fait des marchandises

Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par le fait des marchandises qu'il a fait transporter. C'est au demandeur en dommages-intérêts d'établir la faute du chargeur ou de ceux dont il doit répondre.

Art. 11.1.22. - 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 s'appliquent à l'ensemble de ces opérations.

Art. 11.1.23. - Transport mixte fluvial et maritime

Lorsque des marchandises font l'objet d'un contrat de transport mixte fluvial et maritime, les règles du droit maritime seront appliquées à la partie maritime du transport telle qu'elle est définie par l'article 11.1.01.

Si l'origine d'un dommage ou d'une perte subis par les marchandises demeure inconnue dans le cas susvisé, les règles du droit maritime seront seules appliquées.

Art. 11.1.24. - Irrecevabilité des actions sans protestation préalable

Sous réserve des dispositions spéciales concernant les transports sous connaissement, sont irrecevables :

toutes actions contre le transporteur maritime ou le capitaine, pour dommages ou pertes subis par les marchandises, si elles ont été reçues sans protestation ;

toutes actions contre l'affréteur ou le sous - affréteur, pour avaries, si le capitaine a livré les marchandises et perçu le fret sans avoir protesté.

Ces protestations doivent être faites par écrit, dans les vingt quatre heures, sous peine de nullité.

Art. 11.1.25. - Délai de prescription

Toute demande en délivrance de marchandises, ou en dommages-intérêts pour dommages, pertes ou retard dans leur transport, est prescrite un an après l'arrivée du navire, ou après la perte totale de celui-ci.

Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois, à compter de l'exercice de l'action contre le garanti.

CHAPITRE 2

Transports sous connaissement

Art. 11.2.01. - Définition de “ connaissement embarqué ”

Le contrat de transport sous connaissement est le contrat de transport par mer de marchandises quelconques constaté par un connaissement dit “ connaissement embarqué ”.

Celui-ci est un titre écrit qui, délivré par le transporteur ou son représentant, fait foi du chargement de la marchandise et la représente.

Art. 11.2.02. - Autres titres non équivalents

Les règles du présent chapitre ne s'appliquent ni au connaissement dit “ reçu pour embarquement ”, ni au connaissement collectif visé à l'article 11.4.04, ni aux connaissements exigés par certains Etats à usage purement administratif ou fiscal.

Ces divers titres ne représentent pas la marchandise.

Art. 11.2.03. - Signataires des contrats

Le contrat est conclu entre le chargeur ou son représentant et le transporteur ou son représentant en une forme quelconque.

Art. 11.2.04. - Obligations des parties au contrat

Par le contrat, le chargeur s'engage à payer un certain fret et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre.

Les parties sont libres de déterminer le navire à charger ou d'en laisser le choix au transporteur.

Art. 11.2.05. - Résolution en cas de force majeure

Le contrat est résolu si le départ du navire qui devait effectuer le transport est empêché ou retardé par cas de force majeure.

En ce cas, la résolution a lieu sans dommages-intérêts de part ni d'autre, et les frais de chargement et de déchargement sont

réglés conformément à l'article 9.7.10 alinéa 2.

Art. 11.2.06. - Résolution par la faute du transporteur

Si le même empêchement se produit par la faute du transporteur, le contrat peut être résolu à la demande du chargeur. Celui-ci a droit à des dommages-intérêts correspondant au préjudice qu'il subit. Le montant est fixé conformément aux dispositions des articles 11.2.16 et 11.2.19 ci-dessous.

Art. 11.2.07. - Contenu et forme du contrat

Après embarquement des marchandises, le transporteur ou son représentant doit, sur la demande du chargeur, lui délivrer un connaissement portant les mentions propres à identifier les parties, les marchandises à transporter, les éléments du voyage à effectuer et le fret à payer.

Le connaissement peut être, à ordre, ou au porteur, ou à personne dénommée.

Art. 11.2.08. - Renseignements concernant les marchandises

Entre autres mentions, le connaissement doit indiquer :

- a) les marques principales destinées à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises n'ait commencé ; les marques doivent être suffisantes pour l'identification des marchandises et être apposées de manière qu'elles restent normalement lisibles jusqu'à la fin du voyage ;
- b) suivant le cas, le nombre des colis et objets ou leur quantité ou leur poids, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur ;
- c) l'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Art. 11.2.09. - Contestation des déclarations faites par le chargeur

Le transporteur ou son représentant peut refuser d'inscrire au connaissement les déclarations du chargeur relatives aux marques, au nombre, à la quantité, à la qualité ou au poids des marchandises, lorsqu'il a de sérieuses raisons de douter de

leur exactitude ou qu'il n'a pas eu les moyens normaux de les contrôler.

Mais, dans ce cas, il doit faire mention spéciale de ces raisons ou de cette impossibilité. La preuve des manquants incombe alors à l'expéditeur ou au réceptionnaire.

Art. 11.2.10. - Force probante du connaissement

En l'absence des réserves à l'article précédent, le connaissement fait foi des mentions qu'il comporte relativement à l'importance et à l'état apparent des marchandises.

Cette foi est absolue à l'égard des tiers porteurs du connaissement. Le transporteur peut en rapporter, par tous moyens, la preuve contraire à l'égard du chargeur.

Art. 11.2.11. - Arrangement sur l'inexactitude des mentions

Sont nulles et de nul effet à l'égard des tiers, 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, alors qu'il connaissait ou qu'il pouvait raisonnablement soupçonner l'inexactitude des mentions qu'il y portait. Mais les tiers peuvent s'en prévaloir à l'égard du chargeur.

Chaque connaissement est établi en deux originaux au moins, un pour le chargeur, et l'autre pour le capitaine.

Les originaux sont signés par le transporteur ou son représentant et par le chargeur dans les vingt quatre heures après le chargement et au plus tard avant le départ du navire.

Art. 11.2.13. - Concordance des indications sur les deux originaux

En cas de divergence entre les divers exemplaires du connaissement, chaque partie ne peut se prévaloir des indications portées sur l'exemplaire qu'elle détient que si ces indications figurent également sur celui se trouvant entre les mains de l'autre partie.

Art. 11.2.14. - Début et fin du contrat

Le transporteur est responsable de toutes pertes, avaries ou dommages subis par les marchandises depuis leur embarquement jusqu'à leur débarquement, sauf dans les cas exceptés par l'article suivant.

Si l'embarquement a lieu au moyen d'engins de levage, ladite responsabilité commence au moment où les élingues soutenant la marchandise présentée à quai ou sur allèges sont capelées au crochet du palan.

Si le débarquement a lieu par les mêmes moyens, ladite responsabilité prend fin lorsque les élingues sont décapelées et la marchandise repose à terre ou sur allèges.

Ces dispositions sont applicables aussi bien dans le cas où l'engin de levage appartient au navire transporteur que dans celui où il dépend d'un acconier, à terre ou à flot.

Si la manutention est opérée à bras d'homme, la responsabilité susdite commence à l'embarquement lorsque les porteurs quittent le sol ou l'allège, et prend fin au débarquement lorsqu'ils reprennent contact avec ces derniers.

Dans le cas de transport de liquides ou de gaz en vrac, la responsabilité du transporteur maritime commence au départ lorsque le liquide ou le gaz a atteint les canalisations et tuyauteries du navire, et prend fin à l'arrivée lorsqu'il a dépassé celles-ci.

Les parties peuvent cependant convenir de fixer la limite de responsabilité au passage du liquide ou de gaz dans un appareil de mesurage de volume.

Art. 11.2.15. - Cas excluant la responsabilité du transporteur

Le transporteur est déchargé de la responsabilité prévue à l'article précédent s'il prouve que les pertes, avaries ou dommages subis par la marchandise proviennent :

- a) des fautes nautiques du capitaine ou d'autres préposés maritimes du transporteur ;
- b) des vices cachés du navire échappant à une diligence raisonnable ;
- c) des faits constituant un cas fortuit ou de force majeure ;
- d) de grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au

travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

e) du vice propre de la marchandise ou de freinte de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination ;

f) des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;

g) d'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer, ou encore de déroutement du navire à cette fin ;

h) de l'état d'innavigabilité du navire, lorsque le transporteur aura fait la preuve de sa diligence raisonnable pour remplir ses obligations définies à l'article 11.1.01 ;

i) d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ou de ses préposés.

Toutefois, dans tous ces cas exceptés, le chargeur pourra faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, soit à une faute personnelle du transporteur, soit à une faute de ses préposés autre que la faute nautique visée à l'alinéa a ci-dessus.

Art. 11.2.16. - Limitation de la responsabilité du transporteur

A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur est responsable pour 666,67 DTS par colis ou unité et 2 DTS par kilo de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable. Toutefois, le transporteur et le chargeur peuvent convenir d'une somme supérieure.

Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énumérés au connaissement comme étant inclus dans ce conteneur, cette palette ou cet engin sera considéré comme colis ou unité au sens du présent article. Dans les autres cas, ce conteneur, cette palette ou cet engin sera considéré comme colis ou unité.

Art. 11.2.17. - Privation du bénéfice de la limitation

Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de la limitation de sa responsabilité prévue à l'article ci-dessus :

a) 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.

b) si le chargeur a fait une déclaration de valeur insérée dans le connaissement et acceptée par le transporteur, pareille déclaration fait foi à l'égard du transporteur, sauf preuve contraire de sa part.

Art. 11.2.18. - Réserve sur la déclaration de valeur

Si le transporteur conteste l'exactitude de la déclaration de valeur au moment où elle est effectuée par le chargeur, il peut insérer dans le connaissement des réserves motivées qui mettront la preuve de la valeur véritable à la charge du chargeur ou du réceptionnaire.

Art. 11.2.19. - Nullité de certaines clauses

Est nulle et de nul effet toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :

a) de soustraire le transporteur à la responsabilité définie à l'article 11.2.14 ;

b) ou de renverser le fardeau de la preuve tel qu'il résulte du présent Code ;

c) ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application de l'article 11.2.16.

Art. 11.2.20. - Dérogation à l'article précédent

Par dérogation à l'article précédent, toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation sont autorisées dans les transports d'animaux vivants et dans les transports des marchandises chargées sur le pont.

Art. 11.2.21. - Exemption de responsabilité en cas de fraude sur la nature ou sur la valeur des marchandises

Lorsque le chargeur a fait une déclaration sciemment inexacte

de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou dommages survenus.

Art. 11.2.22. - Evaluation des dommages

Il appartient au demandeur d'établir la réalité et l'importance des dommages dont il demande réparation.

Art. 11.2.23. - Réserve et constat contradictoire au moment de la livraison

En cas de pertes ou dommages survenus aux marchandises, le réceptionnaire ou son représentant doit adresser des réserves écrites au transporteur ou à son représentant au port de déchargement, au plus tard au moment de la prise de livraison, faute de quoi les marchandises sont présumées, sauf preuve contraire, avoir été reçues par lui telles qu'elles sont décrites au connaissement.

S'il s'agit de pertes ou dommages non apparents, cette notification peut être valablement faite dans les trois jours de la livraison, jours fériés non compris.

Le transporteur aura toujours le droit de demander qu'une constatation contradictoire de l'état des marchandises soit faite lors de la livraison.

Art. 11.2.24. - Prescription des différentes actions

Toutes actions contre le transporteur, à raison de pertes ou dommages, sont prescrites, dans le cas de perte totale, un an à dater du jour où elles auraient dû être livrées et, dans les autres cas, du jour où elles ont été remises ou offertes au destinataire ou son représentant.

Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois, à compter du jour de l'exercice de l'action contre le garanti.

Art. 11.2.25. - Domaine d'application des exonérations et limitations

Les exonérations et limitations prévues par le présent chapitre sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant

l'objet d'un contrat de transport que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

Art. 11.2.26. - Caractère impératif du présent chapitre

Les dispositions du présent chapitre sont d'ordre public à Madagascar, et applicables à tout transport de marchandises sous connaissement en provenance ou à destination d'un port malgache et qui n'entrerait pas dans le champ d'application d'une convention internationale à laquelle Madagascar aurait adhéré.

Les juridictions malgaches peuvent déclarer nulles et de nul effet toutes clauses attributives de juridiction ou compromissaires ayant pour but ou pour effet d'éluider l'application de ces dispositions ou d'une législation équivalente.

CHAPITRE 3

Transports sous charte-partie

Art. 11.3.01. - Réalisation du contrat

Le contrat de transport sous charte-partie est réalisé au moyen de l'affrètement ou du sous-affrètement d'un navire ou d'une partie de navire.

Le chargeur et le transporteur sont libres de fixer par leurs conventions l'étendue de leurs obligations respectives et de leur responsabilité contractuelle.

Art. 11.3.02. - Novation ou modification non valable en cas de délivrance de connaissement

Lorsque, à l'occasion d'un transport sous charte-partie, un connaissement ou titre équivalent a été délivré pour constater l'embarquement de la marchandise, il est présumé qu'aucune des mentions de ce document n'entraîne novation ou modification des obligations résultant de la charte-partie, à l'égard des signataires de celles-ci.

Toutefois, le tiers - porteur d'un connaissement embarqué délivré dans ces conditions peut se prévaloir, à l'égard du

fréteur, de l'affréteur, ou du sous – affréteur, des dispositions du chapitre précédent concernant les transports de marchandises sous connaissement.

Art. 11.3.03. - Obligation de respecter les conditions de la charte-partie

Si un contrat de sous - affrètement ou un connaissement porte la mention “ conditions suivant charte-partie ”, le bénéficiaire d'un tel titre de transport sera tenu de respecter les clauses et conditions de la charte-partie visée au contrat si elle a été publiée conformément à l'article 9.4.04, ou si elle est conforme à une charte-partie type habituellement utilisée, ou encore si le transporteur lui a donné connaissance des clauses qui le concernent.

Art. 11.3.04. - Cas d'inobservation des clauses de la charte-partie

A défaut de convention spéciale des parties, les règles suivantes seront observées :

1° si le navire est loué en totalité et que l'affréteur ne lui donne pas toute sa charge, le capitaine ne peut prendre d'autres marchandises sans le consentement de l'affréteur. Celui-ci profite du fret des marchandises qui complètent le chargement du navire ;

2° le fréteur qui a déclaré le navire d'un plus grand port qu'il n'est peut être condamné à des dommages - intérêts envers l'affréteur, sauf si l'erreur n'excède pas un quarantaine ou si la déclaration est conforme au certificat de jauge ;

3° si le fret est proportionnel à la quantité de marchandises chargées, l'affréteur doit charger le poids ou le volume prévu par la charte-partie. A défaut, Il doit payer l'indemnité prévue par l'article 11.1.07.

Si la quantité à charger figure sur la charte-partie avec la réserve “ environ ”, l'affréteur satisfait à son obligation en offrant un changement inférieur ou supérieur de un dixième à la quantité prévue.

4° si le fret est forfaitaire, et que l'affréteur charge une quantité

supérieure à celle prévue au contrat, il doit payer le fret de l'excédent sur le prix réglé par la charte-partie ;

5° le capitaine peut faire mettre à terre, dans le lieu du chargement, les marchandises embarquées sur son navire, si elles ne lui ont pas été déclarées, ou en exiger avant le départ le fret au plus prix prévu pour des marchandises de même nature.

CHAPITRE 4

Autres transports de marchandises par mer

Art. 11.4.01. - Cas de petits navires

L'établissement d'un connaissement est facultatif pour le transport de marchandises lorsqu'elles sont chargées sur un navire à propulsion mécanique d'un tonnage inférieur à 10 tonneaux, ou sur un navire sans propulsion mécanique d'un tonnage inférieur à 25 tonneaux.

Art. 11.4.02. - Cas du cabotage et du bornage

Pour les transports au bornage ou au cabotage entre ports malgaches, la preuve du contrat de transport peut être rapportée conformément aux règles générales du droit commercial, sans qu'il soit nécessaire de dresser une charte-partie ou un connaissement.

La prise en charge de la marchandise peut être constatée par une lettre d'expédition ou une lettre de voiture maritime, ou par un bon d'embarquement délivré par le capitaine.

Art. 11.4.03. - Dispositions applicables aux deux cas précédents

Les obligations respectives des parties sont fixées, dans les cas prévus aux deux articles précédents, par les dispositions du chapitre premier du présent titre et par les usages suivis au port de charge, sauf convention contraire.

Art. 11.4.04. - Dispositions applicables au connaissement collectif

Si, dans les mêmes cas, un connaissement collectif est délivré

par le transporteur ou le capitaine à un commissionnaire de transport ou transitaire pour un ensemble d'expéditions de marchandises, ce connaissement ne représente pas ces marchandises. Mais les parties peuvent déclarer applicables au transport les dispositions du chapitre II du présent titre, en tout ou en partie.

Art. 11.4.05. - Règlements spéciaux pour les envois postaux

Le transport maritime des envois - postaux n'est pas soumis aux dispositions du présent titre. Il est soumis aux lois et règlements spéciaux y afférents.

TITRE B
Les transports de passagers

CHAPITRE 5
Contrat de passage

Section A
Dispositions générales

Art. 11.5.01. - Champ d'application

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent, ni aux transports bénévoles, ni aux passagers clandestins mais elles s'appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transports maritimes.

Elles ne sont pas applicables aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public autre que le transport des passagers.

Art. 11.5.02. - Définition de contrat de passage

Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage.

Art. 11.5.03. - Billet de 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 d moins de 10 tonneaux de jauge brute 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. 11.5.04. - Cession à un tiers

Le passager ne peut pas, sauf accord du transporteur, céder à un tiers le bénéfice de son contrat.

Art. 11.5.05. - Dispositions d'ordre publique

Les dispositions du présent chapitre ne peuvent être modifiées au préjudice du passager.

Section B

Obligations du passager

Art. 11.5.06. - 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. 11.5.07. - Empêchement ou décès du passager avant départ

En cas d'empêchement de force majeure, le contrat est résilié par l'avis qu'en donnent, 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 six 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. 11.5.08. - 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. 11.5.09. - 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. 11.5.10. - Modification importante du voyage

Toute modification importante dans les horaires, l'itinéraire ou les escales prévus, donne au passager le droit de demander la résolution du contrat et des dommages-intérêts s'il y a lieu.

Art. 11.5.11. - Non - achèvement du voyage

Le non - achèvement du voyage pour une cause dont le transporteur n'établit pas qu'elle ne lui est imputable entraîne la résiliation du contrat, sans préjudice des dommages-intérêts s'il y a lieu, à moins que le transporteur ne pourvoie au transport du passager à destination sur un navire de même qualité.

Art. 11.5.12. - Caractère supplétif des articles 11.5.05 à 11.5.10

Par convention expresse, les parties peuvent écarter toutes ou partie des dispositions des articles 11.5.06 à 11.5.11 ci-dessus.

Art. 11.5.13. - Discipline du bord

Les passagers sont soumis à la discipline du bord.

Section C

Responsabilité du transporteur

Art. 11.5.14. - 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. 11.5.15. - 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. 11.5.16. - 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 11.5.14.

Art. 11.5.17. - Limitation de responsabilité

Dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est fixée à une somme de 46 666 DTS multipliées par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter d'après le permis de navigation, sans pouvoir excéder 25 000 000 DTS.

Aux fins du présent article, " passager " signifie toute personne transportée en vertu d'un contrat de transport de passager ou toute personne qui avec le consentement du transporteur,

accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises.

Art. 11.5.18. - Responsabilité en cas de retard

Il est responsable des dommages dus au retard qui tient à l'inobservation de l'article 11.5.14 ou à la faute commerciale de ses préposés.

Art. 11.5.19. - Délai de prescription

L'action en responsabilité contre le transporteur se prescrit par deux ans à compter du jour où le passager a été débarqué ou aurait dû l'être.

CHAPITRE 6 Transport des bagages

Art. 11.6.01. - 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. 11.6.02. - 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. 11.6.03. - 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 par véhicule de tourisme, y compris les bagages se trouvant à l'intérieur du véhicule.

Art. 11.6.04. - 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. 11.6.05. - Délai de prescription

Les actions nées à l'occasion des transports de bagages se prescrivent par un an.

CHAPITRE 7

Contrat de croisière touristique

Art. 11.7.01. - 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 .

Ce billet doit porter les mentions suivantes :

- 1° le nom et la classe du navire ;
- 2° les noms et adresse de l'agence de voyage ;
- 3° les nom et adresse du passager ;
- 4° la classe et le prix du voyage, tous frais compris ;
- 5° les ports de départ et de destination ;
- 6° les dates de départ et d'arrivée ;
- 7° les escales prévues ;
- 8° les services accessoires promis au passager.

Art. 11.7.02. - 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. 11.7.03. - 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. 11.7.04. - Responsabilité personnelle de l'agence

L'agence est personnellement responsable des dommages survenus aux passagers ou à leurs bagages dans les conditions et les limites des articles 11.5.14 à 11.6.02 ci-dessus, sauf recours contre le transporteur.

TITRE C
Les ventes maritimes

CHAPITRE 8
Dispositions communes

Art. 11.8.01. - Définition

La vente maritime est une vente de marchandises qui doivent faire l'objet d'un transport par mer pour parvenir à l'acquéreur. Les ventes maritimes sont réglées par le droit commun applicable au contrat de vente, et par les dispositions du présent titre qui sont simplement supplétives de la volonté des parties, sauf disposition contraire de la loi.

CHAPITRE 9
Vente au départ

Art. 11.9.01. - Définition

La vente au départ, dite " franco bord " (en abrégé F.O.B) met le transport et ses risques à la charge de l'acheteur.

Art. 11.9.02. - Obligations du vendeur

Les obligations du vendeur sont :

1° livrer la marchandise conformément aux termes du contrat

de vente ;

2° livrer la marchandise au port d'embarquement convenu, selon l'usage du port, à la date ou dans le délai convenu :

soit à bord du navire désigné par l'acheteur (clause " franco bord " ou F.O.B) ;

soit à quai, au plus près du navire désigné (clause " le long du bord " ou F.A.S), puis en aviser l'acheteur dans les vingt - quatre heures par les moyens d'usage,

3° supporter tous les frais qui sont à la charge de la marchandise et tous les risques qu'elle peut courir jusqu'au moment où elle a effectivement passé le bastingage du navire (clause F.O.B) ou jusqu'à son dépôt effectif le long du navire (clause F.A.S) au départ, y compris les frais de toutes les formalités nécessaires pour y parvenir ;

4° pourvoir à ses frais à l'emballage usuel de la marchandise, à moins qu'il ne soit d'usage dans le commerce de l'expédier non emballée ;

5° supporter les frais de vérification de la qualité, du pesage, mesurage ou comptage, nécessaires à la livraison au départ ;

6° fournir à ses frais le document d'usage net attestant la livraison de la marchandise, soit à bord, soit le long du bord du navire désigné.

Art. 11.9.03. - Obligations de l'acheteur

Les obligations de l'acheteur sont :

1° aviser le vendeur en temps utile du nom du navire, de l'emplacement de chargement et de la date de livraison à ce navire. A cet effet, affréter un navire ou retenir l'espace nécessaire à bord d'un navire à ses frais.

2° supporter tous les frais qui sont à la charge de la marchandise et tous les risques qu'elle peut courir à partir du moment où elle a effectivement passé le bastingage du navire (clause F.O.B) ou depuis son dépôt effectif le long du navire (clause F.A.S) au départ, et payer le prix contractuel ;

3° si le navire désigné par lui ne peut pas charger la marchandise à la date ou dans le délai convenus, supporter tous les frais supplémentaires ainsi occasionnés et tous les risques que peut courir la marchandise à partir de la date

d'expiration du délai convenu, à la condition que la marchandise soit individualisée;

4° supporter les mêmes frais et risques, dans les mêmes conditions, s'il ne désigne pas en temps utile le navire ou le port d'embarquement ;

5° supporter les frais d'obtention et le coût de tous les documents tels que connaissement, certificat d'origine, facture consulaire, police d'assurance.

CHAPITRE 10

Vente C.A.F

Art. 11.10.01. - Définition

La vente dite “ coût, assurance et fret ” (en abrégé C.A.F) met à la charge de l'acheteur le prix de la chose, la prime d'assurance maritime, le fret et les risques du transport.

Art. 11.10.02. - Obligations du vendeur

Les obligations du vendeur sont :

1° livrer la marchandise conformément aux termes du contrat de vente ;

2° conclure à ses propres frais un contrat pour le transport de la marchandise jusqu'au port de destination convenu par un navire de mer adéquat et en payer le fret ;

3° charger à ses frais la marchandise à bord du navire au port d'embarquement dans le délai convenu ou, faute de stipulation à ce sujet, dans un délai raisonnable ; en aviser l'acheteur dans les vingt – quatre heures par les moyens d'usage ;

4° fournir à ses frais et sous forme transmissible une police d'assurance maritime contre les risques de transport visé par le contrat, délivrée par une compagnie d'assurances de bonne réputation ;

5° supporter tous les risques que peut courir la marchandise jusqu'au moment où elle a effectivement passé le bastingage du navire au départ ;

6° fournir sans délai à ses frais à l'acheteur :

un connaissement embarqué, net, négociable à ordre, pour le port de destination convenu ;

la facture de la marchandise expédiée ;

la police d'assurances maritimes ;

une copie de la charte-partie si le connaissement se réfère à celle-ci ;

7° pourvoir à ses frais à l'emballage usuel de la marchandise, à moins qu'il ne soit d'usage dans le commerce de l'expédier non emballée ;

8° supporter les frais de vérification de la qualité, du pesage, mesurage ou comptage, nécessaires à la livraison au départ ;

9° supporter tous les droits et taxes qui grèvent la marchandise jusqu'à son embarquement y compris les frais de formalité et les charges exigibles du fait de l'exportation.

Art. 11.10.03. - Obligations de l'acheteur

Les obligations de l'acheteur sont :

1° lever les documents lors de la présentation par le vendeur s'ils sont conformes aux termes du contrat de vente et payer le prix contractuel ;

2° supporter tous les risques que peut courir la marchandise à partir du moment où elle a passé effectivement le bastingage du navire au port d'embarquement ;

3° supporter, à l'exception du fret et de l'assurance maritimes, tous frais ou dépenses grevant la marchandise pendant le transport maritime, ainsi que les frais de déchargement à l'arrivée ;

4° obtenir et fournir à ses risques et frais la licence d'importation ou tout document équivalent nécessaire pour le débarquement de la marchandise ; acquitter les droits de douane et les taxes d'importation ;

5° supporter les frais d'obtention et le coût des certificats d'origine, certificats sanitaires et documents consulaires exigés pour l'importation.

Art. 11.10.04. - Maintien des obligations visées à l'article 11.10.03 alinéa 2°

L'adoption dans le contrat de clauses telles que " poids reconnu à l'arrivée " ou " agréage au port d'arrivée " n'a pas pour résultat de modifier la nature de la vente C.A.F si ces

clauses n'ont pas pour but ou pour effet de mettre obligatoirement à la charge du vendeur les risques visés à l'article 11.10.03 alinéa 2°.

CHAPITRE 11 Ventes à l'arrivée

Art. 11.11.01. - Définition

Les ventes à l'arrivée mettent le transport et ses risques à la charge du vendeur.

La délivrance a lieu au port d'arrivée, et suivant la convention des parties, soit à quai, le long du bord, soit à bord du navire transporteur.

Lorsqu'il s'agit de choses de genres, la délivrance n'est réputée faite qu'après la spécialisation du lot destiné à l'acheteur. L'agrèage a lieu au moment de la délivrance ou de la spécialisation.

Art. 11.11.02. - Obligations du vendeur

Le vendeur doit supporter tous les frais, droits et taxes de sortie du port d'embarquement, les frais d'embarquement et le coût du transport.

Il supporte également les frais de débarquement au port d'arrivée si la marchandise est livrable à quai.

Art. 11.11.03. - Obligations de l'acheteur

L'acheteur doit supporter les frais, droits taxes d'entrée au port de débarquement. Il supporte également les frais de débarquement si la marchandise est livrable à bord.

Il doit payer le prix contractuel sous réserve des dispositions suivantes.

Art. 11.11.04. - Vente " sur embarquement "

Si la vente a été conclue " sur embarquement ", le vendeur doit charger obligatoirement la marchandise dans le délai prévu au contrat, sur un navire de son choix.

En cas de perte ou d'avarie en cours de transport, s'il s'agit de choses de genres le vendeur doit réexpédier à l'acheteur

l'équivalent des quantités manquantes, aux prix et conditions du contrat.

Art. 11.11.05. - Vente “ sur navire désigné ”

Si la vente a été conclue “ sur navire désigné ” ou “ sur navire à désigner ” le vendeur, outre les obligations prévues à l'article 11.11.02 doit désigner immédiatement, ou dans un délai déterminé, le navire sur lequel la marchandise est ou doit être embarquée.

Les obligations de l'acheteur sont subordonnées à l'heureuse arrivée de la marchandise à destination.

La perte totale ou partielle et l'avarie en cours de route entraînent, à due concurrence, la résiliation de la vente, sans obligation de remplacer pour le vendeur et sans dommages-intérêts pour l'acquéreur.

L'acquéreur doit supporter les conséquences du retard du navire désigné.

LIVRE XII
LES ASSURANCES MARITIMES

CHAPITRE PREMIER
Règles générales

Art. 12.1.01. - Parties au contrat

L'assurance maritime garantit les armateurs, affréteurs ou chargeurs contre les risques résultant d'un voyage maritime.

Art. 12.1.02. - Intérêt assuré

Tout intérêt légitime, y compris le profil espéré, exposé à des risques maritimes, peut faire l'objet d'une assurance.

Art. 12.1.03. - 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. 12.1.04. - Application à la réassurance

Elles sont applicables à la réassurance.

Art. 12.1.05. - 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. 12.1.06. - 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.

TITRE A

Les règles communes aux diverses assurances

CHAPITRE 2

Conclusion du contrat

Art. 12.2.01. - Forme écrite

La preuve du contrat d'assurance doit, nonobstant toute stipulation contraire, être faite par écrit.

Art. 12.2.02. - 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'engagement des parties peut être établie par tout autre écrit (arrêté d'assurance, note de couverture).

Art. 12.2.03. - 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. 12.2.04. - 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. 12.2.05. - 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. 12.2.06. - 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 la 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. 12.2.07. - 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. 12.2.08. - 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. 12.2.09. - 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. 12.2.10. - 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. 12.2.11. - 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 3

Obligations de l'assureur et de l'assuré

Art. 12.3.01. - 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. 12.3.02. - 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. 12.3.03. - 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 12.5.05.

Art. 12.3.04. - 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. 12.3.05. - 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. 12.3.06. - 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. 12.3.07. - 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. 12.3.08. - 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. 12.3.09. - 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. 12.3.10. - 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 12.5.05 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. 12.3.11. - 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. 12.3.12. - 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. 12.3.13. - 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 4

Règlement de l'indemnité

Art. 12.4.01. - 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. 12.4.02. - Réparation ou remplacement non obligatoire

L'assureur ne peut être contraint de réparer ou remplacer les objets assurés.

Art. 12.4.03. - 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. 12.4.04. - 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. 12.4.05. - Notification du délaissement

Le délaissement est notifié à l'assureur par lettre recommandée ou par tout acte extrajudiciaire.

Il doit intervenir dans les trois mois de la connaissance de l'événement qui y donne lieu, ou de l'expiration du délai qui le permet.

Art. 12.4.06. - 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. 12.4.07. - 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. 12.4.08. - Délai de prescription

Les actions nées du contrat d'assurance se prescrivent par deux ans.

Art. 12.4.09. - Commencement du délai suivant la nature de l'action

Ce délai court :

1° en ce qui concerne l'action en paiement de la prime, de la date d'exigibilité ;

2° en ce qui concerne l'action d'avarie, pour le navire, de la date de l'événement qui donne lieu à l'action ; pour la marchandise, 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, 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, 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, du jour du paiement fait par l'assuré ;

5° lorsque l'action de l'assuré a pour cause le recours d'un tiers, 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 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 B

Les règles particulières aux diverses assurances

CHAPITRE 5

Assurance sur corps

Art. 12.5.01. - 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. 12.5.02. - 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 jours après l'arrivée du navire à destination.

Art. 12.5.03. - 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 à vingt quatre heures, d'après l'heure du pays où la police a été émise.

Art. 12.5.04. - 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. 12.5.05. - 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. 12.5.06. - 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 12.2.10 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. 12.5.07. - 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. 12.5.08. - 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. 12.5.09. - 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. 12.5.10. - 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. 12.5.11. - 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 mois après la notification de l'assuré à l'assureur,
- 5° - défaut de nouvelles depuis plus de trois mois.

Art. 12.5.12. - 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 contra dans le mois du jour où il aura reçu notification de l'aliénation ou de location. Cette résiliation ne prendra effet que quinze 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. 12.5.13. - 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 6

Assurances sur facultés

Art. 12.6.01. - 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.

Section A

Dispositions communes

Art. 12.6.02. - 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. 12.6.03. - 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. 12.6.04. - 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. 12.6.05. - 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. 12.6.06. - 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. 12.6.07. - Franchise

Au cas où les parties ont convenu d'une franchise, celle-ci est toujours indépendante de la franchise normale de route.

Art. 12.6.08. - 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 mois, après notification de l'assuré à l'assureur.

Art. 12.6.09. - 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 mois ;
- 2° - de défaut de nouvelles du navire, depuis plus de trois mois.

Section B

Dispositions spéciales aux polices flottantes

Art. 12.6.10. - 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. 12.6.11. - 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. 12.6.12. - 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. 12.6.13. - Calcul de la prime

La prime est calculée sur le montant des déclarations d'aliments.

CHAPITRE 7

Autres assurances

Art. 12.7.01. - 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. 12.7.02. - 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 numéros 2, 3 et 4 de l'article 12.5.11 de justifier qu'il n'a pu acheminer la marchandise à destination.

Art. 12.7.03. - 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. 12.7.04. - Assurances spéciales

Les risques prévus par les articles 4.1.04 et 5.4.07 doivent faire l'objet d'une assurance spéciale.

TROISIEME PARTIE
DES CONTENTIEUX MARITIMES

LIVRE XIII
LES ACTIONS EN JUSTICE

CHAPITRE I
Compétence matérielle

Art. 13.1.01. - Actes de commerce

Sont réputés actes de commerce :

- toute entreprise de construction ou réparation et tous

- achats, ventes et reventes de bâtiments et engins pour la navigation fluviale ou maritime,
- 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,
 - toute entreprise privée de remorquage ou de pilotage,
 - tout transport de passagers ou de marchandises par voie fluviale ou maritime,
 - toute entreprise de pêche 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.

Art. 13.1.02. - Domaine du droit maritime et du droit commercial

Les actes visés à l'article 13.1.01 sont soumis, s'il y a lieu aux dispositions du présent Code et, subsidiairement, aux règles générales du droit commercial.

Art. 13.1.03. - Domaine du droit international privé

Lorsqu'une loi étrangère se reconnaît également compétente, le domaine respectif des législations malgache et étrangère sera déterminé conformément aux règles malgaches de conflit des lois prévues par les dispositions générales de droit international privé.

Art. 13.1.04. - Infractions soumises à la loi malgache

La loi malgache est seule applicable aux infractions disciplinaires ou pénales commises à Madagascar, ou dans les eaux territoriales malgaches ou à bord d'un navire malgache.

Elle est applicable concurremment avec la loi étrangère compétente :

1°- aux infractions visées par les articles 507 à 510 du Code de procédure pénale,

2°- aux délits prévus par l'article 8.2.18 du présent Code.

Art. 13.1.05. - Infractions soumises à la loi du pavillon du navire

Toutefois, les infractions commises dans les eaux territoriales malgaches à bord d'un navire étranger qui ne troublent pas l'ordre public de Madagascar et ne lèsent ni les personnes ni les biens malgaches peuvent être soumises à la loi du pavillon du navire.

Art. 13.1.06. - Actions mettant en jeu la responsabilité de l'Etat ou des collectivités publiques malgaches

La loi malgache est seule applicable aux actions qui tendent à mettre en jeu la responsabilité de l'Etat ou des collectivités publiques malgaches, sauf en matière d'actes de commerce réalisés dans les formes du droit privé.

CHAPITRE 2 Compétence juridictionnelle

Art. 13.2.01. Définition

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 sociale, 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 à la chambre administrative de la cour suprême en attendant la mise en place du Conseil d'Etat.

Art. 13.2.02. Compétence des juridictions malgaches en général

En règle générale, les juridictions malgaches se reconnaîtront compétentes chaque fois que la loi malgache sera applicable conformément aux dispositions du chapitre précédent.

L'étranger, même non résidant à Madagascar, pourra être cité devant les tribunaux malgaches pour l'exécution des obligations nées à Madagascar ou à l'étranger au profit d'une personne physique ou morale malgache.

Un malgache pourra être traduit devant un tribunal malgache 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. 13.2.03. - 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 7 du présent Code ;
- 2° - de toute autre infraction commise à Madagascar ou dans les eaux territoriales malgaches ou à bord d'un navire malgache ;
- 3° - des infractions visées par les articles 507 à 510 du Code de Procédure Pénale ;
- 4° - des délits prévus par l'article 8.2.18. du présent Code.

Art. 13.2.04. - Compétence de la juridiction civile

La juridiction civile est compétente pour connaître :

- 1° - des contestations concernant la propriété des navires et

tous autres 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. 13.2.05. - 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 13.1.10 ;

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. 13.2.06. - Compétence de la juridiction du travail

La juridiction du travail est compétente pour connaître des litiges se rattachant aux contrats d'engagement maritime, dans les conditions fixées par l'article 3.11.01 du présent Code.

Art. 13.2.07. - Compétence de la juridiction administrative

La juridiction administrative est compétente pour connaître :

1° - des actions mettant en jeu la responsabilité la responsabilité de l'Etat malgache 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 malgache ou des autres collectivités publiques du fait des actes dommageables commis par leurs agents ou préposés sauf l'exception prévue par l'article 13.2.08 ;

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. 13.2.08. - Exceptions aux dispositions de l'article précédent

Par exception aux dispositions de l'article 13.2.07, 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 malgache ou d'un Etat étranger, ainsi que des autres collectivités publiques malgaches ou étrangères pour connaître des actions se rattachant aux actes de commerce visés à l'article 13.1.01 réalisés dans les formes du droit privé, et ne se rattachant pas à un service public.

CHAPITRE 3

Compétence territoriale

Art. 13.3.01. - En matière pénale

En matière pénale, la juridiction compétente sera déterminée conformément aux dispositions des articles 31 à 38 du Code de procédure pénale.

Lorsqu'une infraction aura été commise dans les eaux territoriales malgaches, elle pourra 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 7.3.02 du présent Code.

Lorsqu'une infraction aura été commise à bord d'un navire malgache, elle pourra être poursuivie devant les juridictions répressives prévues par l'article 31 du Code de procédure

pénale, et en outre, au choix de l'autorité administrative maritime, devant la juridiction répressive malgache correspondant soit au premier port d'escale du navire, soit au port d'attache du navire, à Madagascar.

Lorsqu'une infraction aura été commise par un malgache à bord d'un navire étranger hors des eaux malgaches, elle pourra être également poursuivie devant la juridiction malgache dans le ressort de laquelle aura été débarqué son auteur.

Art. 13.3.02. - En matière civile et commerciale

En matière civile et commerciale, la juridiction compétente sera déterminée conformément aux dispositions des articles 79 et 80 du Code de procédure civile. Si celles-ci ne peuvent être appliquées, les tribunaux de Tananarive seront initialement saisis.

Art. 13.3.03. - 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. 13.3.04. - En matière d'abordage

En cas d'abordage, le demandeur pourra, à son choix, saisir soit le tribunal de commerce du domicile du défendeur, soit celui du port malgache 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 malgaches, le tribunal dont le ressort comprend la section de mer territoriale où s'est produite la collision pourra être également saisi.

Art. 13.3.05. - 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. 13.3.06. - En matière d'assistance et de sauvetage

En cas d'assistance ou de sauvetage, l'action en paiement de rémunération pourra être 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.

CHAPITRE 4.

Prescriptions et fins de non recevoir

Art. 13.4.01. - 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. 13.4.02. - Règle de la prescription de cinq 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 années, sauf les exceptions ci-après prévues.

Art. 13.4.03. - Imprescriptibilité de la propriété des navires

La propriété d'un navire malgache immatriculé ne peut être acquise ou perdue par prescription.

Art. 13.4.04. - Prescription trentenaire

L'action en revendication de la propriété d'un navire, d'une épave, ou de tout autre bâtiment de mer, ainsi que de leurs agrès et accessoires, se prescrit par trente ans.

Art. 13.4.05. - Action en règlement d'avaries communes

L'action en règlement d'avaries communes se prescrit par dix ans lorsqu'un répartiteur a été nommé par décision de justice ou désigné par les parties.

Art. 13.4.06. - 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 aux articles 3, 4, et 5 du Code de procédure pénale.

Dans le cas prévu au 2^e alinéa de l'article 10 du même Code, cette action civile sera prescrite par cinq ans en cas de contravention ou de délit, et par dix ans en cas de crime, lorsque l'infraction sera prévue par le présent Code.

Art. 13.4.07. – Interruption des prescriptions

Les prescriptions prévues par le présent Code sont interrompues ou suspendues conformément au droit commun des prescriptions civiles.

Art. 13.4.08. – Prescription à la suite d'un arrêté de compte

Lorsqu'entre les parties sera intervenu un arrêté de compte valant reconnaissance de dette par écrit, la prescription de cinq ans sera substituée aux prescriptions plus courtes.

Art. 13.4.09. – Fin de non recevoir prévu par l'article 11.1.24

La fin de non recevoir édictée en matière de transport de marchandises par l'article 11.1.24 n'est pas d'ordre public.

Elle ne s'applique ni aux transports sous connaissance, ni aux rapports entre assurés et assureurs.

CHAPITRE 5

Arbitrage

Art. 13.5.01. - Domaine d'application

Les parties sont libres de convenir, par avance, de soumettre à des arbitres de leur choix, les contestations pouvant survenir dans les matières prévues par l'article 13.1.01 lorsqu'elles viendront à se produire.

Art. 13.5.02. - 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. 13.5.03. - Clause compromissoire nulle

Toute clause compromissoire ayant pour effet direct de soustraire un litige à l'application d'une loi malgache d'ordre public est nulle. Cette nullité doit être relevée d'office par les juridictions malgaches compétentes.

Arrêté n°11815 /2000 du 30 octobre 2000

modifiant les dispositions de l'article 9 de l'arrêté n°9087/2000
du 28 août 2000

portant application de l'arrêté interministériel n°8246/2000 du 4
août 2000

établissant les redevances de flux maritimes.

Article premier - Les dispositions de l'article 9 de l'arrêté n°9087/2000 du 28 août 2000 portant application de l'arrêté interministériel n°8246/2000 du 4 août 2000 établissant les redevances de flux maritimes sont modifiées comme suit : La date de l'application du présent arrêté est suspendue.

Art. 2 - Sont et demeurent rapportées toutes dispositions antérieures contraires à celles du présent arrêté.

