

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA **NUMERO SPECIAL**  
**PRIX DE VENTE : 3.000 FCFA**

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE

paraissant les lundi et jeudi de chaque semaine

ABONNEMENT	6 MOIS	UN AN	ABONNEMENT ET INSERTIONS	ANNONCES ET AVIS
Côte d'Ivoire et pays de la CAPTEAO : voie ordinaire : .....	22.000	42.000	Adresser les demandes d'abonnement au chef du <b>Service des Journaux officiels de la République</b> de Côte d'Ivoire, B.P. V 70 Abidjan. <b>BCEAO A 0005 0002.</b>	La ligne décomposée en corps 8 de 62 lettres ou signes, interlignes et blancs compris ..... <b>2.500 francs</b> Pour chaque annonce répétée, la ligne <b>1.500 francs</b>
voie aérienne : .....	28.000	39.000		
communs : voie ordinaire.....	25.000	35.000	Les abonnés désireux de recevoir un reçu sont priés d'ajouter à leur envoi le montant de l'affranchissement.	Il n'est jamais compté moins de 10 lignes ou perçu moins de <b>25.000 francs</b> pour les annonces.
voie aérienne.....	30.000	50.000		
Etranger : France et pays extérieurs communs : voie ordinaire .....	25.000	35.000	Les insertions au J.O.R.C.I. devront parvenir au Service des <i>Journaux officiels</i> au plus tard le jeudi précédant la date de parution du « J.O. »	Pour les exemplaires à certifier et à légaliser, il sera perçu en plus du prix du numéro les frais de timbre et de légalisation en vigueur.
voie aérienne .....	30.000	50.000		
Autres pays : voie ordinaire.....	25.000	35.000		
voie aérienne.....	40.000	50.000		
Prix du numéro de l'année courante .....	1.000			
Au-delà du cinquième exemplaire .....	800			
Prix du numéro d'une année antérieure .....	1.500			
Prix du numéro légalisé.....	2.000			
Pour les envois par poste, affranchissement en plus.				

**SOMMAIRE****PARTIE OFFICIELLE****2018 ACTES PRESIDENTIELS****PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE**

2017

30 juin..... Loi n° 2017-442 portant Code maritime. 129

**PARTIE NON OFFICIELLE**

Avis et annonces. ....

**PARTIE OFFICIELLE****2017 ACTES PRESIDENTIELS****PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE****LOI n° 2017-442 du 30 juin 2017 portant Code maritime.**

L'ASSEMBLEE NATIONALE A ADOPTE,

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE promulgue la loi dont la teneur suit :

LIVRE PRELIMINAIRE  
DISPOSITIONS GENERALESTITRE I  
CHAMP D'APPLICATION

Article 1. — Les dispositions de la présente loi sont applicables à toutes les activités maritimes civiles et marchandes se déroulant dans les eaux maritimes, les lagunes, fleuves et plans d'eau en communication avec la mer et dans les ports sous réserve des textes spécifiques et des conventions réglementant les activités portuaires.

Art. 2. — La présente loi s'applique aux navires immatriculés en Côte d'Ivoire ainsi qu'aux gens de mer ivoiriens ou étrangers, travailleurs assimilés et passagers qui y embarquent.

Les marins ivoiriens embarqués sur des navires étrangers peuvent conventionnellement bénéficier de certains aspects réglementaires, tels que la prise en compte des temps de navigation ou conserver le bénéfice du régime social ivoirien.

Art. 3. — Les navires et les marins étrangers se trouvant dans les limites des eaux sous juridiction nationale sont assujettis à toutes les dispositions d'ordre public contenues dans la présente loi.

**TITRE II****ORGANISATION ADMINISTRATIVE MARITIME**

Art. 4. — Au sens de la présente loi, on entend par :

— affaires maritimes, l'administration maritime du ministère chargé de l'application de la présente loi ;

— autorité maritime administrative, le ministre chargé des Affaires maritimes ou les services compétents du ministère en charge des Affaires maritimes.

Art. 5. — Au niveau local, les chefs des services extérieurs du ministère chargé des Affaires maritimes représentent l'autorité maritime administrative.

Art. 6. — A l'étranger, on entend par autorité maritime, l'ambassadeur ou l'autorité consulaire.

Dans les Etats où la Côte d'Ivoire n'a pas d'ambassade ou de consulat, les compétences de l'autorité maritime administrative sont dévolues à l'ambassadeur ou au consul de l'Etat représentant les intérêts de la République de Côte d'Ivoire ou à l'autorité maritime administrative locale s'il existe des accords de réciprocité déléguant à cette dernière les pouvoirs dévolus aux ambassadeurs ou aux consuls en République de Côte d'Ivoire.

Un conseiller chargé des affaires maritimes est nommé, en tant que de besoin, près l'ambassade ou le consulat.

Art. 7. — L'autorité maritime administrative, à travers l'administration des Affaires maritimes, est chargée :

- d'administrer les navires, engins flottants, îles artificielles, ouvrages de mer et de lagune, épaves maritimes et hypothèques maritimes ;
- d'organiser et coordonner les transports maritimes et fluvio-lagunaires ;
- d'assurer la gestion des gens de mer sur les plates-formes de forage ;
- de participer à la gestion des plates-formes de forage en ce qui concerne la police, la sécurité, la sûreté et la protection du milieu marin ;
- de participer à l'administration des domaines publics maritime, lagunaire et fluvial ;
- de gérer les professions maritimes et la santé des gens de mer ;
- de participer à la protection et à la préservation des milieux marin, lagunaire et fluvial ;
- d'appliquer la réglementation du travail maritime ;
- de régler les conflits individuels ou collectifs ;
- de suivre et de coordonner les règles de sûreté maritime et portuaires ;
- de veiller à l'application des règles régissant la sécurité des navires ;
- d'appliquer la réglementation sur la sécurité et la sûreté des domaines publics maritime, lagunaire et fluvial ;
- d'appliquer la réglementation sur la sécurité de la navigation ;
- de participer à la recherche, à l'assistance et au sauvetage en mer, en lagune et dans les parties navigables des fleuves ;
- de participer au maintien de l'ordre public en mer, en lagune et dans les fleuves ;
- de participer au maintien de l'ordre public dans les ports chaque fois qu'elle est requise ;
- de participer au contrôle et à la surveillance des pêches maritimes et lagunaires ;
- d'élaborer et mettre en œuvre des accords de coopération maritime en liaison avec les services concernés ;
- de constater les crimes et délits commis en mer, en lagune et dans les parties navigables des fleuves ;
- de participer plus généralement à toutes autres missions qui lui sont confiées par voie réglementaire ;
- de participer à la défense nationale aux côtés des forces armées nationales en temps de guerre ou de crise.

Art. 8. — L'administration des affaires maritimes est composée d'agents qui constituent un corps paramilitaire de fonctionnaires comprenant les emplois suivants :

- les administrateurs des affaires maritimes et portuaires ;
- les officiers des affaires maritimes et portuaires ;
- les contrôleurs des affaires maritimes et portuaires ;
- les agents de police maritime.

Art. 9. — Les agents des affaires maritimes de tout grade, hormis les personnels interministériels, prêtent serment devant la juridiction la plus proche du lieu de leur affectation.

La formule du serment est la suivante :

*« Je jure d'accomplir ma mission, de faire mes rapports et de donner mes avis sur mon honneur et ma conscience. »*

La prestation de serment est enregistrée sans frais au greffe du tribunal.

Art. 10. — Les agents des affaires maritimes sont astreints au port de l'uniforme et sont soumis à un code de discipline.

Dans l'exercice de leurs missions, les agents des affaires maritimes ont droit :

- au port d'arme lorsqu'ils sont en service ;
- à des indemnités de logement et d'habillement ;
- à des primes de risque, de sujétion et d'embarquement.

Les agents des affaires maritimes sont munis en outre, de leur commission d'emploi qu'ils sont tenus d'exhiber, le cas échéant.

Les modalités d'application des alinéas précédents sont déterminées par décret pris en Conseil des ministres.

Art. 11. — Les autorités civiles et militaires sont tenues, en cas de besoin, de porter assistance aux agents des affaires maritimes dans l'accomplissement de leurs missions.

Art. 12. — Il est attribué aux administrateurs, aux officiers et aux contrôleurs des affaires maritimes des pouvoirs de police judiciaire prévus par la présente loi.

Art. 13. — Lorsque les besoins de leur service l'exigent et s'il n'existe pas de passage public, les agents des affaires maritimes ont le droit de traverser les propriétés privées situées sur les bords de la mer, des lagunes, des fleuves, rivières et canaux, où s'exerce leur action. Les propriétaires riverains ne peuvent élever aucun obstacle au libre parcours des bords de la mer, des lagunes, des fleuves, rivières et canaux susceptible d'entraver, les activités de surveillance des affaires maritimes.

Le fait, pour les riverains, d'élever un obstacle ou de refuser de laisser passer les agents des affaires maritimes constitue une opposition à l'exercice de leurs fonctions.

Art. 14. — Les conducteurs de navires ou d'engins de navigation doivent se soumettre, aux injonctions des agents des affaires maritimes. Ces agents peuvent faire usage de tous moyens appropriés pour les obliger à obtempérer, ou à défaut, constater cette infraction quand il y a volonté manifeste d'échapper à un contrôle.

## LIVRE I

LES DOMAINES PUBLICS MARITIME, LAGUNAIRE ET FLUVIAL  
ET LES AUTRES ZONES MARITIMES SOUS JURIDICTION NATIONALE

### TITRE I

#### LES PRINCIPES FONDAMENTAUX

Art. 15. — Les domaines publics maritime, lagunaire et fluvial sont inaliénables, imprescriptibles et insaisissables.

Art. 16. — Les domaines publics maritime lagunaire et fluvial peuvent toutefois faire l'objet de concession ou d'autorisation d'occupation temporaire.

Si un bien, avant son incorporation au domaine public, est grevé d'une servitude quelconque au profit d'une collectivité ou d'un particulier, cette servitude continue à condition qu'elle ne soit pas contraire à l'affectation du bien.

Les charges de voisinage supportées par les propriétés voisines au domaine public sont les servitudes générales au profit des équipements publics, des servitudes d'urbanisme, d'hygiène, de sécurité et de passage.

## TITRE II

### LE DOMAINE PUBLIC MARITIME

#### CHAPITRE I

##### *La consistance et la délimitation*

###### Section 1 : *La consistance*

Art. 17. — Le domaine public maritime est composé du domaine public naturel et du domaine public artificiel.

Le domaine public naturel comprend :

— la mer territoriale, son sol et son sous-sol s'étendant à douze milles marins à partir de la ligne de base ainsi que les espaces s'étendant entre la ligne de base et le rivage ;

— les parties du rivage de la mer alternativement couvertes et découvertes par les eaux de la mer ;

— une zone supplémentaire de 100 mètres à partir de la laisse de haute mer ;

— les lais et relais de la mer ;

— les lagunes, fleuves, étangs salés, les baies et rivières navigables communiquant avec la mer.

Le domaine public artificiel comprend :

— les ports maritimes ;

— les ouvrages autorisés sur le bord de la mer et d'une manière générale les lieux aménagés en bordure de mer et affectés à l'usage public ;

— la bande de terre constituant la zone comprise entre l'étendue maritime et la terre ferme.

###### Section 2 : *La délimitation*

Art. 18. — La délimitation et les modalités de gestion du domaine public maritime sont fixées par décret pris en Conseil des ministres.

Art. 19. — La délimitation des frontières en mer avec les Etats voisins se fait conformément aux dispositions de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, aux accords bilatéraux ou à un arbitrage éventuel.

Cette délimitation est matérialisée par une carte.

#### CHAPITRE 2

##### *L'exploitation*

###### Section 1 : *Les généralités*

Art. 20. — Les titres et autorisations relatifs aux concessions ou aux occupations temporaires des domaines publics maritime, fluvial et lagunaire, sont délivrés par arrêté du ministre chargé des Affaires maritimes et portuaires, après avis d'une commission interministérielle dont la composition, les attributions et le fonctionnement sont déterminés par décret pris en Conseil des ministres.

Le domaine public maritime mentionné à l'alinéa précédent ne comprend pas les ports maritimes qui sont régis par des textes spécifiques.

Art. 21. — Le domaine public maritime, à l'exception des ports maritimes, peut également faire l'objet de concession aux collectivités locales. Celles-ci peuvent à leur tour accorder des concessions ou autorisations à des particuliers.

La collectivité locale concessionnaire conserve cependant, dans tous les cas, la responsabilité de la sécurité et de la salubrité du rivage.

Art. 22. — Les autorisations d'occupation temporaires et les concessions font l'objet de redevance dont le montant est fixé par la loi de finances.

###### Section 2 : *La mer territoriale*

Art. 23. — La souveraineté nationale sur la mer territoriale, l'espace aérien sur jacent ainsi que sur le fond de cette mer et son sous-sol s'exerce dans les conditions prévues par Convention des Nations unies sur le droit de la mer et les autres règles du droit international et les accords internationaux frontaliers.

Art. 24. — Les navires de tous les Etats jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale de la Côte d'Ivoire conformément aux règles de droit international.

#### CHAPITRE 3

##### *Le domaine public portuaire*

###### Section 1 : *La consistance et la délimitation*

Art. 25. — Le domaine public portuaire comprend :

— un plan d'eau abrité, délimité par des protections naturelles ou artificielles ;

— un chenal d'accès éventuellement lié à une zone de mouillage ;

— des quais, des môles, des rampes immergées et autres installations d'accostage spécialisées ;

— des terre-pleins permettant la circulation routière et ferroviaire et le stockage. Certains de ces terre-pleins peuvent être acquis hors du domaine public ;

— des entrepôts ou hangars en zone portuaire ;

— un outillage lourd public ou privé, essentiellement de manutention.

Les installations portuaires prévues à l'alinéa précédent doivent être conformes aux prescriptions du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires dit code ISPS.

Art. 26. — Les limites des zones portuaires sont fixées par décret pris en Conseil des ministres.

Lorsqu'une zone portuaire n'est pas expressément délimitée, sont considérées comme limites celles qui résultent de la pratique et des usages.

###### Section 2 : *L'exploitation*

Art. 27. — La navigation dans les eaux portuaires et dans les chenaux d'accès est réglementée par la réglementation en vigueur.

Art. 28. — Le régime juridique des ports ainsi que les relations entre l'administration des affaires maritimes et portuaires et l'autorité portuaire sont déterminés par la réglementation en vigueur.

###### Section 3 : *Le remorquage*

Art. 29. — Par le contrat de remorquage, l'armateur d'un remorqueur s'engage à remorquer un navire ou un engin en état de navigabilité ou flottant jusqu'à un lieu déterminé ou à exécuter une manœuvre déterminée.

Art. 30. — Sont considérés comme opérations de remorquage, notamment :

— les opérations consistant à tirer ou à pousser un navire ou un engin en état de navigabilité ou flottant ;

— les manœuvres effectuées en vue de faire accoster, de faire partir ou d'aider l'appareillage d'un navire ou d'un engin en état de navigabilité ou flottant ;

— le convoiement ou toute aide apportée dans l'exécution d'autres manœuvres effectuées par un navire ou un engin en état de navigabilité ou flottant.

Art. 31. — La loi applicable au contrat de remorquage est :

— dans le cas du remorquage hauturier, la loi ivoirienne sauf stipulation contraire des parties ;

— dans le cas du remorquage portuaire, la loi ivoirienne sans que les parties puissent y déroger.

Toute clause contraire est nulle et non avenue.

Art. 32. — L'exécution du contrat de remorquage commence dès que le navire effectuant le remorquage se présente à proximité du navire à remorquer en vue de l'exécution des opérations de remorquage convenues.

L'exécution du contrat prend fin lorsque la dernière opération de remorquage a été effectuée et que le navire remorqueur s'est éloigné à distance suffisante du navire ou de l'engin en état de navigabilité ou flottant remorqué.

Art. 33. — Dans les eaux portuaires les opérations de remorquage sont effectuées sous la direction et la responsabilité du navire remorqué. Le capitaine du navire remorqueur est tenu de suivre les instructions données en matière nautique par le capitaine du navire remorqué.

Les opérations de remorquage hauturier se déroulent sous la direction et la responsabilité du remorqueur. Le capitaine du navire remorqué est tenu de suivre les instructions données en matière nautique par le capitaine du navire remorqueur.

Art. 34. — La responsabilité de l'armateur du navire dont le capitaine a la direction des opérations de remorquage, est présumée. Cependant, il peut dégager sa responsabilité s'il prouve que les dommages résultent de la faute de son cocontractant, d'un tiers ou d'un cas de force majeure.

Dans le cadre d'un remorquage hauturier les parties peuvent par convention écrite déroger au régime de responsabilité défini au présent article.

Art. 35. — L'armateur du navire remorqueur et l'armateur du navire remorqué sont solidairement responsables des dommages causés à des tiers, lors des opérations de remorquage. Cette responsabilité est présumée à moins qu'ils puissent établir qu'ils ne sont, ni l'un ni l'autre, responsable des cas de dommages en vertu de l'une des causes d'exonération prévues à l'article 34 de la présente loi.

Art. 36. — Si, en cours d'exécution du remorquage, le navire remorqué se trouve en danger, et que le remorqueur entreprend des opérations de sauvetage ou d'assistance, son armateur a droit, en cas de succès, à une rémunération de sauvetage ou d'assistance.

Art. 37. — Si un transport de marchandises ou de passagers a été stipulé dans le contrat de remorquage, que ce transport soit assuré par le navire remorqué ou au moyen du remorquage de tout autre engin en état de navigabilité ou flottant, les dispositions de la présente loi, relatives au transport de marchandises et au transport de passagers, s'appliquent, en ce qui concerne la responsabilité de l'armateur du remorqueur.

S'il y a doute sur le point de savoir s'il s'agit d'un contrat de remorquage ou d'un contrat de transport par remorquage, il est présumé qu'un contrat de remorquage a été conclu.

Art. 38. — Sauf clause d'arbitrage, les litiges nés à l'occasion des opérations de remorquage portuaire sont portés devant les tribunaux ivoiriens.

Les actions nées à l'occasion des opérations de remorquage se prescrivent par deux ans après l'achèvement de ces opérations.

#### Section 4 : *Le pilotage*

Art. 39. — En vue de garantir la sécurité de la navigation entre les ports, sur les routes maritimes vers les ports, dans les zones portuaires et dans toutes autres zones qui sont déterminées par décision du ministre chargé des Affaires maritimes, l'entrée ou la sortie des navires est effectuée avec l'assistance de pilotes.

L'obligation de prendre un pilote s'applique à tous navires, quel que soit leur pavillon ou leur nationalité à l'exception des dispenses de l'obligation de pilotage mentionnées à l'article 41 de la présente loi.

Art. 40. — Le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines par un personnel commissionné par l'Etat pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, rades, eaux maritimes, des fleuves et des canaux.

Art. 41. — Le pilotage est obligatoire à l'entrée, à la sortie et pour tous les déplacements dans les limites de la zone de pilotage pour tous les navires dont la capacité ou la jauge nette est supérieure à 150 tonneaux.

La capacité ou la jauge nette mentionnée à l'alinéa 1 du présent article peut être modifiée par voie réglementaire sur proposition de l'autorité portuaire.

Art. 42. — Le pilotage du navire commence à partir du moment où le pilote embarque et prend fin lorsqu'il débarque.

Le pilote n'a pas le droit de quitter le navire avant que le navire ne soit en sécurité, amarré ou sorti en mer, à moins qu'il n'ait été remplacé par un autre pilote.

Art. 43. — Le capitaine du navire doit faciliter l'embarquement du pilote qui se présente, notamment en lui fournissant tous les moyens nécessaires pour embarquer dans les meilleures conditions de sécurité.

Lorsque le pilotage du navire a été effectué, le capitaine du navire a les mêmes obligations en ce qui concerne le débarquement du pilote.

Art. 44. — Le pilote doit apporter en priorité son assistance à tout navire se trouvant en danger, même si elle n'a pas été requise expressément, à partir du moment où il a pu constater le péril dans lequel se trouve le navire ou en être informé.

Le pilote a droit, dans ce cas, à une rémunération spéciale, conformément à la réglementation en vigueur.

Art. 45. — Durant les opérations de pilotage, le pilote est placé sous l'autorité du capitaine du navire piloté.

Le capitaine du navire est tenu de fournir au pilote tous renseignements concernant le navire.

La présence d'un pilote à bord du navire ne libère pas le capitaine de ses responsabilités en ce qui concerne la manœuvre nautique du navire.

En cas d'incident en cours de pilotage ou de réaction anormale du navire piloté, le pilote est tenu de faire rapport à l'autorité portuaire, avec copie à l'autorité maritime.

Art. 46. — Le navire dont le capitaine a obtenu pour le port considéré une licence de capitaine-pilote est affranchi de l'obligation de pilotage sans préjudice du paiement par lui des droits de pilotage dont il ne peut être exonéré sauf à en réduire le montant.

Les conditions d'obtention de la licence de capitaine-pilote et la réduction des droits de pilotage sont fixées par le ministre chargé des Affaires maritimes.

Art. 47. — L'armateur, son représentant, ou à défaut le capitaine, est responsable du paiement des droits à l'entrée et à la sortie de la zone de pilotage du navire.

Art. 48. — Le pilote n'est pas responsable envers les tiers, des dommages causés au cours des opérations de pilotage. Il contribue à la réparation des dommages, dans ses rapports avec l'armateur du navire piloté dans la mesure où celui-ci établit que le dommage est dû à sa faute.

Art. 49. — Au cours des opérations de pilotage ou au cours des manœuvres d'embarquement ou de débarquement du pilote, les accidents survenus au pilote ou à l'équipage du bateau pilote, sont à la charge de l'armateur du navire piloté à moins qu'il n'établisse la faute du pilote ou de l'équipage du bateau pilote.

Au cours des mêmes opérations, les avaries causées au bateau pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du pilote ou de l'équipage du bateau pilote.

Art. 50. — Un décret pris en Conseil des ministres détermine le cadre institutionnel des services de pilotage.

Art. 51. — Les qualifications professionnelles exigées des pilotes sont déterminées par le ministre chargé des Affaires maritimes.

Art. 52. — Sauf clause d'arbitrage, les litiges nés à l'occasion des opérations de remorquage portuaire sont portés devant les juridictions ivoiriennes.

Les actions nées à l'occasion du pilotage se prescrivent par deux ans après l'achèvement des opérations de pilotage.

### TITRE III

#### LES AUTRES ZONES MARITIMES SOUS JURIDICTION NATIONALE

##### CHAPITRE I

###### *La zone contiguë*

Art. 53. — La zone contiguë s'étend jusqu'à vingt-quatre milles marins de la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale.

Dans cette zone, la Côte d'Ivoire peut exercer les actions et contrôles nécessaires en vue :

- de prévenir les infractions en matières maritime, douanière, fiscale, sanitaire, d'immigration ou d'atteinte à l'environnement ;
- de réprimer ces mêmes infractions lorsqu'elles sont commises sur le territoire national ou dans la mer territoriale ;
- d'organiser la circulation sans discrimination entre les pavillons, conformément à la réglementation internationale.

##### CHAPITRE 2

###### *La zone économique exclusive*

Art. 54. — Dans la zone économique exclusive, qui s'étend à deux cent milles marins de la ligne de base, l'Etat de Côte d'Ivoire a des droits souverains prévus par les articles 55 à 59 de la Convention sur le droit de la mer, notamment les dispositions relatives à l'exploration et à l'exploitation, à la conservation et à la gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques des fonds marins et de leur sous-sol et des eaux sur jacentes.

Art. 55. — L'Etat de Côte d'Ivoire a également juridiction exclusive, dans la zone économique exclusive prévue à l'article précédent, pour :

- mettre en place et utiliser les îles artificielles, les installations et les ouvrages ;
- effectuer la recherche scientifique marine ;
- assurer la protection et la préservation du milieu marin ;
- exercer la surveillance et la police du trafic maritime.

Art. 56. — Les Etats étrangers jouissent dans la zone économique exclusive de libertés en matière de navigation, de survol, de pose de câbles et d'oléoducs sous-marins sans toutefois porter atteinte à l'écosystème marin, conformément à la convention sur le droit de la mer et aux autres règles de droit international.

Toutefois la pose de câbles et d'oléoducs sous-marins doit faire l'objet d'une autorisation de l'autorité maritime.

### CHAPITRE 3

#### *Le plateau continental*

Art. 57. — Le plateau continental comprend, conformément aux définitions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les fonds marins et leur sous-sol jusqu'à la marge continentale qui est incluse dans la zone économique exclusive.

Art. 58. — L'Etat de Côte d'Ivoire exerce des droits souverains sur son plateau continental aux fins de son exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles.

Art. 59. — L'exercice des droits souverains de l'Etat de Côte d'Ivoire sur son plateau continental, tel qu'il est prévu à l'article précédent, comporte notamment le droit exclusif de procéder à la construction de tous dispositifs et installations et d'en assurer le fonctionnement et l'utilisation.

### TITRE IV

#### LES DOMAINES PUBLICS LAGUNAIRE ET FLUVIAL

##### CHAPITRE I

###### *La consistance et la délimitation*

###### *Section 1 : La consistance*

Art. 60. — Les domaines publics lagunaire et fluvial sont composés des domaines publics naturel et artificiel à l'intérieur des lignes de base des accès à la mer.

Le domaine public naturel comprend :

- les lagunes classées dans les limites de leurs eaux mesurées à partir de la plus haute marée ;
- les cours d'eaux navigables ou flottables classés dans les limites de leurs eaux coulant à plein bord avant de déborder ;
- les étangs en communication ou non avec les lagunes, les lacs navigables ou flottables classés dans les limites de leurs eaux coulant à plein bord avant de déborder ;
- une zone de vingt-cinq mètres de large de bord autour des îles et îlots qui se forment dans le lit de ces cours d'eau, de ces lagunes, de ces lacs ou de ces étangs ;
- la bande de terre constituant la zone comprise entre l'étendue lagunaire ou fluviale et la terre ferme.

Le domaine artificiel comprend :

- les ports lagunaires et fluviaux ;
- les ouvrages publics et d'une manière générale les lieux aménagés en bordure des lagunes, fleuves, lacs ou étangs et affectés à l'usage public.

Les domaines publics lagunaire et fluvial mentionnés à l'alinéa précédent ne comprennent pas les ports lagunaires et fluviaux qui sont régis par des textes spécifiques.

#### Section 2 : *La délimitation*

Art. 61. — La délimitation et les modalités de gestion des domaines publics lagunaire et fluvial sont fixées par décret pris en Conseil des ministres.

### CHAPITRE 2

#### *L'exploitation*

Art. 62. — L'exploitation des domaines publics lagunaire et fluvial, à l'exception des ports lagunaires et fluviaux, est soumise à une autorisation de l'autorité maritime administrative après avis des ministres chargés du tourisme et de l'environnement.

La délivrance de l'autorisation mentionnée à l'alinéa précédent est soumise à la perception d'une taxe dont le montant est fixé par la loi de finances.

Art. 63. — Les modalités de concessions ou d'autorisations d'occupation sont fixées par décret pris en Conseil des ministres.

Art. 64. — Les domaines publics lagunaire et fluvial peuvent faire l'objet de concession aux collectivités territoriales. Celles-ci peuvent à leur tour accorder des concessions ou autorisations à des particuliers.

Les collectivités territoriales ayant obtenu des concessions en ce qui concerne les rivages des lagunes, fleuves et autres cours d'eau, à des fins balnéaires, de loisirs ou d'aquaculture, peuvent à leur tour accorder des concessions ou autorisations à des particuliers, dans les domaines précités.

La collectivité territoriale concessionnaire conserve dans tous les cas, la responsabilité de la sécurité et de la salubrité du rivage.

### LIVRE II

#### LE NAVIRE ET LES NAVIGATIONS MARITIME, INTERIEURE ET LA PLAISANCE

#### TITRE I

#### LA GESTION ADMINISTRATIVE DU NAVIRE ET DES AUTRES ENGIN

#### CHAPITRE I

#### *Le statut administratif du navire*

#### Section 1 : *La définition et la nationalité du navire*

Art. 65. — Au sens de la présente loi, le terme navire désigne tout engin flottant de nature mobilière, quel que soit sa jauge, sa forme, ou son mode de propulsion et qui est affecté à titre principal à une navigation maritime.

Tout navire jouit de la nationalité de l'Etat dont il bat pavillon.

Art. 66. — L'ivoirisation est la procédure administrative qui confère au navire le droit de battre pavillon de la République de Côte d'Ivoire avec les privilèges et les obligations qui s'y rattachent. Cette opération est constatée par l'acte d'ivoirisation qui constitue le titre de nationalité du navire.

Les conditions et les circonstances dans lesquelles les navires doivent arborer le pavillon national ainsi que les obligations imposées à cet égard aux navires étrangers dans les eaux territoriales de la Côte d'Ivoire, sont fixées par arrêté du ministre chargé des Affaires maritimes.

Art. 67. — Tout navire ivoirien qui prend la mer doit avoir à son bord un titre de nationalité délivré par l'autorité maritime administrative.

Les différents types d'engins flottants dispensés de l'obligation de détenir un titre de nationalité sont déterminés par le ministre chargé des Affaires maritimes.

Art. 68. — Pour obtenir l'ivoirisation, tout navire autre que le navire de pêche doit :

— appartenir à des personnes physiques ou morales ivoiriennes ou étrangères résidant ou ayant un représentant en Côte d'Ivoire, et justifiant d'un cautionnement d'une banque agréée en Côte d'Ivoire ;

— être armé par un personnel composé de 20 % au moins de nationaux ivoiriens pour les officiers et de 40 % au moins de nationaux ivoiriens pour les autres membres de l'équipage ;

— ne pas avoir été construit depuis plus de vingt ans. Ce délai court du jour de la première immatriculation.

Art. 69. — Pour obtenir l'ivoirisation, tout navire de pêche doit :

— appartenir pour au moins un tiers, à des personnes physiques ou morales de nationalité ivoirienne ;

— être armé par un personnel composé de 100 % de nationaux ivoiriens en ce qui concerne les officiers et de 75 % au moins de nationaux ivoiriens en ce qui concerne les autres membres de l'équipage ;

— ne pas avoir été construit depuis plus de vingt ans. Ce délai court à compter du jour de la première immatriculation.

Art. 70. — Pour l'application des articles 68 et 69 de la présente loi, l'autorité maritime administrative peut à la demande de l'armateur, accorder des dérogations en ce qui concerne la composition de l'équipage.

Art. 71. — Sous réserve des tirets 2 et 3 des articles 68 et 69 de la présente loi, tout navire appartenant pour plus de 50 % à des personnes morales ou physiques de nationalité ivoirienne destiné à être exploité en Côte d'Ivoire doit être ivoirisé.

L'acte d'ivoirisation peut être accordé aux navires affrétés coque nue si la législation de l'Etat où le navire est immatriculé permet ce changement de pavillon.

Art. 72. — L'autorité maritime peut refuser d'accorder l'acte d'ivoirisation à un navire si elle estime que la demande d'ivoirisation ne remplit pas les conditions exigées par les articles 68 ou 69 ou si elle estime que la demande d'ivoirisation est contraire aux intérêts de l'Etat de Côte d'Ivoire. La décision de refus doit être motivée et notifiée immédiatement au demandeur.

La décision prévue à l'alinéa précédent peut faire l'objet d'un recours administratif formé par écrit dans le délai de deux mois à compter de sa notification.

Art. 73. — Les navires, construits ou achetés à l'étranger en vue d'être immatriculés en Côte d'Ivoire, doivent être munis, pour s'y rendre, d'un titre de nationalité provisoire délivré par le consul ou un représentant diplomatique de la République de Côte d'Ivoire, ou en leur absence par une autorité maritime nationale habilitée à cet effet.

Art. 74. — Le ministre chargé des affaires maritimes détermine par arrêté :

— les formalités à accomplir, les justificatifs et les pièces à fournir en vue de l'obtention de l'acte d'ivoirisation ;

— les formalités et les conditions à remplir en cas de perte de l'acte d'ivoirisation ou de modifications dans les caractéristiques du navire telles qu'elles ont été mentionnées dans l'acte d'ivoirisation.

Art. 75. — L'Etat de Côte d'Ivoire peut concéder à des tiers l'immatriculation des navires marchands affectés à une navigation internationale. Les conditions de cette concession sont fixées par voie réglementaire.

Art. 76. — Tout navire battant pavillon ivoirien perd sa nationalité dans les conditions ci-après :

- manquement aux obligations relatives à son obtention ;
- transformation notable du navire sans déclaration préalable ;
- ivoirisation frauduleuse du navire étranger.

Cependant, en cas de vente forcée d'un navire ivoirien sous pavillon étranger, le ministre chargé des Affaires maritimes peut décider que le navire conserve temporairement sa nationalité même si les exigences prévues aux articles 68 et 69 de la présente loi ne sont plus remplies.

#### Section 2 : *L'immatriculation, la suspension et la radiation*

Art. 77. — Tout navire est individualisé par son nom, son port d'attache, sa jauge et sa nationalité.

Art. 78. — Le nom d'un navire sous pavillon ivoirien est choisi par son propriétaire, avec l'approbation de l'autorité maritime administrative.

Le nom du navire doit être indiqué de façon lisible de chaque côté de la proue et sur la poupe.

Le nom du port d'immatriculation doit être indiqué sous le nom du navire, figurant sur la poupe.

Art. 79. — La jauge est l'expression du volume des capacités intérieures du navire.

Les opérations de jaugeage consistent à déterminer les jauges brute et nette du navire, ainsi que ses dimensions. Ces opérations sont effectuées par l'autorité maritime administrative ou par des sociétés de classification habilitées à cet effet par le ministre chargé des Affaires maritimes.

Art. 80. — Les règles applicables en matière de jaugeage des navires de plus de vingt-quatre mètres de long sont fixées par la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

Le ministre chargé des Affaires maritimes fixe les normes de jaugeage pour les autres types de navires.

Les montants des droits de calcul de la jauge sont fixés par la loi de finances.

Art. 81. — Les navires qui répondent aux conditions d'ivoirisation prévues aux articles 68 et 69 de la présente loi sont inscrits sur un registre d'immatriculation au nom du ou des propriétaires ou de l'affréteur coque nue.

Les mentions qui figurent au registre sont notamment :

- le nom du navire et, le cas échéant, son nom antérieur et l'immatriculation précédente ;
- le lieu ou port d'attache et le numéro ou la marque officielle d'identification du navire ;
- l'indicatif d'appel du navire, s'il en existe un ;
- le nom des constructeurs, le lieu et l'année de construction du navire ;
- la description des principales caractéristiques techniques du navire ;
- le nom, l'adresse et, s'il y a lieu, la nationalité du propriétaire ou de chacun des propriétaires, et, sauf s'ils sont consignés dans un document public aisément accessible au service chargé de l'immatriculation dans l'Etat du pavillon ;

- la date de radiation ou de suspension de la précédente immatriculation du navire ;

- le nom, l'adresse et, s'il y a lieu, la nationalité de l'affréteur coque nue, si les lois et règlements nationaux prévoient l'immatriculation des navires affrétés coque nue ;

- le détail de toutes hypothèques ou autres charges analogues grevant le navire selon les dispositions des lois et règlements de la Côte d'Ivoire ;

- la part du navire appartenant à chacun des propriétaires, s'il y a plus d'un propriétaire ;

- le nom, l'adresse et s'il y a lieu, la nationalité de l'exploitant, si l'exploitant n'est pas le propriétaire ou de l'affréteur coque nue.

L'enregistrement et la délivrance du titre de nationalité donnent lieu à la perception d'une taxe, dont le montant est déterminé par la loi de finances.

Le ministre chargé des Affaires maritimes approuve par arrêté la liste des navires qui sont dispensés de l'immatriculation.

Art. 82. — L'immatriculation d'un navire ivoirien peut être suspendue dans le registre d'immatriculation soit d'office par l'autorité maritime administrative lorsque ledit navire ne remplit plus les conditions fixées par la présente loi, soit à la demande du propriétaire.

Art. 83. — La radiation du registre d'immatriculation est effectuée d'office ou à la demande du propriétaire dans les cas où le navire :

- a coulé ou a été détruit ou démoli ;
- est perdu ou est présumé perdu ;
- a été déclaré irréparable ;
- ne remplit plus les conditions de nationalité requises ;
- a perdu la qualité de navire ;
- a été vendu à un acquéreur étranger ;
- a été saisi par les autorités ivoiriennes pour actes de contrebande ou de piraterie ;
- dont le contrat d'affrètement coque nue en vertu duquel le navire a fait l'objet d'une immatriculation sur le registre des navires ivoiriens a pris fin.

## CHAPITRE 2

### *Le statut administratif des engins de navigation intérieure et des installations en mer et en lagune*

#### Section 1 : *Le statut des engins de navigation intérieure*

Art. 84. — Sont considérés comme engins de navigation intérieure :

- les engins de servitude ;
- tous engins à propulsion mécanique muni ou non de voile ;
- les bacs automoteurs à passagers ;
- les bateaux à voile ;
- les embarcations artisanales de plus de cinq mètres.

Art. 85. — Pour obtenir l'ivoirisation, l'engin de navigation intérieure doit appartenir à des personnes physiques ou morales résidant en Côte d'Ivoire ou ayant un représentant résident.

L'engin de navigation intérieure utilisé à titre professionnel et dont l'équipage n'est pas composé de marins professionnels reçoit un permis de circulation délivré par l'autorité maritime administrative après son immatriculation.

Le permis de circulation indique les caractéristiques de l'engin de navigation intérieure.

Les conditions d'immatriculation de l'engin de navigation intérieure et de délivrance du permis de circulation sont fixées par le ministre chargé des Affaires maritimes.

Art. 86. — En cas de perte ou de démolition de l'engin de navigation intérieure, le propriétaire est tenu d'en aviser l'autorité maritime administrative dans un délai de trente jours à compter de la date de la perte ou de sa remise à un chantier de démolition.

Le propriétaire a également l'obligation de déposer entre les mains de l'autorité maritime administrative le permis de circulation.

En cas de vente de l'engin de navigation intérieure, l'acheteur dudit bateau est tenu d'en aviser l'autorité maritime administrative. Si, à la suite de la vente, l'engin de navigation intérieure est exporté, cette obligation incombe au vendeur.

#### Section 2 : *Le statut des engins et installations en mer et en lagune*

Art. 87. — Au sens de la présente loi, on entend par engins, et installations en mer et en lagune :

— les plates-formes fixes ou mobiles et autres engins d'exploitation ou d'exploration de produits de la mer, des lagunes et fleuves, de leur sol ou de leur sous-sol ou affectés à des recherches scientifiques ou leurs annexes ;

— les bâtiments et leurs annexes qui participent directement aux mêmes opérations d'exploration, d'exploitation ou de recherche scientifique. Ces plates-formes, engins ou bâtiments peuvent également être destinés à la transformation ou à l'entreposage des ressources minérales des fonds de la mer, des lagunes et des fleuves ou de leur sous-sol ou à des missions de servitude.

Art. 88. — Il est établi autour des installations et engins une zone de sécurité s'étendant jusqu'à une distance de cinq cents mètres mesurée à partir de chaque point du bord extérieur de ces installations et dispositifs. Il est interdit de pénétrer sans autorisation dans cette zone, pour des raisons étrangères aux opérations d'exploration ou d'exploitation.

Des restrictions peuvent être apportées par l'autorité maritime administrative au survol des installations et engins et des zones de sécurité en cas de nécessité.

Art. 89. — Les installations et dispositifs définis à l'article 93, en exploitation dans les limites des eaux sous juridiction ivoirienne doivent posséder la première cote d'une société de classification agréée par le ministre chargé des Affaires maritimes.

Les installations et dispositifs mentionnés à l'alinéa précédent sont soumis aux dispositions de la convention relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à celles relatives au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires dit Code ISPS et au recueil des règles relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles au large dit Code MODU.

Lorsque ces installations et dispositifs sont mobiles, ils sont soumis à l'immatriculation et aux dispositions du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer et aux visites de sécurité au même titre que les navires.

Art. 90. — Le propriétaire ou l'exploitant d'une installation stationnée en mer et la personne assurant à son bord la conduite des travaux d'exploration ou d'exploitation sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'installation, du fonctionnement constant et régulier et du maintien en bon état de sa signalisation maritime.

Les frais de signalisation incombent au propriétaire ou à l'exploitant. Ces dispositions s'appliquent, le cas échéant, à la signalisation des zones de sécurité.

Faute pour les personnes énumérées à l'alinéa précédent de se conformer aux instructions que l'autorité maritime administrative leur donne pour l'application du présent article et sans préjudice des poursuites judiciaires, ladite autorité peut, après mise en demeure restée sans effet, prendre d'office et aux frais du propriétaire ou de l'exploitant les mesures nécessaires.

Pour s'assurer que lesdites personnes satisfont aux obligations mises à leur charge par le présent article, l'autorité maritime administrative a accès aux installations et dispositifs, ainsi qu'aux appareils de signalisation.

Art. 91. — Le propriétaire ou l'exploitant d'un dispositif ou d'une installation mentionné à l'article 87 de la présente loi ou la personne qui assure à bord la direction des travaux d'exploration ou d'exploitation, est tenu de transmettre à l'autorité maritime administrative les informations nautiques et hydrographiques ayant pour objet :

— les prévisions de mise en place ou d'enlèvement d'un dispositif ou d'une installation, ainsi que celles ayant pour objet la modification d'un dispositif ou d'une installation en place ;

— l'exécution de telles opérations ainsi que toute modification accidentelle d'un dispositif ou d'une installation, même si la personne qui assure à bord la direction des travaux d'exploration ou d'exploitation a déjà émis un message pour signaler l'accident et les dangers en résultant.

Art. 92. — Dans la zone économique exclusive, les eaux territoriales et les voies d'eau intérieures, les ministres chargés des Affaires maritimes et des Mines règlent conjointement la construction, l'exploitation et l'utilisation :

— d'îles artificielles ;

— d'installations et ouvrages affectés aux fins d'exploration, d'exploitation, de conservation ou de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non des fonds marins, de leur sous-sol et des eaux surjacentes, ainsi que d'autres activités tendant à l'exploration ou l'exploitation de la zone à des fins économiques ;

— d'installations et ouvrages pouvant entraver l'exercice des droits de l'Etat dans la zone économique exclusive ou dans la mer territoriale.

## TITRE II

### LES NAVIGATIONS MARITIME, INTERIEURE ET DE PLAISANCE

#### CHAPITRE I

##### *Les navigations maritime et intérieure*

##### *Section 1 : la définition et la classification*

Art. 93. — La navigation maritime est la navigation qui s'effectue en mer et dans les parties des fleuves, lagunes, rivières et jusqu'au premier obstacle permanent qui s'oppose au passage des navires ou jusqu'à une limite fixée par décret pris en Conseil des ministres.

La navigation intérieure est la navigation qui s'effectue à l'intérieur des lignes de base en lagune, dans les rivières, fleuves, lacs et étangs.

Art. 94. — Les navigations maritime et intérieure comprennent :

— la navigation de commerce relative au transport de marchandises et de passagers ;

— la navigation de servitude et de circulation ;

— la navigation de pêche ;

— la navigation de plaisance ;

— la navigation offshore.



Art. 95. — Les limites des différentes zones de navigation, bornage, cabotage, long cours et les conditions dans lesquelles la navigation correspondante peut être pratiquée sont fixées par décret pris en Conseil des ministres.

Les zones de navigation font l'objet de balisage conformément à la réglementation internationale en vigueur.

Le balisage des côtes ivoiriennes est fixé par l'autorité maritime administrative compétente ; les opérations matérielles de mise en place et d'entretien du balisage peuvent être concédées à un organisme public ou privé.

#### Section 2 : *Les règles pour prévenir les abordages*

Art. 96. — Les dispositions de la convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer s'appliquent à tous les navires ivoiriens, en haute mer, dans la zone économique exclusive, les eaux territoriales et les eaux intérieures de la Côte d'Ivoire accessibles aux navires.

Art. 97. — Les conditions de navigation dans les ports, rades, lagunes, sur les fleuves ou les voies de navigation intérieure attenantes à la mer sont fixées par décret pris en Conseil des ministres.

### CHAPITRE 2

#### *La navigation de plaisance*

##### Section 1 : *La définitions et la classification*

Art. 98. — La navigation de plaisance est la navigation pratiquée par les navires de plaisance à but sportif, récréatif et non lucratif.

Art. 99. — Au sens de la présente loi, on entend par :

— navire de plaisance, tout navire ou engin de toute taille, doté d'une motorisation supérieure à dix chevaux réels, tout navire ou engin de navigation de plus de cinq mètres de long ou tout engin à voile dont la voilure constitue le mode principal de propulsion;

— abri, un port ou un plan d'eau où le navire peut facilement trouver refuge et où les personnes embarquées peuvent être mises en sécurité ;

— club de plaisance, toute association de personnes physiques ou morales qui pratiquent habituellement ensemble des activités nautiques de plaisance.

Art. 100. — La navigation de plaisance comprend six catégories :

— *première catégorie* : navigation qui n'entre pas dans l'une des catégories ci-dessous ;

— *deuxième catégorie* : navigation au cours de laquelle le navire ou engin ne s'éloigne pas de plus de deux cents nautiques d'un abri ;

— *troisième catégorie* : navigation au cours de laquelle le navire ou engin ne s'éloigne pas de plus de soixante nautiques d'un abri ;

— *quatrième catégorie* : navigation au cours de laquelle le navire ou engin ne s'éloigne pas de plus de vingt nautiques d'un abri ;

— *cinquième catégorie* : navigation au cours de laquelle le navire ou engin ne s'éloigne pas de plus de cinq nautiques d'un abri ;

— *sixième catégorie* : navigation au cours de laquelle le navire ou engin ne s'éloigne pas de plus de deux nautiques d'un abri.

##### Section 2 : *Le Statut du navire de plaisance*

Art. 101. — L'importation de tout navire de plaisance, neuf ou d'occasion de moins de quinze ans, est soumise à l'autorisation de l'autorité maritime administrative et donne droit à la perception d'une taxe dont le montant est fixé par la loi de finances.

Tout transfert de propriété de navire de plaisance fait l'objet d'une déclaration auprès de l'autorité maritime administrative.

Si le navire ou l'engin est détenu en copropriété, l'acte de vente est signé de tous les copropriétaires ou de leurs mandataires.

Art. 102. — La construction de tout navire de plaisance est soumise au visa de l'autorité maritime administrative après approbation des caractéristiques et plans de construction.

Art. 103. — Tout navire de plaisance doit avoir un nom qui le différencie des autres.

Le nom choisi par le propriétaire doit être agréé par l'autorité maritime administrative.

Ce nom ne doit pas être contraire à l'ordre public ni porter atteinte aux bonnes mœurs.

Art. 104. — Toute modification de la situation administrative et juridique du navire de plaisance doit être notifiée à l'autorité maritime administrative dans un délai de trente jours.

Art. 105. — Tout navire de plaisance d'une jauge brute supérieure à deux tonnes ou d'une longueur hors tout supérieure à deux mètres ou d'une puissance réelle supérieure ou égale à dix chevaux destiné à être exploité dans un port ivoirien doit avoir un acte d'ivoirisation délivré par l'autorité maritime administrative.

Pour obtenir la nationalité ivoirienne, le navire de plaisance doit :

— appartenir à des personnes physiques ou morales ivoiriennes ou étrangères résidant ou ayant un représentant en Côte d'Ivoire ;

— ne pas avoir été construit depuis plus de quinze ans. Ce délai court à compter du jour de la première immatriculation.

Art. 106. — Les navires de plaisance mentionnés à l'article précédent sont soumis à immatriculation dans les conditions prévues aux articles 77 à 83 de la présente loi.

Un décret pris en Conseil des ministres fixe les conditions d'application de l'alinéa précédent.

Art. 107. — Tout navire de plaisance ayant à son bord un équipage composé de marins professionnels doit avoir un rôle d'équipage délivré par l'autorité maritime administrative.

Art. 108. — Tout navire de plaisance immatriculé doit avoir une carte de circulation délivrée par l'autorité maritime administrative. Cette carte doit comporter les dates des contrôles de sécurité et doit être présentée à tout contrôle. Elle permet au navire de plaisance d'arborer le pavillon ivoirien même si le propriétaire est étranger.

En cas de destruction du navire de plaisance ou de sa mise en épave, le propriétaire est tenu de déposer à l'autorité maritime administrative la carte de circulation. Dans le cas contraire, il sera tenu des droits de visites annuelles.

Toutefois, s'il est impossible de récupérer la carte de circulation par suite de la perte du navire de plaisance, le propriétaire en fait déclaration aux autorités compétentes. Dans cette hypothèse, il est dispensé du paiement des droits de visite.

La délivrance de la carte de circulation mentionnée à l'alinéa premier est soumise à la perception d'une taxe dont le montant est fixé par la loi de finances.

Art. 109. — Les clubs nautiques peuvent demander la délivrance d'une carte de circulation collective pour l'ensemble des navires ou engins de sports nautiques dont ils sont propriétaires et qui sont utilisés exclusivement par leurs membres.

La délivrance de la carte de circulation mentionnée à l'alinéa précédent est soumise à la perception d'une taxe dont le montant est fixé par la loi de Finances.

Art. 110. — Toute personne étrangère résidant en Côte d'Ivoire peut conserver le pavillon d'origine de son navire de plaisance pendant une durée maximale d'un an. Elle doit néanmoins le déclarer à l'autorité maritime administrative dans le mois suivant son arrivée.

Le navire de plaisance est soumis à une visite de sécurité et au paiement d'une taxe de stationnement dont le montant est fixé par la loi de Finances.

#### Section 3 : *L'exploitation du navire de plaisance*

Art. 111. — Toute manifestation nautique fait l'objet d'une déclaration à l'autorité maritime quinze jours au moins avant la date prévue.

L'organisateur de la manifestation est tenu de prendre toutes les mesures de sécurité utiles en liaison avec l'autorité maritime administrative.

Art. 112. — Toute personne physique ou morale désirant exercer les activités commerciales de plaisance doit obtenir un agrément de l'autorité maritime administrative.

La délivrance de l'agrément prévu à l'alinéa précédent est soumise à la perception d'une taxe dont le montant est fixé par la loi de finances.

Les modalités d'application de l'alinéa premier sont fixées par décret pris en Conseil des ministres.

Art. 113. — Tout navire ou engin de plaisance peut faire l'objet d'un contrat de location.

Art. 114. — Tout club de plaisance peut être autorisé par le ministre chargé des Affaires maritimes à occuper une parcelle des domaines publics maritime et lagunaire.

Art. 115. — Les activités d'enseignement nautique sont soumises à l'autorisation de l'autorité maritime administrative.

Les conditions d'autorisation, le contenu des enseignements et les conditions de passages des examens sont fixés par le ministre chargé des Affaires maritimes.

#### Section 4 : *Les titres et qualifications à la plaisance*

Art. 116. — Les titres et qualifications à la plaisance sont :

- le permis de conduire les navires à moteur ;
- la qualification de moniteur de club de plaisance.

Un décret pris en Conseil des ministres fixe les conditions d'obtention des différentes catégories de permis.

Art. 117. — L'exploitation de navires de plaisance plus importants ou plus puissants ou pour des navigations plus lointaines nécessite les qualifications du commerce ou de la pêche, qui sont de droit applicables à la plaisance et permettent d'obtenir les diplômes de plaisance par équivalence.

Toutefois des dérogations valables pour la seule plaisance peuvent être données par l'autorité maritime administrative après examen du dossier des références maritimes du demandeur.

Les étrangers en transit dans les ports de Côte d'Ivoire sont dispensés de ces qualifications pendant une durée de trois mois s'ils sont titulaires de diplômes équivalents.

Une liste des diplômes étrangers permettant d'obtenir les qualifications ivoiriennes par équivalence peut être présentée à l'autorité maritime administrative par la représentation diplomatique en Côte d'Ivoire de l'Etat dont le demandeur est ressortissant. Cette équivalence se concrétise par la remise à l'intéressé du diplôme ivoirien.

#### Section 5 : *Les modalités d'emploi des engins sportifs et l'organisation des plages*

Art. 118. — Les modalités d'emploi des engins sportifs sont déterminées par arrêté du ministre chargé des Affaires maritimes.

Art. 119. — Les zones, les périodes de baignade ainsi que les mesures de sécurité, d'hygiène et de salubrité sont fixées dans les limites de leur territoire par les collectivités territoriales après avis de l'autorité maritime administrative.

Art. 120. — L'autorisation de séparer les activités de baignade de celles des sports nautiques peut être accordée par l'autorité maritime administrative, à la demande des collectivités territoriales.

#### Section 6 : *La plongée sous-marine*

Art. 121. — Les clubs de plongée sous-marine doivent être autorisés par l'autorité maritime administrative.

Les plongeurs professionnels doivent posséder une carte professionnelle délivrée par l'autorité maritime administrative à l'issue d'un examen.

Art. 122. — Les conditions d'exercice des activités professionnelles de plongée sous-marine et la liste des équipements autorisés sont fixées par arrêté du ministre chargé des Affaires maritimes.

### TITRE III

#### LA PROPRIETE DU NAVIRE ET LA RESPONSABILITE DU PROPRIETAIRE DU NAVIRE

##### CHAPITRE I

##### *Les contrats de construction et de vente*

#### Section 1 : *Les contrats de construction de navires*

Art. 123. — En cas de construction d'un navire pour le compte d'un acquéreur, le contrat conclu entre le chantier constructeur et l'acheteur doit être écrit à peine de nullité.

Toute modification au contrat de construction doit également faire l'objet de stipulations écrites, à peine de nullité de ladite modification.

Art. 124. — Toute personne entreprenant en Côte d'Ivoire, pour son propre compte ou pour le compte d'un acquéreur, la construction d'un navire est tenue d'en faire la déclaration à l'autorité maritime administrative.

Art. 125. — Sauf stipulations contraires des parties, le transfert de la propriété a lieu lorsque l'acquéreur prend réception du navire, après la fin des essais.

Art. 126. — Tout navire en cours de construction en Côte d'Ivoire et les contrats conclus en vue de la construction de navires devant battre pavillon ivoirien, peuvent faire l'objet d'une inscription sur le registre d'immatriculation des navires.

Art. 127. — Le constructeur est garant des vices cachés du navire, même si l'acquéreur en a pris réception après la fin de l'essai, sans émettre de réserves.

L'action en garantie contre le constructeur pour vices cachés se prescrit par un an. Ce délai ne peut être réduit par les parties et ne commence à courir qu'à partir de la date de la découverte du vice caché.

Le constructeur dispose d'une action en garantie pour vices cachés contre ses sous-traitants, laquelle est exercée dans un délai d'un an à compter, soit de la date de sa découverte, soit de la date à laquelle est enrôlée la demande en garantie visée à l'alinéa précédent.

Toute convention contraire aux dispositions du présent article est nulle.

Art. 128. — Toute personne qui entreprend des travaux de réparation d'un navire en Côte d'Ivoire, est garante des vices cachés résultant de ses travaux, dans les conditions prévues à l'article précédent.

Art. 129. — L'enregistrement des actes de vente et de construction de navires par l'autorité maritime administrative donne lieu à la perception d'une taxe dont le montant est fixé par la loi de Finances.

## Section 2 : Les contrats de vente et d'achat de navires

Art. 130. — Toute vente ou tout achat de navire sous pavillon ivoirien ainsi que toute vente ou tout achat de parts ou de quirats d'un tel navire doit faire l'objet, à peine de nullité, d'un acte écrit.

La règle précitée s'applique à tout autre acte constitutif, translatif ou extinctif de propriété ou de tout autre droit réel sur un navire sous pavillon ivoirien.

Art. 131. — Toute vente d'un navire ivoirien ou de parts ou de quirats d'un tel navire, effectuée en Côte d'Ivoire, doit faire l'objet d'une déclaration de cession auprès de l'autorité maritime administrative.

Si la vente a lieu à l'étranger, la déclaration de cession est reçue par le consul ou le représentant diplomatique de la Côte d'Ivoire.

Art. 132. — La vente ou l'achat d'un navire ivoirien ou de parts ou quirats d'un navire sous pavillon ivoirien est considérée comme ayant eu lieu lorsqu'une copie certifiée conforme par l'autorité compétente de l'acte de vente ainsi que de la déclaration de cession ont été remises à l'autorité maritime administrative, au consul ou à tous autres représentants diplomatiques de la République de Côte d'Ivoire.

Dès réception de la copie de l'acte de vente ou de la déclaration de cession, l'autorité maritime administrative inscrit sur le registre d'immatriculation des navires le nom de l'acquéreur comme nouveau propriétaire du navire vendu ou des parts ou quirats vendus et modifie le certificat d'immatriculation du navire. L'autorité maritime administrative mentionne sur la copie de l'acte de vente, la date et l'heure d'enregistrement de la vente, ainsi que la réception de la déclaration de cession administrative.

Lorsque l'opération de vente ou d'achat s'effectue à l'étranger, le consul ou le représentant diplomatique de la République de Côte d'Ivoire doit transmettre sans délai la copie de l'acte de vente et de la déclaration de cession pour procéder aux diligences prévues à l'alinéa précédent.

La vente est opposable aux tiers à compter de son inscription par l'autorité maritime administrative.

Art. 133. — L'autorité maritime administrative doit surseoir à l'enregistrement de l'acte de vente lorsque des hypothèques ont été prises sur le navire vendu ou sur les parts ou quirats vendus, antérieurement à la date de l'acte de vente.

Art. 134. — L'enregistrement, sur le registre d'immatriculation des navires, de la vente d'un navire ivoirien ou de la vente de parts ou de quirats d'un tel navire, peut donner lieu à une nouvelle immatriculation du navire.

### CHAPITRE 2

#### La copropriété du navire

Art. 135. — Il y a copropriété, lorsque la propriété d'un navire est partagée entre deux ou plusieurs personnes.

Lorsque les copropriétaires d'un navire, sans adopter l'une des formes de sociétés commerciales prévues par la législation ivoirienne, l'exploitent en commun et assument les fonctions d'armateur, les dispositions du présent chapitre leur sont applicables à moins que les copropriétaires en soient convenus autrement.

Les copropriétaires d'un navire ont le choix entre le système des parts et le système des quirats. Lorsque les parts sont exprimées en quirats, ils sont au nombre de vingt-quatre et sont divisibles en fractions.

Les conditions de création et de fonctionnement de la copropriété sont fixées par écrit.

Art. 136. — Lorsqu'un navire est exploité en copropriété, les copropriétaires sont tenus de désigner, à la majorité des parts ou quirats détenus, un ou plusieurs gérants, copropriétaire ou non.

A défaut de désignation de gérant, tous les copropriétaires du navire sont réputés gérants.

Art. 137. — La nomination, la démission ou la révocation du gérant est portée à la connaissance des tiers, par une mention sur la fiche matricule du navire ainsi que sur l'acte d'ivoirisation.

Art. 138. — Dans le cadre de sa mission de gestion du navire, le gérant a tous pouvoirs pour agir au nom des copropriétaires. Une limitation contractuelle de ses pouvoirs n'est pas opposable aux tiers. Le gérant est habilité, notamment, à nommer et à révoquer le capitaine du navire, et à lui donner toutes instructions utiles.

Il n'a pas le pouvoir de consentir des hypothèques sur le navire ou de le vendre.

Cependant, il peut conclure un contrat d'affrètement ou de location du navire pour une durée inférieure à un an.

Art. 139. — Le gérant a le pouvoir d'ester en justice pour le compte des copropriétaires.

Toutes actions en justice contre un ou plusieurs copropriétaires peuvent être engagées contre le gérant du navire.

En l'absence de désignation du gérant, chaque copropriétaire est habilité à ester en justice pour l'ensemble des copropriétaires. Une action en justice contre le navire peut, de même, dans ce cas, être engagée contre l'un quelconque des copropriétaires.

Lorsque les copropriétaires ont désigné plusieurs gérants, ceux-ci doivent agir d'un commun accord.

Art. 140. — Le gérant est tenu de rendre compte régulièrement de sa gestion aux copropriétaires. Dans la mesure du possible, il doit les consulter sur toute décision importante qu'il est appelé à prendre.

Art. 141. — Lorsqu'une décision relative à la gestion ou à l'exploitation du navire doit être prise par les copropriétaires, ceux-ci se réunissent en assemblée. Le gérant est tenu de procéder à la convocation des copropriétaires et de leur fournir l'ordre du jour de l'assemblée, au moins huit jours à l'avance.

Art. 142. — Le gérant dresse le procès-verbal de l'assemblée des copropriétaires et le conserve dans ses archives.

Tout copropriétaire a le droit de consulter les procès-verbaux des assemblées des copropriétaires et d'en prendre copie.

Art. 143. — Lorsqu'un copropriétaire est dans l'impossibilité de participer à une assemblée des copropriétaires, il peut charger le gérant de présenter aux copropriétaires présents à l'assemblée, ses remarques et observations, envoyées par écrit.

Il peut de même donner procuration à un copropriétaire pour le représenter aux votes ayant lieu lors de l'assemblée. Un copropriétaire ne peut avoir plus d'une procuration.

Le gérant prend les mesures nécessaires pour tenir informé, le copropriétaire absent lors de l'assemblée, des décisions prises.

Art. 144. — Les décisions de l'assemblée sont prises à la majorité des parts détenues par les copropriétaires du navire.

Chaque copropriétaire dispose d'un droit de vote proportionnel à sa part dans la copropriété.

Art. 145. — Les décisions de la majorité sont susceptibles de recours en justice dans le délai d'un an.

Toutes stipulations contraires aux dispositions prévues à l'alinéa précédent, sont nulles.

Art. 146. — En cas de mésentente, l'un quelconque des copropriétaires peut demander, en justice, la désignation d'un gérant.

Art. 147. — Les copropriétaires peuvent, à la majorité des parts, mettre fin aux fonctions du gérant.

Si le gérant détient plus de la moitié des parts, tout copropriétaire peut demander en justice, pour justes motifs, sa révocation et la nomination d'un nouveau gérant.

Art. 148. — La juridiction compétente pour juger les litiges est le tribunal dans le ressort duquel se trouve le port d'attache du navire.

Art. 149. — Le gérant est tenu de faire un rapport écrit sur la gestion financière au moins une fois par an. Ce rapport doit être envoyé aux copropriétaires au plus tard deux mois après la fin de la période annuelle sur laquelle il porte.

Tout copropriétaire peut demander à consulter les livres et les documents comptables sur la base desquels le gérant a effectué son rapport.

Art. 150. — Les copropriétaires, réunis en assemblée, peuvent décider à la majorité des quatre cinquièmes des parts, d'hypothéquer le navire. Un copropriétaire ne peut hypothéquer sa part sans le consentement écrit de la majorité des trois quarts des parts. Les hypothèques constituées sur un navire en copropriété ou sur la part du navire appartenant à un copropriétaire sont régies comme pour un propriétaire unique.

Art. 151. — Chaque copropriétaire peut aliéner ses parts de la copropriété. En cas de projet de vente des parts, les autres copropriétaires ont chacun un droit de préemption, qu'ils exercent dans un délai de sept jours, dans la proportion des parts qu'ils détiennent déjà.

Si des parts sont cédées autrement que par la vente, le cédant a l'obligation, à peine de nullité, d'en informer préalablement, par écrit le gérant et les autres copropriétaires, à charge pour ceux-ci de faire valoir leurs droits par voie de justice.

En cas de décès d'un des copropriétaires, ses parts sont transférées à ses héritiers sans droit de préemption pour les autres copropriétaires.

Art. 152. — Le copropriétaire qui vend ou qui cède ses parts reste tenu de ses obligations de copropriétaire à l'égard des autres copropriétaires et des créanciers de la copropriété, pour autant que celles-ci existaient à la date de la vente ou de la cession des parts.

Art. 153. — Le copropriétaire qui vend ou qui cède ses parts est tenu de le faire mentionner sur la fiche matricule du navire. Il n'est plus tenu des obligations contractées par la copropriété postérieurement à l'exécution de cette mesure de publicité.

Art. 154. — Un copropriétaire peut, à tout moment demander qu'il soit mis fin à sa participation à la copropriété.

La copropriété cesse à son égard six mois après la date à laquelle le copropriétaire a adressé sa demande au gérant.

Pendant ce délai, les dispositions de l'article 158 de la présente loi lui sont applicables.

Art. 155. — Les copropriétaires qui sont membres de l'équipage peuvent, en cas de congédiement, quitter la copropriété et obtenir de celle-ci le remboursement de leur part. En cas de désaccord relatif à la valeur de leur part, le prix est fixé par le tribunal compétent à dire d'expert.

Art. 156. — Un copropriétaire peut demander en justice la dissolution à son égard de la copropriété, dans les cas suivants :

— si le navire en copropriété perd la nationalité ivoirienne et qu'il n'est pas possible de parvenir, dans les quatre mois, à un accord en vue de lui conserver sa nationalité ;

— lorsque l'un des copropriétaires se trouve en état de cessation de paiement ou est l'objet d'un redressement judiciaire, de liquidation de biens ou de faillite personnelle;

— en cas d'atteinte grave à ses droits de copropriété, tels qu'ils résultent de la convention instituant la copropriété ;

— pour justes motifs, notamment en cas d'inexécution de ses obligations par un associé ou de mésentente entre copropriétaires rendant impossible le fonctionnement normal de la copropriété.

Art. 157. — En cas de dissolution judiciaire de la copropriété, le navire est vendu aux enchères publiques au lieu désigné par les parties, ou à défaut par le tribunal dans le ressort duquel se trouve le port d'attache.

Si la vente aux enchères du navire a lieu en Côte d'Ivoire, les dispositions des articles 120 à 128 de l'Acte uniforme de l'OHADA relatif aux procédures simplifiées de recouvrement et des voies d'exécution sont applicables.

Art. 158. — Les copropriétaires participent aux profits et aux pertes de l'exploitation du navire proportionnellement aux parts qu'ils détiennent dans la copropriété.

Ils doivent, dans la même proportion, contribuer aux dépenses de la copropriété et donner suite aux appels de fonds faits par le gérant.

Art. 159. — Si un copropriétaire ne donne pas suite à un appel de fonds du gérant et que celui-ci ou un autre copropriétaire fait l'avance de la contribution demandée, le copropriétaire défaillant doit rembourser le montant de la contribution payée pour son compte, ainsi que les intérêts à compter du jour du paiement de la contribution.

Le copropriétaire ayant fait l'avance de la contribution due par un copropriétaire défaillant a un droit de préférence sur tous bénéficiaires auxquels ce copropriétaire a droit et peut demander au gérant de prélever à son profit, sur ces bénéficiaires, le montant de la contribution qu'il a avancée, ainsi que les intérêts qui lui sont dus conformément à l'alinéa 1 du présent article.

Art. 160. — Les copropriétaires sont tenus indéfiniment et solidairement des dettes de la copropriété.

Toute convention contraire est nulle.

Art. 161. — Lorsque les copropriétaires choisissent le système de quirats, les décisions prises par la majorité des quirataires lient la minorité pour tout ce qui concerne l'intérêt commun des copropriétaires du navire. La majorité est formée par le vote des copropriétaires détenant ensemble plus de douze quirats du navire.

Art. 162. — Si des transformations ou des réparations, entraînant des dépenses supérieures à la moitié de la valeur du navire sont à effectuer, la décision est prise à la majorité d'au moins seize quirats.

Art. 163. — Lorsqu'une décision ne peut être prise parce que la majorité requise aux articles 161 et 162 ne peut être réunie, un ou plusieurs quirataires peuvent s'adresser au président du tribunal compétent et lui demander de prendre par ordonnance les mesures appropriées.

Art. 164. — La décision d'hypothéquer le navire doit être prise à la majorité de seize quirats.

Un copropriétaire du navire ne peut hypothéquer ses quirats sans le consentement de la majorité.

Art. 165. — La décision de vendre le navire est prise à la majorité de seize quirats. Si la vente est susceptible d'entraîner la perte de la nationalité ivoirienne pour le navire, elle est soumise à l'autorisation préalable de l'autorité maritime.

En cas de silence gardé par l'autorité maritime administrative pendant un mois à compter de sa saisine, l'autorisation est réputée acquise. Le refus de l'autorité maritime d'accorder l'autorisation préalable doit être motivé et peut être l'objet de recours par les quirataires.

Chaque copropriétaire peut aliéner ses quirats. En cas de projet de vente des quirats, les autres copropriétaires ont chacun un droit de préemption, qu'ils exercent dans un délai de sept jours, dans la proportion des quirats qu'ils détiennent déjà.

### CHAPITRE 3

#### *La responsabilité du propriétaire de navire*

##### *Section I : Les principes généraux*

Art. 166. — Le propriétaire du navire est responsable, en vertu des dispositions du Code civil.

Toutefois sa responsabilité peut être limitée en application des régimes spécifiques de limitations de responsabilité prévus par les conventions internationales, notamment en matière d'abordage, de pollution de la mer par les navires, de contrat de transport maritime et de contrat d'affrètement.

Art. 167. — Les dispositions du présent chapitre, relatives à la limitation de responsabilité, s'appliquent outre le propriétaire, à l'affréteur, l'assistant, l'armateur ou l'armateur gérant d'un navire, au capitaine, aux membres de l'équipage et aux autres préposés nautiques ou terrestres du propriétaire du navire agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

Art. 168. — Le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité, quel que soit le fondement de celle-ci, même envers l'Etat, pour les créances qui résultent de l'une des causes indiquées ci-après :

— créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation, survenus du fait du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ;

— créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages ;

— 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 ;

— 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 ;

— créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire ;

— créances produites par une personne autre que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité, conformément à la présente loi et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité n'emporte pas reconnaissance de sa responsabilité par le propriétaire d'un navire.

Art. 169. — Le propriétaire ne peut bénéficier de la limitation de responsabilité prévue dans les dispositions de la présente section s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Art. 170. — La limitation de la responsabilité du propriétaire de navire, prévue par les dispositions de la présente section, n'est pas applicable :

— aux créances du chef d'assistance ou de sauvetage, y compris toute créance pour une indemnité spéciale liée à l'assistance ou aux créances du chef de contribution en avarie commune ;

— aux créances du capitaine, des membres de l'équipage ou de tous autres préposés du propriétaire du navire se trouvant à bord ou dont les fonctions se rattachent au service du navire ;

— aux créances des préposés des assistants du propriétaire d'un navire dont les fonctions se rattachent aux opérations d'assistance, de sauvetage, de renflouement ou de destruction de navires ;

— aux créances pour dommages dus à la pollution des mers ;

— aux créances pour dommages nucléaires.

Art. 171. — Si le propriétaire d'un navire est autorisé à faire valoir, à l'égard d'un créancier, une créance pour un dommage résultant du même événement, les créances respectives sont compensées et les dispositions prévues au présent chapitre ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

Art. 172. — Les limites de la responsabilité du propriétaire du navire sont fixées conformément à la réglementation en vigueur.

Pour l'application des limites de la responsabilité du propriétaire du navire, il est tenu un compte du tonnage du navire déterminé conformément aux règles de mesure sur le tonnage brut prévues à l'annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

Art. 173. — La limitation de la responsabilité du propriétaire d'un navire, déterminée conformément aux dispositions prévues à l'article précédent, s'applique à l'ensemble des créances du chef de dommages corporels et de dommages matériels nés d'un même événement, sans avoir égard aux créances nées ou à naître d'un autre événement.

La limitation de responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation prévu à l'article 176 de la présente loi n'a pas été constitué.

Art. 174. — Pour déterminer la limite de la responsabilité d'un propriétaire de navire, conformément aux dispositions prévues au présent chapitre, tout navire de moins de cinq cents tonneaux de jauge brute sera assimilé à un navire de ce tonnage.

Art. 175. — La responsabilité du propriétaire du navire pour les dommages résultant d'un même événement ne peut excéder les limites fixées conformément aux dispositions de l'article 176 de la présente loi.

### Section 2 : La constitution du fonds de limitation

Art. 176. — Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause sur le fondement d'une des créances prévues à l'article 168 de la présente loi, peut constituer un fonds auprès de la juridiction compétente. Le fonds est constitué à concurrence du montant calculé selon les dispositions de l'article 172 alinéa 2 de la présente loi applicables aux créances dont cette personne peut être responsable, augmentées des intérêts courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds.

Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de responsabilité est applicable.

Art. 177. — Le fait de constituer le fonds de limitation n'empêche pas reconnaissance de sa responsabilité par le propriétaire d'un navire.

Art. 178. — La constitution du fonds de limitation est constatée par une ordonnance du président du tribunal compétent, à la demande du requérant, sur le rapport d'un juge désigné à cet effet.

Le fonds de limitation comprend trois parties affectées respectivement :

- au règlement des créances pour décès ou lésions corporelles subies par les passagers ;
- au règlement des créances pour décès ou lésions corporelles subies par des personnes autres que les passagers ;
- au règlement des autres créances.

Art. 179. — Toute personne qui entend bénéficier des dispositions relatives au fonds de limitation de responsabilité est tenue de présenter une requête aux fins d'ouverture d'une procédure de constitution dudit fonds au président du tribunal dans le ressort duquel se trouve :

- s'il s'agit d'un navire sous pavillon ivoirien, le port d'attache du navire ;
- s'il s'agit d'un navire étranger, le port ivoirien où l'accident s'est produit ou le premier port ivoirien atteint après l'accident, ou à défaut de l'un de ces ports, celui où la première saisie a été pratiquée ou la première sûreté fournie.

Art. 180. — La requête prévue à l'article 179 de la présente loi doit indiquer :

- les circonstances dans lesquelles est née la créance, notamment l'événement au cours duquel les dommages sont survenus ;
- le montant maximum du fonds de limitation, calculé conformément aux dispositions du présent chapitre ;
- les modalités de constitution du fonds ;
- l'état, certifié par le requérant, des créanciers connus de lui avec, pour chacun d'eux, l'indication de son domicile, de la nature et du montant de sa créance ;
- tous documents justifiant le calcul du montant du fonds de limitation.

Art. 181. — Le président du tribunal compétent, statuant par ordonnance au pied de la requête dont il a été saisi :

- vérifie le bien-fondé de la demande au regard notamment des dispositions des articles 157 à 159 de la présente loi ;
- vérifie que le montant du fonds de limitation indiqué par le requérant a été calculé conformément aux dispositions prévues au présent chapitre ;

— ouvre le cas échéant la procédure de constitution du fonds et se prononce sur les modalités de cette constitution ;

— fixe le montant de la provision à verser par le requérant pour couvrir les frais de la procédure ;

— désigne un juge-commissaire et un liquidateur ;

— ordonne le cas échéant qu'une somme suffisante sera provisoirement réservée pour permettre au propriétaire de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds, aux conditions indiquées à l'article 187 de la présente loi et ce, lorsque le propriétaire du navire établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie une des créances prévues à l'article 168 de la présente loi.

Art. 182. — Le juge-commissaire désigne un séquestre qui reçoit en dépôt les fonds versés. Les dépôts sont faits au nom du requérant ; aucun retrait ne peut être effectué sans l'autorisation du juge-commissaire. Les intérêts produits par les sommes versées sont affectés au fonds de limitation.

La rémunération du séquestre mentionné à l'alinéa 1 du présent article ne peut excéder un pourcent du montant du fonds.

Art. 183. — Si le fonds est représenté par une caution solidaire ou par toute autre garantie, cette sûreté doit être constituée au nom du liquidateur. Aucune modification ne peut être apportée à la sûreté ainsi constituée, sans l'autorisation du juge-commissaire. Les produits de la sûreté ainsi fournie sont affectés au fonds de limitation.

Art. 184. — A compter de la date de l'ordonnance constatant la constitution du fonds de limitation :

- les créances cessent de produire intérêts ;
- aucune mesure conservatoire ou d'exécution n'est possible sur les biens du propriétaire par les créanciers auxquels la limitation prévue par l'article 167 de la présente loi est opposable, à condition que le fonds soit effectivement disponible au profit des créanciers ;
- le propriétaire du navire peut obtenir mainlevée de toute saisie pratiquée sur son navire ou sur tout autre bien lui appartenant, effectuée à la requête des créanciers auxquels la limitation susvisée est opposable, ainsi que la libération des cautions et garanties données.

Art. 185. — La décision de main levée prévue à l'article 184 ci-dessus tient compte de la constitution du fonds de limitation ou de la fourniture de garanties suffisantes, que lesdites garanties soient constituées sur le territoire de la Côte d'Ivoire, ou à un autre lieu notamment :

- au port où s'est produit l'événement donnant lieu à la créance du saisissant ;
- au port de la première escale après la survenance de l'événement, si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port ;
- au port de débarquement des passagers ou de déchargement de la cargaison, s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises.

Art. 186. — Les dispositions des articles précédents seront également applicables si la caution ou la garantie déjà constituée est inférieure à l'entière limite de la responsabilité sous l'empire des dispositions prévues au présent chapitre, à condition qu'une caution ou une autre garantie complémentaire soit constituée pour la différence.

Art. 187. — Lorsque le propriétaire du navire a donné caution ou fourni une garantie pour un montant correspondant à la pleine limite de sa responsabilité, conformément aux dispositions prévues au présent chapitre, cette caution ou cette garantie peut servir au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquelles le propriétaire peut limiter sa responsabilité.

### Section 3: *L'admission des créances*

Art. 188. — A la suite de l'ordonnance du président du tribunal compétent, le liquidateur informe, par lettre recommandée avec accusé de réception, tous les créanciers dont le nom et le domicile ont été indiqués par le requérant, de la constitution du fonds de limitation.

Le liquidateur envoie également aux créanciers une copie de l'ordonnance visée à l'alinéa précédent et leur fournit les indications suivantes :

- le nom et le domicile du propriétaire du navire ou de tout autre requérant, avec mention de sa qualité ;
- le nom du navire et son port d'attache ;
- l'événement au cours duquel les dommages sont survenus ;
- le montant de la créance tel qu'il a été indiqué par le requérant.

Art. 189. — Le liquidateur informe en outre les créanciers :

— qu'ils disposent d'un délai de trente jours, à compter de l'envoi avec accusé de réception de la lettre recommandée prévue à l'alinéa 1 de l'article précédent, pour produire leurs titres de créance ; ce délai est augmenté de soixante jours pour les créanciers domiciliés hors de la Côte d'Ivoire ;

— que, pendant les mêmes délais, ils peuvent contester le montant attribué à leur créance par le requérant ;

— qu'après écoulement de ces délais, les chiffres indiqués comme montants des créances sont réputés acceptés par les créanciers.

Art. 190. — Les informations fournies par le liquidateur aux créanciers font l'objet d'une publication dans un journal d'annonces légales dans une ou plusieurs publications étrangères ; le choix de ces publications est fait par le juge-commissaire.

Les créanciers dont le nom et le domicile n'ont pas été indiqués par le requérant dans la demande disposent des mêmes délais visés à l'article 189 de la présente loi pour produire leurs créances, à compter de la date de la publication faite dans le pays de leur domicile ou de leur siège social.

Art. 191. — Les publications prévues à l'article précédent indiquent que, passé le délai de trente jours :

— les créanciers connus du requérant, mais dont il ignore le domicile, sont réputés avoir accepté les montants attribués à leurs créances ;

— les créanciers inconnus du requérant conservent le droit de produire leurs créances jusqu'à la date de l'ordonnance du président du tribunal compétent déclarant la procédure close. Ils ne pourront être admis à aucune revendication sur les répartitions ordonnées par le juge-commissaire antérieurement à leur production, et leur créance sera éteinte s'ils n'ont pas produit avant l'ordonnance de clôture, à moins qu'ils ne prouvent que le requérant connaissait leur existence, auquel cas celui-ci sera tenu envers eux sur ses autres biens.

Art. 192. — Le liquidateur procède à la vérification des créances en présence du requérant. Si le liquidateur ou le requérant conteste l'existence ou le montant d'une créance, le liquidateur en avise immédiatement le créancier intéressé, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

Le créancier a un délai de trente jours pour formuler ses observations. Ce délai est augmenté de soixante jours pour les créanciers domiciliés hors de la Côte d'Ivoire.

Art. 193. — Le liquidateur présente au juge-commissaire ses propositions d'admission ou rejet des créances. L'état des créances est arrêté par ordonnance du juge-commissaire.

Le greffier du tribunal compétent adresse, dans les huit jours suivant l'ordonnance du juge-commissaire, une copie de l'état des créances à chaque créancier, par lettre recommandée avec accusé de réception.

Art. 194. — Tout créancier figurant sur l'état des créances mentionné à l'article précédent est admis, pendant un délai de trente jours à compter de la date d'envoi de la lettre prévue à l'alinéa 2 de l'article précédent, à formuler au greffe du tribunal compétent des contredits sur toute créance autre que la sienne.

Le délai est augmenté de soixante jours pour les créanciers domiciliés hors de Côte d'Ivoire.

Le requérant a le droit de formuler des contredits dans les mêmes délais.

Art. 195. — Les contredits mentionnés à l'article précédent sont renvoyés par le greffier à la formation de jugement du tribunal compétent après avis donné aux parties par lettre recommandée avec accusé de réception.

Le tribunal compétent statue sur rapport du juge-commissaire.

Art. 196. — Tout créancier peut, jusqu'à l'expiration des délais fixés ci-dessus, contester le montant du fonds de limitation par une réclamation déposée au greffe du tribunal compétent.

Art. 197. — Les créances qui échappent à la compétence du tribunal du lieu de constitution du fonds de limitation ne peuvent être inscrites pour leur montant définitif que lorsque la décision dudit tribunal est devenue définitive. Elles doivent cependant être mentionnées à titre provisoire.

Art. 198. — Tout jugement, rendu par le tribunal compétent sur les créances contestées ou sur le montant de l'indemnisation, est opposable à celui-ci ainsi qu'à tous les créanciers parties à la procédure sauf à exercer les voies de recours appropriées.

### Section 4 : *La répartition du fonds*

Art. 199. — Si avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article 168 de la présente loi, 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 ce créancier aurait pu faire reconnaître en justice sa créance contre le propriétaire.

Art. 200. — Lorsque le montant du fonds de limitation est définitivement fixé et que l'état des créances admises est devenu définitif, le liquidateur présente le tableau de distribution au juge-commissaire. Chaque créancier en est informé par le liquidateur qui lui indique également le montant lui revenant.

Art. 201. — Dans chaque partie du fonds de limitation telle que définie à l'article 178 de la présente loi, la répartition est effectuée entre les créanciers proportionnellement au montant de leurs créances sans que ne s'appliquent les dispositions de la présente loi relatives aux sûretés maritimes.

Art. 202. — Chaque créancier reçoit du liquidateur un titre de perception signé du juge-commissaire, et revêtu de la formule exécutoire.

Sur présentation de ce titre, le dépositaire des fonds ou le requérant, s'il n'y a pas eu versement en espèces, règle le créancier ; à défaut, celui-ci est réglé au moyen de la garantie ou par la caution fournie.

Art. 203. — Sur ordonnance du juge-commissaire, des répartitions provisoires peuvent être faites au profit des créanciers avant que le tableau des répartitions soit définitif.

Art. 204. — Le paiement à chaque créancier des sommes auxquelles il a droit éteint sa créance contre le requérant.

Lorsque tous les paiements ont été effectués, la procédure est déclarée close par le président du tribunal compétent, sur le rapport du liquidateur, visé par le juge-commissaire.

Art. 205. — Les jugements statuant sur le montant des créances, le montant du fonds de limitation ou les contredits peuvent faire l'objet d'un appel suivant les voies de droit commun.

Art. 206. — Les ordonnances du juge-commissaire peuvent être frappées d'opposition dans un délai de dix jours à compter de la signification.

L'opposition est formée par simple déclaration au greffe du tribunal compétent.

Art. 207. — Les ordonnances du président du tribunal compétent relatives à la nomination ou au remplacement du juge-commissaire ou du liquidateur ne sont susceptibles d'aucune voie de recours.

#### TITRE IV

##### LES SÛRETÉS MARITIMES ET LES SAISIES DE NAVIRES

#### CHAPITRE I

##### *Les sûretés maritimes*

##### Section 1 : *Les dispositions communes*

Art. 208. — Les hypothèques et privilèges maritimes sont des sûretés conférant à un créancier les droits réels suivants :

— le droit de suite sur le navire en quelques mains qu'il passe, nonobstant tout changement de propriété, d'immatriculation ou de pavillon. En vertu de ce droit de suite, le créancier peut procéder à la saisie conservatoire du navire dans les conditions prévues par les dispositions de la présente loi. Le créancier privilégié peut également, en vertu des dispositions de la présente loi, procéder à la saisie-exécution du navire à condition que le débiteur en soit le propriétaire. Le même droit peut être exercé par le créancier hypothécaire sur le navire hypothéqué, que le débiteur en soit ou non propriétaire ;

— le droit d'être payé par préférence à tout autre créancier sur le produit de la vente du navire pour garantir le principal, les frais et intérêts au même rang.

Art. 209. — Les sûretés maritimes priment sur toutes sûretés.

Les privilèges maritimes prennent rang avant les hypothèques maritimes, quelle que soit la date de leur inscription.

Art. 210. — Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux navires, aux plates-formes de forage, aux engins de navigation intérieure et de plaisance.

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

Art. 211. — L'hypothèque maritime est une sûreté conventionnelle inscrite dans un registre spécial tenu par le conservateur d'hypothèques qui relève de l'administration des finances.

L'hypothèque maritime ne peut être consentie sur les navires, les engins de navigation intérieure et les navires ou engins de plaisance appartenant à des collectivités locales ou à des organismes ou entreprises publics de l'Etat de Côte d'Ivoire.

Art. 212. — Les hypothèques et autres sûretés conventionnelles de même nature, inscrites à l'étranger sur des navires, sont valables et produisent effet à condition :

— que ces hypothèques et autres sûretés conventionnelles aient été constituées et inscrites dans un registre conformément aux lois de l'Etat où le navire est immatriculé ;

— que ce registre et tous actes qui doivent être remis à l'autorité maritime administrative conformément aux lois de l'Etat où le navire est immatriculé, soient accessibles au public et que la délivrance d'extraits du registre et de copies de ces actes soient exigibles de l'autorité maritime administrative moyennant le paiement d'une taxe dont le montant est fixé par la loi de finances ;

— que le registre ou l'un des actes visés au tiret 2 précité, indique à tout le moins le nom et l'adresse du titulaire de la sûreté ou le fait que celle-ci ait été constituée au porteur, le montant maximal garanti, si cela est exigé par les lois de l'Etat d'immatriculation ou si ce montant est expressément indiqué dans l'acte portant création de l'hypothèque ou autres sûretés, ainsi que la date et les autres mentions qui en déterminent le rang.

Les dispositions du présent article sont applicables sous réserve que les lois de l'Etat où les hypothèques et autres sûretés conventionnelles ont été inscrites, rendent valables et font produire effet, dans les conditions précitées, aux hypothèques inscrites en Côte d'Ivoire par l'autorité maritime administrative.

Art. 213. — Sous réserve de l'application des dispositions de l'article 212, les hypothèques et autres sûretés conventionnelles de même nature, constituées avant l'ivoirisation d'un navire, sont valables et produisent effet à condition :

— d'avoir été constituées et inscrites dans un registre, conformément à la loi de l'Etat où le navire est immatriculé ;

— d'être portées à la connaissance de l'acquéreur avant l'acte de transfert de la propriété du navire ;

— de faire l'objet d'une inscription par l'autorité maritime lors de l'ivoirisation du navire. Lorsque ces conditions sont remplies, les hypothèques gardent le rang d'inscription qu'elles avaient avant que le navire ait acquis la nationalité ivoirienne.

Art. 214. — L'hypothèque maritime est constituée par acte authentique. Elle ne peut être constituée que par le propriétaire du navire ou par un mandataire muni d'un mandat spécial à cet effet.

Les dispositions du présent article sont prescrites à peine de nullité.

Art. 215. — L'hypothèque doit être inscrite par l'autorité maritime administrative, par mention sur le registre d'immatriculation des navires. Elle est effectuée à la demande du requérant qui présente deux copies certifiées par un officier public conformes à l'original de l'acte constitutif de l'hypothèque.

Art. 216. — L'autorité maritime administrative mentionne sur le registre d'immatriculation des navires :

— la date de l'acte constitutif de l'hypothèque ;

— les noms, prénoms, professions et domiciles des parties ;

— la date et la nature du titre ;



— le montant de la créance pour laquelle l'hypothèque a été constituée ainsi que les conventions relatives aux intérêts et aux remboursements ;

— le nom et la désignation du navire hypothéqué, la date de l'acte d'ivoirisation ou de la déclaration de mise en construction.

Art. 217. — Après avoir procédé à l'inscription de l'hypothèque, le conservateur des privilèges et hypothèques maritimes restitue au requérant une des copies certifiées conformes à l'original de l'acte constitutif de l'hypothèque. Il certifie au bas de cette copie avoir procédé à l'inscription de l'hypothèque et indique la date et les références de cette inscription. La seconde copie certifiée conforme est transmise au greffe du tribunal du lieu de constitution de l'hypothèque.

Tout navire grevé d'une ou de plusieurs hypothèques doit obligatoirement avoir, dans les documents de bord, un état des inscriptions hypothécaires mis à jour à la date de son départ d'un port ivoirien.

Art. 218. — L'hypothèque maritime est rendue publique par son inscription sur le registre d'immatriculation des navires par l'autorité maritime administrative. Le registre d'immatriculation est accessible au public.

Le ministre chargé des Affaires maritimes fixe les conditions de fonctionnement du service de conservation des hypothèques maritimes et les modalités de constitution et de conservation de ces hypothèques.

Art. 219. — L'hypothèque maritime consentie sur un navire ou une part indivise du navire s'étend, sauf convention contraire, au corps du bâtiment et à tous les accessoires, machines, agrès et appareils.

Lorsque l'hypothèque porte sur un navire en construction, elle s'étend aux matériaux, machines et appareils se trouvant dans l'enceinte du chantier du constructeur et qui sont distinctement identifiés comme étant destinés à être incorporés au navire en construction.

Art. 220. — L'hypothèque maritime ne porte pas sur le fret, les approvisionnements, les soutes et tous biens consommables se trouvant à bord du navire.

Les équipements, installations ou appareils à bord du navire hypothéqué, appartenant à des tiers, et qui ont été loués par le propriétaire du navire ne font pas partie de l'assiette de l'hypothèque.

Art. 221. — L'autorité maritime administrative est tenue de délivrer, à toute personne qui le demande, un état des hypothèques grevant le navire ou un certificat attestant qu'aucune hypothèque ne grève le navire moyennant le paiement d'une taxe dont le montant est fixé par la loi de finances.

Art. 222. — La radiation des inscriptions hypothécaires est effectuée soit avec le consentement des parties, reçu devant notaire, soit en vertu d'une décision de justice passée en force de chose jugée.

Art. 223. — Les hypothèques maritimes prennent rang dans l'ordre de leur inscription au registre d'immatriculation des navires, après les privilèges maritimes.

Art. 224. — Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence quelle que soit la différence des heures de leurs inscriptions respectives.

Art. 225. — Les droits et taxes à percevoir, à l'occasion de la constitution des hypothèques maritimes, sont fixés par la loi de finances.

Art. 226. — Une hypothèque maritime constituée sur un navire sous pavillon ivoirien ou pour une part ou un quirat d'un tel navire, peut être transférée à toute personne en vertu d'un document de transfert.

Sur présentation du document de transfert visé à l'alinéa précédent, l'autorité maritime administrative est tenue d'inscrire le transfert de l'hypothèque maritime dans le registre d'immatriculation des navires, en mentionnant le nom du bénéficiaire du transfert comme créancier hypothécaire ainsi que la date de l'inscription du transfert en cause.

Le ministre chargé des Affaires maritimes fixe par arrêté, les conditions dans lesquelles un document de transfert peut être établi ainsi que les mentions devant figurer dans ce document.

Art. 227. — Si un navire immatriculé en Côte d'Ivoire est autorisé à battre temporairement pavillon d'un autre Etat, il reste soumis aux dispositions de la présente loi relatives aux hypothèques.

Dans ce cas, une mention est portée dans le registre d'immatriculation des navires, indiquant le nom de l'Etat dont le navire est autorisé à battre temporairement pavillon.

Art. 228. — L'autorité maritime administrative ne peut autoriser un navire immatriculé en Côte d'Ivoire à battre pavillon d'un autre Etat à moins que la totalité des hypothèques grevant ce navire n'ait été préalablement purgée ou que les titulaires de la totalité de ces hypothèques n'aient donné leur consentement par acte authentique.

Art. 229. — Tout acte ou toute opération, ayant pour but d'entraîner irrégulièrement ou frauduleusement la perte de la nationalité ivoirienne d'un navire grevé d'une ou de plusieurs hypothèques maritimes, est nul et de nul effet.

Art. 230. — En cas de perte du navire hypothéqué ou en cas d'avarie grave le rendant innavigable, les créanciers hypothécaires peuvent exercer leurs droits sur les indemnités ou les sommes subrogées au navire et à ses accessoires.

Sont subrogés au navire et à ses accessoires :

— les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le navire hypothéqué ;

— les sommes dues au propriétaire pour contribution aux avaries communes subies par le navire hypothéqué ;

— les indemnités dues au propriétaire du navire hypothéqué pour assistance prêtée ou le sauvetage effectué depuis l'inscription de l'hypothèque, dans la mesure où elles représentent la perte ou l'avarie du navire hypothéqué ;

— les indemnités d'assurance sur le corps du navire.

Art. 231. — Si, au moment de la vente forcée, le navire est en possession d'un chantier de construction navale ou de réparation de navires qui, en vertu des dispositions de la présente loi, jouit d'un droit de rétention, le chantier de construction navale ou de réparation de navires doit abandonner la possession du navire à l'acheteur, mais il est habilité à obtenir le règlement de sa créance sur le produit de la vente.

Art. 232. — Les frais et les dépenses provoqués par la saisie conservatoire ou par les mesures d'exécution et par la vente qui les a suivis sont payés conformément aux dispositions du chapitre 2 ci-après relatives à la saisie des navires.

Art. 233. — Si l'hypothèque ne grève qu'une partie du navire, le créancier ne peut saisir et faire vendre que la partie du navire sur laquelle porte son hypothèque. Toutefois, si plus de la moitié des parts ou des quirats du navire sont hypothéqués, le créancier peut, après saisie, le faire vendre en totalité à charge d'appeler à la vente les copropriétaires.

Art. 234. — Dans tous les cas de copropriété, les hypothèques consenties durant l'indivision, par un ou plusieurs copropriétaires, sur une portion du navire continuent de subsister après le partage ou la vente.

Toutefois, si la vente s'est faite en justice, le droit des créanciers n'ayant hypothèque que sur une portion du navire sera limité au droit de préférence sur la partie du prix afférente à l'intérêt hypothéqué.

### Section 3 : *Les privilèges maritimes*

Art. 235. — Chacune des créances suivantes sur le propriétaire, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire est garantie par un privilège sur le navire, dans l'ordre de priorité ci-après :

— les frais et dépensés provoqués par la saisie-conservatoire ou saisie exécution du navire. Ces frais et dépenses comprennent notamment les frais de justice, les frais de garde et de conservation du navire, les frais d'entretien de l'équipage ;

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

— les frais engagés par l'autorité maritime administrative, aux fins de sécurité de la navigation ou de protection du milieu marin, à l'effet d'enlever un navire échoué ou coulé ;

— les rémunérations dues pour assistance et sauvetage et la contribution aux avaries communes ;

— les créances du chef de mort ou de lésions corporelles survenues, sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire ;

— les créances du chef des droits de port et de canal ainsi que les frais de pilotage ;

— les créances délictuelles ou quasi délictuelles en raison de pertes ou de dommages matériels causés par l'exploitation du navire, autres que ceux occasionnés à la cargaison, aux conteneurs et aux effets personnels des passagers transportés à bord du navire ;

la créance du constructeur ou du réparateur du navire.

Art. 236. — Les privilèges de même rang viennent en concours entre eux au marc le franc.

Les privilèges maritimes garantissant les créances pour assistance et sauvetage du navire prennent rang entre eux dans l'ordre inverse de celui où sont nées les créances garanties privilèges. Ces créances sont considérées comme nées, à la date à laquelle chacune des opérations d'assistance et de sauvetage est achevée.

Art. 237. — Aucun privilège maritime ne grève le navire pour sûreté des créances visées aux tirets 5 et 7 de l'article 235 qui proviennent ou résultent :

— de dommages découlant du transport maritime d'hydrocarbures ou autres substances dangereuses ou nocives ;

— des propriétés radioactives ou d'une combinaison des propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses d'un combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs.

Art. 238. — La cession d'une créance garantie par un privilège maritime ou la subrogation dans les droits du titulaire d'une telle créance comporte simultanément la transmission du privilège.

Les créanciers titulaires de privilèges maritimes ne peuvent être subrogés au propriétaire du navire pour ce qui est des indemnités dues à celui-ci en vertu d'un contrat d'assurance ou de subvention publique.

Art. 239. — Les privilèges maritimes s'éteignent à l'expiration d'un délai d'un an qui court :

— pour les privilèges garantissant toutes sommes dues au capitaine, aux officiers et autres membres du personnel de bord en vertu de leur engagement bord du navire, y compris les frais de rapatriement et de cotisations d'assurance sociale payables pour leur compte, à compter du jour où congé est donné à l'ayant droit ;

— pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir de la date de la fin de l'intervention ;

— pour les privilèges garantissant les créances du chef de mort ou de lésions corporelles survenues, sur terre ou dans les eaux, en relation directe avec l'exploitation du navire, à compter du jour du décès ou de la lésion ;

— pour les autres privilèges, à compter de la naissance de la créance.

Art. 240. — La prescription des privilèges n'est susceptible d'interruption qu'en cas de saisie conservatoire, de saisie exécution du navire ou de toute autre action en justice.

Art. 241. — Les privilèges maritimes sont éteints indépendamment des modes d'extinction des obligations :

— par la vente forcée du navire, prononcée pour infraction aux lois et règlements de police, de sûreté ou de douane ;

— par la vente forcée du navire, à la suite d'une action judiciaire ;

— en cas de transfert volontaire de la propriété, trois mois après la publication de l'acte entraînant transfert de propriété.

## CHAPITRE 2

### *Les saisies de navire*

#### Section 1 : *Les dispositions communes*

Art. 242. — Tout navire battant ou non pavillon ivoirien peut faire l'objet d'une saisie, alors même qu'il serait prêt à quitter le port où il se trouve.

Les navires qui sont la propriété de l'Etat de Côte d'Ivoire, ne peuvent être saisis si, au moment où est née la créance, ils étaient affectés exclusivement à un service gouvernemental non commercial.

Art. 243. — Lorsqu'une saisie est autorisée, l'autorité maritime administrative doit être tenue informée du déroulement de la procédure décrite par le présent article.

Dès notification de la décision autorisant la saisie, l'autorité portuaire refuse au navire qui fait l'objet de cette saisie l'autorisation de départ.

L'autorisation de départ est cependant à nouveau accordée lorsqu'intervient une décision de mainlevée de la saisie et dès que cette décision a été notifiée à l'autorité portuaire.

Art. 244. — L'armateur d'un navire qui, conformément aux dispositions prévues à l'article précédent, s'est vu refuser l'autorisation de départ du port, peut demander au président du tribunal dans le ressort duquel se trouve le navire saisi, statuant dans le cadre d'une procédure de référé, d'autoriser le départ du navire pour un ou plusieurs voyages déterminés en fournissant une garantie suffisante.

Art. 245. — Le président du tribunal compétent, statuant dans les conditions prévues à l'article précédent, fixe le délai dans lequel le navire doit regagner le port où sa saisie a été autorisée. Il peut modifier ultérieurement ce délai, à la demande de l'armateur.

Si le navire n'a pas regagné le port de saisie à l'expiration du délai fixé par le président du tribunal, la garantie fournie par l'armateur est acquise aux créanciers.

#### Section 2 : La saisie conservatoire

Art. 246. — Par saisie conservatoire du navire il faut entendre toute immobilisation ou restriction au départ d'un navire en vertu d'une autorisation judiciaire pour garantir le recouvrement d'une créance maritime.

La saisie conservatoire ne porte aucune atteinte aux droits du propriétaire sur le navire, objet de la saisie.

Art. 247. — Un navire ne peut être saisi à titre conservatoire qu'en vertu d'une créance maritime qui paraît fondée en son principe et sur autorisation préalable de la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve le navire.

Le créancier qui se prévaut d'un titre exécutoire constatant une des créances maritimes prévues à l'article 249 de la présente loi est dispensé de l'autorisation préalable de la juridiction compétente.

Tout navire peut être saisi conformément aux dispositions de la présente loi aux fins d'obtenir une garantie malgré l'existence, d'une clause attributive de compétence judiciaire arbitrale ou de toute autre disposition équivalente.

La règle précitée s'applique également en cas de compromis ou de clause prévoyant l'application de la loi d'un autre Etat au contrat litigieux.

Toutefois, un navire battant pavillon ivoirien ne peut être saisi dans un port ivoirien.

Art. 248. — Est considérée comme créance maritime, toute créance découlant notamment d'une ou plusieurs des causes suivantes :

- les pertes ou les dommages causés par l'exploitation du navire ;
- la mort ou les lésions corporelles survenant, sur terre ou sur eau, en relation directe avec l'exploitation du navire ;
- les opérations de sauvetage ou d'assistance ainsi que tout contrat de sauvetage ou d'assistance, y compris, le cas échéant, une indemnité spéciale concernant des opérations de sauvetage ou d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement ;
- les dommages causés ou risquant d'être causés par le navire au milieu marin, au littoral ou à des intérêts connexes ; les mesures prises pour prévenir, réduire ou éliminer ces dommages ; l'indemnisation de ces dommages ; le coût des mesures raisonnables de remise en état du milieu qui ont été effectivement prises ou qui le seront ; les pertes subies ou risquant d'être subies par des tiers en rapport avec ces dommages ; et les dommages, coûts ou pertes de nature similaire à ceux qui sont indiqués ci-dessus ;
- les frais et les dépenses relatifs au relèvement, à l'enlèvement, à la récupération, à la destruction ou à la neutralisation d'un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou se trouvait à bord de ce navire, et les frais et les dépenses relatifs à la conservation d'un navire abandonné et à l'entretien de son équipage ;

— tout contrat relatif à l'utilisation ou à la location du navire par affrètement ou autrement ;

— tout contrat relatif au transport de marchandises ou de passagers par le navire, par affrètement ou autrement ;

— les pertes ou les dommages subis par, ou en relation avec, les biens, y compris les bagages, transportés par le navire ;

— une avarie commune ;

— un remorquage ;

— le pilotage ;

— les marchandises, les matériels, l'approvisionnement, les soutes, les équipements, y compris conteneurs, fournis ou services rendus au navire pour son exploitation, sa gestion, sa conservation ou son entretien ;

— la construction, la reconstruction, la réparation, la transformation ou l'équipement du navire ;

— les droits et les redevances de port, de canal, de bassin, de mouillage et d'autres voies navigables ;

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

— les paiements effectués pour le compte du navire ou de ses propriétaires ;

— les primes d'assurance, y compris cotisations d'assurance mutuelle, en relation avec le navire, payables pour leur compte ;

— les frais d'agence ou commissions de courtage ou autres en relation avec le navire, payables par le propriétaire du navire ou par l'affréteur en dévolution ou pour leur compte ;

— tout litige quant à la propriété ou à la possession du navire ;

— tout litige entre les copropriétaires du navire au sujet de l'exploitation ou des droits aux produits d'exploitation de ce navire ;

— une hypothèque maritime ou toute sûreté de conditions fixées à l'article 212 de la présente loi ;

— tout litige découlant d'un contrat de vente du navire.

Art. 249. — Sous réserve des dispositions de l'alinéa 5 de l'article 247 de la présente loi, la saisie conservatoire peut être pratiquée sur tout navire dont le débiteur, au moment de la saisie, est propriétaire.

La saisie conservatoire du navire au sujet duquel une créance maritime est alléguée peut être pratiquée si :

— la personne qui était propriétaire du navire au moment où la créance maritime est née est obligée à concurrence de cette créance et est propriétaire du navire au moment où la saisie est pratiquée ;

— l'affréteur, le gérant ou l'exploitant du navire au moment où la créance maritime est née est obligé à concurrence de cette créance et est affréteur, gérant ou exploitant du navire au moment où la saisie est pratiquée ;

— la créance repose sur une hypothèque ou tout autre droit de même nature inscrit à l'étranger lorsqu'il répond aux conditions fixées par l'article 212 de la présente loi ;

— la créance est relative à la propriété ou à la possession du navire ;

— il s'agit d'une créance sur le propriétaire, l'affréteur, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire, garantie par un privilège maritime.

Art. 250. — Lorsque des personnes exploitent plusieurs navires et qu'il en résulte une communauté d'intérêts ou de gestion, la juridiction compétente peut autoriser la saisie conservatoire d'un de ces navires pour garantir le recouvrement de toutes créances maritimes alléguées contre l'une de ces personnes.

Art. 251. — Toute personne justifiant d'une créance maritime peut par requête solliciter de la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve le navire, l'autorisation de procéder à la saisie conservatoire du navire.

Art. 252. — L'ordonnance autorisant la saisie conservatoire doit, à peine de nullité, préciser le montant de la somme pour la garantie de laquelle la mesure conservatoire est autorisée et indiquer le nom du navire.

Art. 253. — L'ordonnance autorisant la saisie conservatoire est caduque si celle-ci n'a pas été pratiquée dans un délai d'un mois à compter de la date de ladite ordonnance.

Art. 254. — La saisie conservatoire est pratiquée entre les mains du capitaine par voie d'huissier de justice qui en dresse procès-verbal.

Le procès-verbal doit, à peine de nullité, mentionner :

— la décision de la juridiction compétente ayant autorisé la saisie ou le titre exécutoire constatant une créance maritime en vertu duquel la mesure conservatoire est pratiquée ; ces documents sont annexés à l'acte en original ou en copie certifiée conforme à l'original par un officier public ;

— les nom, prénoms et domicile du saisi et du saisissant ou, s'il s'agit de personnes morales, leur forme, dénomination et siège social ou domicile élu ;

— élection de domicile par le créancier dans le ressort territorial de la juridiction ayant autorisé la saisie si le créancier n'y demeure pas ;

— les nom, type et tonnage du navire ;

— la mention, en caractères très apparents, que le navire est indisponible, et qu'il est sous la garde du débiteur qui ne peut ni l'aliéner ni le déplacer, sous peine de sanction pénale ;

— la déclaration du capitaine sur toute saisie antérieure du navire depuis son arrivée et la mention de son obligation de faire connaître la présente saisie à tout créancier qui procéderait à une nouvelle saisie sur le navire ;

— la mention, en caractères très apparents, du droit pour le débiteur de demander la mainlevée de la saisie soit contre une garantie soit en démontrant que les conditions de validité de la saisie ne sont pas réunies ;

— l'indication selon laquelle la juridiction qui a autorisé la saisie est compétente pour connaître des demandes de mainlevée et de toutes autres contestations.

Art. 255. — Une fois la saisie conservatoire pratiquée, l'huissier de justice doit la dénoncer à la capitainerie du port qui a l'obligation d'empêcher l'appareillage du navire.

Art. 256. — Dans un délai d'un mois à compter de la saisie conservatoire, le créancier qui n'a pas de titre exécutoire, doit introduire ou accomplir les formalités nécessaires à l'obtention de ce titre. A défaut, la saisie devient sans cause.

La juridiction qui a autorisé la saisie conservatoire du navire est compétente pour connaître de l'affaire au fond, à moins que les parties ne conviennent ou ne soient convenues de soumettre le litige à un autre tribunal ou une juridiction arbitrale.

Lorsque la juridiction qui a autorisé la saisie se déclare incompétente en vertu de l'alinéa 2, le créancier doit, dans le délai d'un mois à compter de la date de la décision d'incompétence, engager la procédure au fond devant le tribunal compétent ou la juridiction arbitrale désignée par les parties.

Si au terme du délai précité, la procédure au fond n'a pas été engagée, la mainlevée de la saisie ou de la garantie est autorisée par ordonnance de référé rendue par la juridiction qui a autorisé la mesure conservatoire.

Art. 257. — Tout débiteur dont le navire a été saisi doit en obtenir mainlevée lorsqu'une garantie d'un montant suffisant et sous une forme satisfaisante a été constituée, sauf dans les cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées aux tirets 19 et 20 de l'article 248 de la présente loi. En ce cas, le tribunal qui a autorisé la saisie peut permettre l'exploitation du navire par la personne qui en a la possession, lorsque celle-ci aura constitué une garantie d'un montant suffisant, ou réglé de toute autre manière la question de la gestion du navire pendant la durée de la saisie.

Faute d'accord entre les parties sur la garantie, le tribunal qui a autorisé la saisie, statuant en matière de référé sur la demande de mainlevée de la mesure conservatoire, en fixe la nature et le montant qui ne peut excéder la valeur du navire saisi.

La demande de mainlevée de la saisie en contrepartie d'une garantie suffisante ne peut être interprétée comme une reconnaissance de responsabilité ni comme une renonciation à toute défense ou tout droit de limiter la responsabilité.

La juridiction qui a autorisé la saisie peut, statuant en matière de référé, donner également mainlevée de la saisie conservatoire en cas de violation des articles 242 à 260 de la présente loi.

La demande de mainlevée et toutes les autres contestations, notamment celles relatives à l'exécution de la mesure, sont portées devant la juridiction qui a autorisé la saisie.

Art. 258. — Un navire ne peut être saisi et une garantie donnée plus d'une fois pour la même créance maritime et pour le même demandeur.

Si un navire est saisi et qu'une garantie a été donnée, soit pour obtenir la mainlevée de la saisie, soit pour éviter celle-ci, toute saisie ultérieure de ce navire ou d'un autre navire appartenant au même propriétaire, par le même demandeur et pour la même créance maritime, sera levée et le navire sera libéré par la juridiction qui a autorisé la mesure conservatoire, à moins que le demandeur ne prouve à la satisfaction du tribunal compétent, que la garantie a été définitivement libérée avant que la saisie subséquente n'ait été pratiquée ou que la personne qui a déjà constitué la sûreté ne soit ou ne paraisse pas capable d'exécuter tout ou partie de ses obligations.

Si une garantie suffisante a été donnée pour obtenir la mainlevée d'une saisie sur un navire, il ne peut être opéré au titre de la même créance maritime, une autre saisie du navire concerné ni d'un autre navire du propriétaire.

Toutefois, le demandeur peut pratiquer la saisie conservatoire pour la même créance sur le même navire ou un autre navire appartenant au même propriétaire si :

— la garantie a été définitivement libérée avant que la saisie subséquente n'ait été pratiquée ;

— la personne qui a déjà constitué la sûreté n'est ou ne paraît pas capable d'exécuter tout ou partie de ses obligations.

Art. 259. — Un navire ne peut être saisi plus d'une fois dans un port même pour des créances ayant une cause différente.

Tout créancier désirant pratiquer une saisie sur un navire objet d'une précédente saisie doit introduire une requête auprès du président de la juridiction compétente aux fins d'être autorisé à être partie à la procédure de saisie en cours.

Art. 260. — La personne qui demande la saisie d'un navire est responsable de tout préjudice causé à la suite d'une saisie revêtant un caractère fautif ou abusif.

Toutes contestations relatives à la responsabilité du requérant pour les dommages causés à la suite d'une saisie sont de la compétence de la juridiction qui a autorisé la mesure conservatoire.

Art. 261. — Toute personne qui a constitué une garantie en vertu des dispositions de la présente loi peut, à tout moment, demander au tribunal de réduire, modifier ou annuler cette sûreté sans préjudice de l'application de l'article précédent.

### Section 3 : La saisie exécution

Art. 262. — La saisie exécution est la saisie qui tend à la vente publique du navire en vertu d'un titre exécutoire.

Il ne peut être procédé à une saisie exécution sur un navire que vingt-quatre heures après signification d'un commandement de payer.

Art. 263. — Le commandement de payer prévu à l'article précédent est notifié au propriétaire du navire à son domicile.

Si le navire se trouve entre les mains d'un tiers détenteur, le commandement de payer doit également lui être notifié.

Si la notification ne peut être faite à ce tiers détenteur, le commandement doit être notifié au capitaine.

Art. 264. — Le commandement préalable peut être délivré dans l'acte de signification du titre exécutoire.

Art. 265. — La saisie du navire est effectuée par exploit d'huissier.

Le procès-verbal de la saisie exécution doit, à peine de nullité, énoncer :

— les nom, prénoms, et domicile du créancier ou s'il s'agit d'une personne morale, sa forme, sa dénomination et son siège social ou domicile élu ;

— le titre exécutoire en vertu duquel il procède à la saisie ;

— le montant de la créance ;

— la date du commandement de payer ;

— l'élection de domicile faite par le créancier dans le ressort du tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie ;

— les nom et prénoms du propriétaire du navire ou s'il s'agit d'une personne morale, sa forme, sa dénomination et son siège social ou son domicile élu ;

— la mention, en caractère très apparent, que le navire est indisponible, qu'il ne peut quitter le port et ne peut être aliéné, hypothéqué ou déplacé ;

— la déclaration du capitaine au sujet d'une éventuelle saisie antérieure sur le même navire ;

— la mention, en caractère très apparent, du droit qui appartient au débiteur de demander la mainlevée de la saisie à la juridiction dans le ressort de laquelle la saisie a été pratiquée ;

— les nom, type, tonnage et nationalité du navire.

L'huissier désigne un gardien et remet une copie du procès-verbal au capitaine ou à la personne qui le représente.

Art. 266. — Une copie du procès-verbal de saisie doit être signifiée par l'huissier, au propriétaire du navire, dans les huit jours de son établissement.

Le créancier doit également, au cours de ce délai de huit jours, assigner le propriétaire devant le tribunal dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée, pour voir dire qu'il sera procédé à la vente du navire saisi avec fixation de la mise à prix et des conditions de la vente. Ce délai est de quinze jours si le propriétaire se trouve hors de la Côte d'Ivoire.

Art. 267. — Si le propriétaire du navire n'a pas son domicile ou son principal établissement dans le ressort du tribunal du lieu de la saisie, les significations et citations lui sont données en la personne du capitaine du navire saisi ou, en son absence, en la personne de celui qui représente le propriétaire ou le capitaine.

Si le propriétaire du navire est étranger et hors de la Côte d'Ivoire, les significations et citations sont données, outre aux personnes visées à l'alinéa précédent, au consul ou au représentant diplomatique de l'Etat dont le navire bat pavillon. Si cet Etat n'est pas représenté en Côte d'Ivoire, les significations et citations sont données dans les formes prévues par le code de procédure civile, administrative et commerciale lorsque le destinataire d'un exploit d'huissier habite à l'étranger.

Art. 268. — Dans un délai de huit jours à compter de la date du procès-verbal de saisie, celui-ci doit être inscrit dans un registre spécial tenu par l'autorité maritime administrative.

Lorsque le navire est sous pavillon ivoirien, le procès-verbal est également inscrit sur sa fiche matricule.

Art. 269. — Lorsque le navire saisi bat pavillon de la Côte d'Ivoire, l'autorité maritime administrative délivre un état des inscriptions hypothécaires sur le navire.

La saisie est dénoncée par exploit d'huissier, dans un délai de huit jours à compter de sa date aux créanciers inscrits.

La dénonciation comporte citation à comparaître devant le tribunal du lieu de la saisie pour voir dire qu'il sera procédé à la vente du navire saisi.

Art. 270. — Lorsque le navire saisi bat pavillon d'un Etat étranger, le créancier doit dans le mois de la saisie, notifier le procès-verbal de saisie :

— au consul ou au représentant diplomatique dont le navire bat pavillon. Si cet Etat n'est pas représenté en Côte d'Ivoire, la notification est donnée dans les formes prévues par le code de procédure civile lorsque le destinataire d'un exploit habite à l'étranger :

— aux autorités chargées de la tenue du registre des navires dans l'Etat d'immatriculation du navire ;

— à tous les créanciers hypothécaires inscrits dans le registre d'immatriculation des navires de l'Etat précité.

Art. 271. — La signification prévue à l'article précédent doit mentionner la date et le lieu de la vente forcée et tous renseignements concernant la vente forcée ou la procédure aboutissant à celle-ci.

La signification à toutes les autorités mentionnées dans l'article précédent doit être adressée par courrier recommandé ou par tout moyen de communication donnant lieu à accusé de réception.

La signification aux créanciers hypothécaires inscrits dans l'Etat d'immatriculation du navire est effectuée par exploit d'huissier avec assignation à comparaître devant le tribunal du lieu de la saisie pour voir dire qu'il sera procédé à la vente du navire saisi avec fixation de la mise à prix et des conditions de vente.

Art. 272. — La signification du procès-verbal de saisi au propriétaire et les dénonciations prévues au présent chapitre doivent intervenir au moins trente jours avant l'audience de mise à prix et de fixation des conditions de la vente.

Art. 273. — Le tribunal compétent fixe par son jugement la mise à prix, les conditions de vente et, pour le cas où il ne serait pas fait d'offre, le jour auquel de nouvelles enchères auront lieu sur une mise à prix inférieure déterminée par le même jugement.

Art. 274. — Il est procédé à la vente du navire saisi à l'audience des criées du tribunal dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée trente jours après l'apposition d'une affiche et une insertion de cette affiche dans un journal d'annonces légales sans préjudice de toutes autres publications qui pourraient être autorisées par le tribunal.

Art. 275. — L'affiche mentionnée à l'article précédent est apposée sur la partie la plus apparente du navire saisi, au tribunal compétent, dans les services des affaires maritimes, au port où le navire est amarré notamment à l'entrée et à la capitainerie, à la chambre de commerce.

Art. 276. — L'affiche ainsi que toutes annonces relatives à la mise en vente sur saisie du navire, doivent comporter les mentions suivantes :

- les nom, prénoms, profession et domicile du créancier et du propriétaire ou, s'il s'agit d'une personne morale, leur forme, dénomination et siège social ;

- le titre en vertu duquel il agit ;

- le montant de la créance ;

- l'élection de domicile faite par le créancier dans le ressort du tribunal compétent ;

- les nom, prénoms et domicile réel ou élu du propriétaire du navire saisi ;

- le nom du navire et le lieu où il se trouve ;

- le mode de propulsion du navire, son tonnage et toutes autres spécifications techniques jugées utiles ;

- la mise à prix et les conditions de la vente ;

- les jour, lieu et heure de l'adjudication.

Art. 277. — Les demandes en distraction sont formées et signifiées au greffe du tribunal avant l'adjudication.

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

Art. 278. — Le demandeur ou l'opposant a trois jours pour fournir ses moyens ; le défendeur a trois jours pour les contredire.

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

Art. 279. — Les oppositions à la délivrance des sommes provenant de la vente ne sont reçues que pendant un délai de trois jours suivant la date de l'adjudication.

Art. 280. — La surenchère n'est pas admise en cas de vente judiciaire de navire.

Art. 281. — L'adjudicataire est tenu de payer le prix, sans frais, au greffe, dans les vingt-quatre heures sous peine de folle enchère.

A défaut de paiement ou de consignation suite à la folle enchère, le navire est remis en vente et adjugé trois jours après une nouvelle publication et affiche unique. L'adjudicataire, à l'origine de la folle enchère, est tenu au paiement de la différence de prix entre la première et la seconde vente aux enchères, sans préjudice des frais, dommages et intérêts qui sont mis à sa charge.

Art. 282. — Une fois prononcée, l'adjudication, outre le transfert de la propriété du navire vendu, produit notamment les effets suivants :

- les hypothèques et privilèges cessent de grever le navire ;

- les fonctions du capitaine du navire cessent.

Art. 283. — Le jour même de la vente du navire, le tribunal fixe la date de comparution des créanciers en vue d'un accord amiable entre eux sur la distribution.

Il désigne également le juge-commissaire chargé de la collocation des créanciers et de la distribution.

L'audience du juge-commissaire se tient dans les quinze jours de l'adjudication sans augmentation de délai à raison de la distance.

Art. 284. — Les créanciers opposants sont tenus de produire dans les trois jours qui suivent l'adjudication, leurs titres de créance, faute de quoi il est procédé à la distribution de la vente sans que les créanciers opposants n'y soient compris.

Art. 285. — Si les créanciers parviennent à un accord avant la date d'audience, ils peuvent saisir le juge-commissaire à la requête du plus diligent par acte extra judiciaire.

Art. 286. — Si les créanciers ne s'entendent pas sur la distribution du prix, il est dressé procès-verbal de leurs prétentions et contredits. Dans ce cas, le juge-commissaire renvoie la cause devant le tribunal, chacun des créanciers étant alors tenu dans un délai de huit jours, de déposer au greffe de ce tribunal une demande de collocation avec titre à l'appui.

Art. 287. — Le délai d'appel est de quinze jours à compter de la signification du jugement, outre les délais de distance prévus en matière de procédure civile.

Art. 288. — En cause d'appel, la juridiction compétente après avoir dressé l'état des créances colloquées en principal, intérêts et frais rend sa décision dans les huit jours de sa saisine.

Art. 289. — La collocation des créances et la distribution du produit de la vente sont faites entre les créanciers privilégiés et hypothécaires suivant leur ordre, et entre les autres créanciers au marc le franc de leurs créances. Tout créancier colloqué l'est tant pour son principal que pour ses intérêts et frais.

Le juge autorise la radiation des inscriptions des créanciers non colloqués. Il est procédé à cette radiation sur demande de toute partie intéressée.

Art. 290. — La saisie d'un ou de plusieurs quirats d'un navire et la distribution du prix de la vente du navire sont soumises aux dispositions de la présente section, sous réserve des dispositions suivantes :

- la saisie doit être dénoncée aux autres quirataires dans les conditions prévues à l'article 269 ci-dessus ;

- lorsque la saisie porte sur des parts ou des quirats représentant plus de la moitié de la propriété du navire, la vente est étendue à tout le navire, autres copropriétaires détenant des parts ou des autres quirataires, pour des motifs reconnus sérieux et légitimes. Il est statué sur l'opposition par le tribunal de la saisie avant la mise en adjudication du navire.

## LIVRE III

## LA SECURITE ET LA SÛRETE MARITIMES

## TITRE I

## LES DISPOSITIONS GENERALES

Art. 291. — Les normes minimales obligatoires relatives à la coque des navires, à la construction des machines, aux installations électriques, au matériel d'armement, à la protection contre l'incendie, aux marchandises dangereuses, aux locaux des marins et aux passagers à bord des navires sont déterminées par le ministre chargé des Affaires maritimes.

Art. 292. — Tout navire doit disposer d'installations de radiocommunications permettant le contact avec les autres navires et les stations terrestres selon la zone océanique du réseau de sécurité mondial «SAR» ou du système mondial de détresse et de sécurité en mer «SMDSM». Des dispositifs automatiques de localisation et des moyens de communication dans les embarcations de sauvetage complètent ce dispositif.

Pour les navires dont la taille ne leur permet pas de disposer des installations de radiocommunication ci-dessus, des dispositions réglementaires prévoient les équipements nécessaires.

Art. 293. — Tout navire doit disposer d'équipements collectifs et individuels nécessaires, en état de marche pour toutes les personnes à bord. Des consignes et exercices prépareront à leur emploi.

Art. 294. — Chaque navire doit avoir à bord un équipage suffisant et qualifié.

L'autorité maritime administrative délivre à cet effet après en avoir fait le constat par une décision d'effectif pour tous les navires effectuant des voyages internationaux ou ayant à bord au moins un effectif de dix marins professionnels quel que soit le type de navigation. Le rôle d'équipage doit constater la présence à bord des marins requis.

Art. 295. — Des dispositions doivent être prises pour la circulation à bord, notamment pendant les manœuvres et la manutention de même que pour le travail dans le gréement, le long de la coque et les passerelles avec la terre.

Les travailleurs doivent être instruits et mis en garde contre les dangers potentiels.

## TITRE II

L'APPLICATION DES REGLES DE SECURITE  
ET DE SÛRETE AUX DIFFERENTS TYPES DE NAVIRES

## CHAPITRE I

*Les règles internationales*

Art. 296. — Pour l'application du présent titre, on entend par règles de sécurité et de sûreté aux navires, l'ensemble des règles de sécurité et de sûreté contenues dans les conventions internationales en vigueur en Côte d'Ivoire, notamment la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Art. 297. — Les navires de charge ivoiriens effectuant des voyages internationaux en mer et ayant une capacité supérieure ou égale à 500 tonnes de jauge brute et tout navire à passagers effectuant une navigation internationale ainsi que les navires de charge de plus de 300 tonnes de jauge brute et effectuant des voyages en mer pour les équipements radioélectriques sont soumis aux dispositions des conventions internationales en vigueur en la matière.

Art. 298. — Si, par suite de circonstances exceptionnelles, un navire qui normalement n'effectue pas de voyages internationaux est amené à entreprendre un voyage international isolé, il peut être exempté par l'autorité maritime administrative de l'une des dispositions prévues à cet effet, à condition qu'il soit conforme aux dispositions qui, de l'avis de l'autorité maritime administrative, sont suffisantes pour assurer sa sécurité et de sûreté au cours du voyage qu'il entreprend.

Art. 299. — Les navires de charge sous pavillon de la Côte d'Ivoire effectuant un voyage international doivent être soumis à une visite technique, marqués et pourvus d'un certificat international de franc-bord tel que prévu par les dispositions des conventions internationales en vigueur. A défaut, le navire doit être pourvu d'un certificat international d'exemption pour le franc-bord délivré par l'autorité maritime administrative.

## CHAPITRE 2

*Les règles nationales*

Art. 300. — Les principes généraux de sécurité et de sûreté font l'objet de textes réglementaires plus détaillés dans leur ensemble ou sur un aspect particulier, toutes les fois que de besoin notamment pour :

- les navires à passagers de navigation nationale ;
- les navires de charge de taille inférieure aux minima des conventions internationales ;
- les bateaux de navigation intérieure ;
- les navires de pêche selon la zone de navigation ;
- les navires de servitude ;
- les navires de plaisance.

## CHAPITRE 3

*Les visites, les inspections et les contrôles*

Art. 301. — Les visites de sécurité des navires, engins et installations en mer, en lagune et dans les parties navigables des fleuves, sont effectuées par les services compétents du ministère en charge des Affaires maritimes.

Art. 302. — Tout navire ainsi que tout engin flottant, drague, porte citerne, chaland, quel que soit son tonnage, effectuant une navigation quelconque dans les eaux maritimes ivoiriennes, soit par ses propres moyens, soit à la remorque d'un navire, doit être muni d'un permis de navigation et d'un certificat de navigabilité.

Tout navire ainsi que tout engin flottant, drague, porte citerne, chaland dans les mêmes circonstances prévues à l'alinéa précédent, doivent, suivant les cas, être munis :

- d'un certificat de franc-bord ;
- d'un certificat de sécurité pour les navires à passagers en cours de validité ;
- d'un certificat de prévention contre la pollution ;
- d'un certificat de sécurité pour le matériel d'armement ;
- d'un certificat de construction ;
- d'un certificat de sécurité radiotélégramme ou radio téléphonique et signaux optiques ;
- d'un certificat de jauge ;
- d'un certificat de dératisation ;
- d'un certificat de gestion de la sécurité ;
- d'un document de conformité au code I.S.M.

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

Art. 303. — Des titres provisoires de sécurité sont délivrés par l'ambassade ou le consulat pour les bâtiments construits ou acquis à l'étranger et expédiés pour effectuer la traversée jusque dans un port ivoirien.

Art. 304. — Tout navire, engin et installation en mer, en lagune et dans les parties navigables des fleuves sont soumis aux visites suivantes :

- une visite de mise en service ;
- une visite périodique tous les douze mois ;
- des visites supplémentaires, en cas de besoin.

A l'issue de ces visites, l'autorité maritime administrative délivre un titre de sécurité ou de circulation conformément aux présentes dispositions.

Les visites visées ci-dessus sont effectuées dans des conditions précisées par le ministre chargé des Affaires maritimes.

Art. 305. — Tout navire étranger est soumis, dans les ports de Côte d'Ivoire, à une inspection technique dans le cadre des contrôles exercés par l'Etat du port.

Art. 306. — Après l'une quelconque des visites prévues à l'article 304 de la présente loi, aucun changement ne doit être apporté sans autorisation de l'autorité maritime administrative à la structure, aux aménagements, aux équipements, aux matériaux ou aux échantillons ayant fait l'objet de la visite.

Art. 307. — Les visites et contrôles effectués par l'autorité maritime administrative sont soumis à la perception de taxes dont le montant est fixé par la loi de finances et donnent lieu à un procès-verbal dont un exemplaire est remis au navire contrôlé et l'autre conservé par l'administration pour des contrôles ultérieurs.

Art. 308. — Les conditions de délivrance, de renouvellement, de validité, de prorogation, de retrait et la forme des certificats sont arrêtées par le ministre chargé des Affaires maritimes.

Art. 309. — Le service d'inspection de l'autorité maritime administrative, en liaison avec la capitainerie du port, effectue des contrôles pour l'embarquement, le stockage, la séparation et l'arrimage des marchandises dangereuses et des cargaisons de grains en vrac.

#### CHAPITRE 4

##### *La sécurité du bateau de navigation intérieure*

Art. 310. — Toute personne entreprenant en Côte d'Ivoire, pour son compte ou pour le compte d'un acquéreur, la construction d'un bateau de navigation intérieure est tenue d'en faire la déclaration à l'autorité maritime administrative.

Le ministre chargé des Affaires maritimes fixe les caractéristiques techniques que doivent respecter les bateaux de navigation intérieure.

Art. 311. — Tout bateau soumis à l'immatriculation doit, avant sa mise en service, faire l'objet d'une réception par l'autorité maritime administrative. Cette réception fait l'objet d'un procès-verbal dont une copie est remise au demandeur.

Tout bateau ayant subi des transformations notables est obligatoirement soumis à une nouvelle réception à la demande du propriétaire.

Art. 312. — Aucun bateau immatriculé ne peut être mis en service sans un permis ou une carte de circulation.

Le permis et la carte de circulation sont délivrés par l'autorité maritime administrative après réception et visite de mise en service du bateau et sur présentation d'une police d'assurance.

Le modèle du permis ou de la carte de circulation prévu à l'alinéa 1 du présent article est fixé par le ministre chargé des Affaires maritimes.

La délivrance du permis ou de la carte de circulation prévue à l'alinéa 1 du présent article est soumise à la perception d'une taxe dont le montant est fixé par la loi de finances.

Art. 313. — Les bateaux pratiquant la navigation de commerce sur les voies d'eau intérieures et ayant à bord des marins professionnels sont astreints à la possession d'un rôle d'équipage.

Art. 314. — En cas de destruction du bateau ou de sa mise en épave, le propriétaire est tenu de déposer à l'autorité maritime administrative le permis ou la carte de circulation. L'inobservation de cette prescription oblige celui-ci à acquitter les droits de visite annuelle.

Toutefois, s'il est impossible de récupérer le permis ou la carte de circulation, le propriétaire en fait la déclaration aux autorités compétentes. Dans cette hypothèse, il est dispensé du paiement des droits de visite.

Art. 315. — Tout bateau de navigation intérieure qui peut faire l'objet d'une immatriculation est soumis à une visite de mise en service.

Tout bateau de navigation intérieure immatriculé est soumis à une visite technique annuelle et des visites supplémentaires en cas de besoin.

Les visites effectuées par l'autorité maritime administrative sont soumises à la perception d'une taxe dont le montant est fixé par la loi de finances.

Art. 316. — Nul ne peut conduire un bateau immatriculé sur les voies d'eau intérieures s'il n'est titulaire d'un certificat de capacité ou de tout autre titre équivalent, valable pour la navigation effectuée.

Art. 317. — La classification de la navigation par catégorie et les conditions d'obtention des certificats de capacité sont fixées par le ministre chargé des Affaires maritimes.

Art. 318. — La liste des documents, des équipements de sauvetage et de secours à bord des bateaux de navigation intérieure est déterminée par le ministre chargé des Affaires maritimes.

#### CHAPITRE 5

##### *Les règles de navigation et de sécurité des navires et engins de plaisance*

Article 319 : La navigation de plaisance s'effectue conformément aux dispositions de la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

Art. 320. — Tout navire et engin de plaisance qui peut faire l'objet d'une immatriculation est soumis à une visite de mise en service.

Tout navire et engin de plaisance immatriculé est soumis à une visite technique annuelle et à des visites supplémentaires en cas de besoin.

Art. 321. — La liste des documents, des équipements de sauvetage et de secours à bord des navires et engins de plaisance est déterminée par le ministre chargé des Affaires maritimes.



## TITRE III

## LES PLANS DE SAUVETAGE ET DE SECOURS

Art. 322. — Le sauvetage en mer et en zone lagunaire est organisé par l'autorité maritime administrative selon les principes de la convention internationale de l'organisation maritime internationale sur la recherche et le sauvetage en mer de 1979.

La zone d'intervention et de sauvetage, sans préjudice des limites exactes de la zone économique en mer, s'étend jusqu'à deux cents milles des côtes, de la frontière maritime Est à la frontière maritime Ouest.

Art. 323. — Au-delà des douze milles des côtes, les interventions de recherche et de sauvetage sont coordonnées par la marine nationale en liaison avec l'autorité maritime administrative quand ils mettent en cause des navires et engins civils.

Cette coordination s'étend, en cas de besoin, au centre de secours des forces aériennes.

Art. 324. — Les conditions de la préparation des opérations de sauvetage, de la mise en œuvre des moyens, des procédures ainsi que tous autres aspects pratiques tels que la permanence de commandement assurée par l'autorité maritime administrative en cas d'alerte en zone côtière sont déterminés par le ministre chargé des Affaires maritimes.

Art. 325. — Des plans d'organisation des secours sont préparés pour faire face aux points de débarquement, à un afflux de passagers qui pourraient avoir simultanément besoin de soins médicaux après un accident de mer, en liaison avec les hôpitaux, les secouristes et les transporteurs de malades.

## TITRE IV

## LES ENQUETES NAUTIQUES

Art. 326. — Les enquêtes nautiques ont pour but de décrire officiellement les faits, de rechercher les causes de l'événement et d'indiquer comment l'accident aurait pu être évité et d'en tirer les conséquences pour l'avenir.

Le rapport officiel est public et toute personne intéressée peut demander à en prendre connaissance.

L'enquête nautique peut être utilisée dans une démarche conjointe mais indépendante comme une des pièces servant auprès des instances appropriées à régler notamment :

- les problèmes disciplinaires et de suspension de brevet ;
- les actions judiciaires en responsabilité notamment entre armateurs ;
- les litiges commerciaux avec les chargeurs ;
- les demandes d'indemnisation relatives au balisage, aux ouvrages portuaires et à l'environnement.

Art. 327. — Une enquête nautique doit être ouverte notamment dans les cas suivants :

- décès ou lésions corporelles graves subies par une personne se trouvant à bord du navire, lorsque le décès ou les lésions corporelles graves sont survenus au cours de l'exploitation du navire ;
- disparition en cours de voyage d'une personne qui se trouvait à bord du navire ;
- intoxication grave ou empoisonnement d'une ou de plusieurs personnes se trouvant à bord d'un navire, en cours de voyage ;

- abordage subi par le navire, échouement ou échouage ;
- survenance en cours de voyage, d'un accident ayant entraîné des avaries ou des dommages importants au navire ;
- incendie ou explosion survenue à bord du navire ayant entraîné des avaries ou des dommages importants au navire ou à la cargaison transportée ;
- perte totale du navire ;
- abandon du navire ;
- acte de piraterie ou attaque à main armée contre un navire ;
- accident de circulation à la plaisance.

L'autorité maritime administrative peut également demander qu'une enquête nautique soit effectuée à la suite de la survenance de tout événement à bord du navire.

Art. 328. — L'enquête nautique est effectuée lorsque l'événement donnant lieu à enquête trouve son origine à bord d'un navire battant pavillon ivoirien.

L'autorité maritime administrative peut exiger qu'une enquête nautique soit effectuée, conformément aux dispositions prévues dans le présent titre, lorsque l'événement donnant lieu à enquête trouve son origine à bord d'un navire étranger mais que les intérêts ivoiriens sont également concernés et si ce navire fait escale dans un port ivoirien. Dans une telle hypothèse, l'autorité nautique peut refuser au navire battant pavillon étranger l'autorisation de départ du port jusqu'à ce que l'enquête ait été effectuée.

Art. 329. — L'enquête nautique s'effectue lorsque des événements sont portés à la connaissance de l'autorité maritime administrative par :

- le rapport de mer du capitaine à la suite d'un événement notable à bord, décrivant les faits et les mesures prises ;
- un centre de sauvetage ;
- la capitainerie d'un port ivoirien ;
- une demande d'une autorité maritime administrative étrangère à propos d'intérêts ivoiriens ;
- un témoin, un plaignant ou la rumeur publique.

Art. 330. — Toute enquête nautique effectuée, conformément aux dispositions du présent titre, est conduite par une commission dont les membres sont nommés par arrêté du ministre chargé des affaires maritimes. Elle comprend des techniciens et marins compétents selon l'objet de l'enquête et toute personne jugée utile.

Art. 331. — Si l'événement donnant lieu à enquête s'est produit alors que le navire se trouvait dans un port, l'enquête nautique est effectuée dans ce port ou au prochain port d'escale.

L'enquête peut cependant être reportée jusqu'à l'arrivée du navire dans un autre port, s'il est établi qu'il peut en résulter un gain important de temps ou un gain financier pour le navire, et compte tenu de la nature de l'événement donnant lieu à enquête.

En cas de perte totale du navire, l'enquête est effectuée au lieu du port d'immatriculation du navire, à moins que l'autorité maritime administrative n'en décide autrement. L'autorité maritime administrative délivre alors une attestation reconnaissant la perte totale du navire après enquête.

Art. 332. — Lorsque l'événement donnant lieu à enquête se produit lors du séjour du navire dans un port de Côte d'Ivoire, le capitaine doit en informer l'autorité maritime administrative au plus tard avant la fin du jour ouvrable suivant celui de la survenance de l'événement ou de sa découverte, sous réserve des dispositions prévues à l'alinéa 2 de l'article 331 de la présente loi.

Dans les autres cas, l'autorité maritime administrative doit être informée au plus tard dans les quarante-huit heures suivant l'arrivée du navire dans un port étranger.

Art. 333. — Lorsqu'une enquête a été effectuée par des autorités étrangères à la suite de la survenance de l'un des événements mentionnés à l'article 327 de la présente loi, le propriétaire du navire ou le capitaine est tenu, sur demande de l'autorité maritime administrative de la Côte d'Ivoire, de leur faire parvenir une copie de ce rapport, dans la mesure où il est disponible.

#### TITRE V

##### LES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION ET D'EXPERTISE MARITIME

Art. 334. — Est considérée comme société de classification toute personne morale dont les activités consistent notamment à :

- suivre la construction de navires neufs, de leur conception à leur mise en service ;
- suivre les travaux de réparation des navires existants ;
- vérifier la conformité des navires et leurs démembrements aux normes de sécurité internationales et attribuer une cote aux navires en fonction de leur âge et de leur état ;
- délivrer des titres et certificats nationaux ou internationaux en matière de sécurité des navires et de la protection du milieu marin ;
- réaliser des études et recherche en matière de construction et d'équipement des navires.

Art. 335. — Les sociétés de classification peuvent être membres des commissions de visites de sécurité et des commissions d'enquêtes nautiques.

Art. 336. — Est considéré comme un expert maritime, toute personne physique ou morale dont l'activité consiste notamment à :

- inspecter la coque et les installations du navire ;
- inspecter et surveiller la cargaison ;
- déterminer l'origine, l'étendue et le moment de survenance des dommages ou manquants ;
- réaliser des études et des enquêtes nautiques.

Art. 337. — Les sociétés de classification et d'expertise maritime doivent être agréées par l'autorité maritime administrative.

La délivrance et le renouvellement de l'agrément se font suivant les modalités déterminées par le ministre chargé des Affaires maritimes et donnent lieu à la perception d'une taxe dont le montant est fixé par la loi de finances.

#### TITRE VI

##### LES ÉPAVES MARITIMES OU LES NAVIRES ET LES ENGINS FLOTTANTS ABANDONNÉS

##### CHAPITRE I

##### *Les épaves maritimes*

Art. 338. — Sont considérées comme épaves maritimes et soumises aux dispositions du présent chapitre :

- les engins flottants et les navires en état de non flottabilité abandonnés par leur équipage, qui n'en assure plus la garde ou la surveillance, ainsi que leurs approvisionnements et leurs cargaisons ;
- les aéronefs abandonnés en mer ou sur le domaine public maritime et en état d'innavigabilité ;
- les embarcations, machines, agrès, ancres, chaînes, engins de pêche abandonnés et les débris des navires et des aéronefs ;

— les marchandises jetées ou tombées à la mer ;

— généralement tous objets dont le propriétaire a perdu la possession, qui sont soit échoués sur le rivage dépendant du domaine public maritime, soit trouvés flottants ou tirés du fond de la mer dans les eaux territoriales ou trouvés flottants ou tirés du fond en haute mer et ramenés dans les eaux territoriales ou sur le domaine public maritime.

Au sens de la présente loi, ne sont pas considérés comme des épaves, les navires, engins flottants aéronefs, marchandises et objets volontairement abandonnés ou jetés en mer ou sur le rivage en vue de les soustraire à l'action de la douane.

Art. 339. — Lorsqu'un bien considéré comme épave, dans les conditions prévues à l'article précédent, est trouvé dans les eaux territoriales ou dans les voies d'eau intérieures ou sur les rivages, l'autorité maritime administrative doit en être informée par la personne qui a découvert l'épave maritime, dans les quarante-huit heures suivant la découverte ou l'arrivée dans le premier port si l'épave maritime a été trouvée en haute mer.

L'inventeur d'une épave prend les mesures de sauvegarde pour préserver autant que possible la valeur du bien.

La déclaration faite à l'autorité maritime administrative doit préciser la date et le lieu de la découverte ou du sauvetage de l'épave maritime ainsi que les circonstances dans lesquelles il a eu lieu.

Art. 340. — L'autorité maritime administrative prend les mesures utiles pour la sauvegarde et la conservation des biens sauvés.

Ces biens demeurent aux risques des propriétaires ; leur détérioration, altération ou déperdition ne peut donner lieu à dommages intérêts quelle qu'en soit la cause.

Art. 341. — Lorsque le propriétaire d'une épave découverte ou sauvée est identifié, l'autorité maritime administrative prend les mesures suivantes :

— si le propriétaire a son domicile en Côte d'Ivoire, elle lui adresse, ainsi qu'au consul de l'Etat dont le navire bat pavillon s'il est étranger, une notification pour l'informer de la découverte ou du sauvetage de l'épave maritime. L'autorité maritime administrative indique au propriétaire qu'il dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception de la notification pour revendiquer son bien et le met en demeure, dans un délai à déterminer en fonction des circonstances, de procéder aux opérations de sauvetage, de récupération, d'enlèvement, de destruction ou à celles destinées à supprimer les dangers que présente cette épave maritime ;

— si le propriétaire a son domicile à l'étranger, l'autorité maritime administrative lui adresse une notification et une mise en demeure identiques, par le procédé de son choix, en confirmant l'intermédiaire des services du ministère des Affaires étrangères.

Le propriétaire dispose d'un délai de trois mois après réception de la notification pour revendiquer ses droits. Il doit également prendre les mesures nécessaires dans le délai que lui fixe l'autorité maritime administrative.

Art. 342. — En cas de découverte ou de sauvetage d'une épave maritime dont le propriétaire est inconnu, l'autorité maritime administrative prend les mesures suivantes :

— publication au journal officiel ou dans un journal d'annonces légales, d'un avis relatif à la découverte ou au sauvetage de l'épave maritime, avec indication du délai de six mois pendant lequel le propriétaire peut faire valoir ses droits ; l'avis porte également mise en demeure d'avoir à prendre les mesures nécessaires conformément à l'article précédent ;

— affichage dans tous les services des affaires maritimes et portuaires de l'avis publié au journal officiel ou dans un journal d'annonces légales ;

— notification au consul de l'Etat d'immatriculation du navire.

Art. 343. — Lorsqu'il y a urgence ou lorsque le propriétaire d'une épave maritime est inconnu ou lorsque, dûment mis en demeure, il ne procède pas dans les délais prévus aux articles 341 et 342 aux opérations de sauvetage, de récupération, d'enlèvement, de destruction ou à celles destinées à supprimer le caractère dangereux de cette épave maritime, l'autorité maritime administrative peut, d'office, faire procéder, aux frais et risques du propriétaire, à l'exécution des mesures précitées.

Dans les cas prévus à l'alinéa précédent ou lorsque l'existence d'une épave maritime remonte à plus de cinq ans, la déchéance des droits du propriétaire peut être prononcée par l'autorité maritime administrative.

Lorsqu'une épave maritime est constituée par un navire et sa cargaison, la déchéance et la vente au profit de l'Etat s'étendent à l'ensemble de cette épave maritime, sans préjudice du recours du propriétaire de la cargaison contre le transporteur et, le cas échéant, contre l'affréteur.

Art. 344. — La créance de l'autorité maritime administrative en raison des opérations de sauvetage est garantie par un privilège sur la valeur de l'épave maritime de même rang que le privilège des frais pour la conservation de la chose.

Art. 345. — L'autorité maritime administrative peut faire vendre l'épave aux enchères publiques par le ministère d'un commissaire-priseur si le propriétaire n'a pas revendiqué ses droits dans les délais fixés par les articles 341 et 342 de la présente loi.

La vente est assortie d'un cahier des charges imposant les modalités et délais d'enlèvement ou de récupération de l'épave maritime.

Il est opéré sur le produit de la vente de l'épave maritime la déduction des frais d'extraction, de récupération ou de démolition, en particulier de ceux qui ont été exposés par l'autorité maritime administrative, des frais de gestion et de vente, de la rémunération du sauveteur, des droits de douane et autres taxes et redevances. Le produit net de la vente est versé à la régie des affaires maritimes où il peut être réclamé pendant deux ans par le propriétaire non déchu de ses droits.

Dans les cas de déchéance le produit net est versé immédiatement au trésor.

Art. 346. — Si l'épave maritime est une marchandise ou un autre bien de nature périssable ou si sa conservation ou sa sauvegarde implique des dépenses jugées excessives, l'autorité maritime administrative peut procéder à la vente de l'épave maritime, sans que soient observés les délais prévus.

Le produit net de la vente est versé dans les mêmes conditions que celles définies à l'article précédent.

Art. 347. — L'autorité maritime administrative peut, si l'épave maritime n'est pas vendue, passer un contrat de concession soit avec l'inventeur de l'épave maritime ou toute autre personne, à la condition que le propriétaire ait renoncé à son droit de propriété ou en ait été déchu.

Art. 348. — Toute personne qui sauve une épave maritime appartenant à autrui ou qui contribue au sauvetage d'une telle épave maritime, a droit à une rémunération calculée en tenant compte des frais exposés, de l'habileté déployée, du risque couru et de l'importance du matériel de sauvetage utilisé ainsi que de la valeur de l'épave maritime sauvée.

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

Le montant total de la rémunération ne peut dépasser la valeur de l'épave maritime. :

Les épaves maritimes de faible valeur non réclamées et dont le propriétaire reste inconnu peuvent être remises par l'administration maritime administrative au sauveteur en toute propriété six mois après leur déclaration.

Art. 349. — Si le propriétaire réclame l'épave dans les délais impartis par la présente loi, la rémunération est fixée par accord entre lui et le ou les sauveteurs et, s'il y a désaccord, par la juridiction dans le ressort de laquelle l'épave a été soit trouvée, soit amenée.

Si le propriétaire n'a pas réclamé l'épave maritime dans les délais prévus par la présente loi ou si elle appartient à l'Etat, l'autorité maritime administrative fixe elle-même la rémunération forfaitaire du sauveteur.

Art. 350. — Lorsqu'un navire a contribué occasionnellement au sauvetage d'une épave maritime, la répartition de la rémunération entre l'armateur, le capitaine et l'équipage est fixée par la convention des parties, à défaut par la juridiction du lieu où l'épave maritime a été soit trouvée, soit amenée.

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

Art. 351. — Les épaves maritimes présentant un intérêt historique, archéologique, artistique ou scientifique sont déclarées propriétés de l'Etat de Côte d'Ivoire, leurs propriétaires étant indemnisés s'ils les ont acquis de bonne foi.

La rémunération de la personne qui aura trouvé ou sauvé de telles épaves maritimes sera fixée par l'autorité maritime administrative ou en cas de contestation par la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve soit le lieu de la découverte soit le lieu où a été amenée l'épave maritime.

Art. 352. — Toute personne, autre que le propriétaire, qui procède à la destruction d'une épave maritime qui présentait un caractère dangereux, a droit à une indemnité dans les mêmes conditions que le sauveteur.

Art. 353. — Le droit du sauveteur à rémunération, ainsi que celui de la personne prévue à l'article précédent est prescrit par un délai de deux ans à compter du jour où les opérations de sauvetage, de récupération, d'enlèvement ou de destruction de l'épave maritime ont pris fin.

La rémunération susmentionnée est assortie d'un privilège sur l'épave maritime sauvée ou détruite.

Art. 354. — En cas de vol ou de détournement d'épave maritime, un procès-verbal de contravention est dressé par l'autorité maritime administrative, et l'exécution de perquisitions peut être demandée aux autorités judiciaires.

Le procès-verbal dressé à la suite d'un vol ou d'un détournement d'épave maritime est transmis par l'autorité maritime administrative au procureur de la République.

Art. 355. — Les modalités pratiques de vente des épaves maritimes sont fixées par le ministre chargé des Affaires maritimes.

## CHAPITRE 2

*Les navires et les engins flottants abandonnés*

Art. 356. — Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tout engin flottant ou à tout navire en état de flottabilité, abandonné dans les eaux sous juridiction ivoirienne et présentant un danger.

L'abandon par le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant résulte soit de l'absence d'équipage à bord ou de la constatation que l'équipage n'a plus de nouvelles de l'armateur ou de l'exploitant soit de l'inexistence de mesures de garde et de manœuvres.

Art. 357. — En vue de mettre fin à l'encombrement et aux dangers que présentent les navires et engins flottants abandonnés, il peut être procédé à la réquisition des personnes et des biens, avec attribution à l'autorité judiciaire en ce qui concerne le contentieux du droit à indemnité.

Lorsque le propriétaire ou l'armateur ou l'exploitant ou leurs représentants, dûment mis en demeure, dans le délai qui lui est imparti, de mettre fin à l'encombrement ou au danger que présente le navire ou l'engin flottant abandonné, refuse ou néglige de prendre les mesures nécessaires, l'autorité maritime administrative peut intervenir elle-même, à leurs frais et risques.

Dans les zones portuaires, l'autorité maritime administrative peut autoriser l'autorité portuaire à se substituer au propriétaire ou l'armateur ou l'exploitant, à leurs frais et risques.

En cas d'urgence, l'intervention peut être exécutée d'office sans délai.

Art. 358. — Si l'état d'abandon persiste, la déchéance des droits du propriétaire sur le navire ou l'engin flottant abandonné peut être prononcée par décision de l'autorité maritime administrative. Cette décision ne peut intervenir qu'après mise en demeure au propriétaire de faire cesser, dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois, l'état d'abandon dans lequel se trouve son navire ou son engin flottant.

En cas de déchéance, le navire ou l'engin flottant abandonné ne peut être vendu aux enchères publiques au profit de l'Etat de Côte d'Ivoire qu'à l'expiration d'un délai de deux mois et sous réserve des droits des créanciers privilégiés et hypothécaires.

Les créances afférentes aux frais exposés par l'autorité compétente au titre des mesures d'intervention prises en application de l'article 357 sont imputées en priorité sur le produit de la vente.

Art. 359. — La cargaison des navires et engins flottants abandonnés peut être vendue aux enchères, si elle n'est pas revendiquée ou enlevée. Le produit de la vente est consigné durant trois ans à la régie des affaires maritimes. Les créances afférentes aux frais exposés pour la conservation et la vente de la cargaison sont garanties par un privilège sur la valeur de la cargaison de même rang que le privilège des frais pour la conservation de la chose. Au terme du délai de trois ans, les sommes pour lesquelles aucun créancier ne s'est manifesté sont acquises à la régie des Affaires maritimes.

Art. 360. — Les modalités d'application des dispositions du présent chapitre sont fixées par voie réglementaire.

## LIVRE IV

## LES GENS DE MER

## TITRE I

## LE STATUT PROFESSIONNEL DU MARIN

## CHAPITRE I

*Le régime administratif et professionnel*

Art. 361. — Au sens de la présente loi, on entend par marin ou gens de mer, toute personne salariée engagée par un armateur ou son représentant, par un intermédiaire ou embarquée pour son propre compte en vue d'occuper à bord d'un navire de commerce ou de servitude, de pêche, de navigation intérieure ou de plaisance un emploi relatif à la marche, à la conduite et à l'exploitation du navire.

La qualité de marin est constatée par l'inscription sur le registre d'identification des marins, tenu par l'autorité maritime administrative.

Art. 362. — Toute personne désirant exercer la profession de marin doit remplir les conditions suivantes :

- être de nationalité ivoirienne ;
- être âgée de dix-huit ans au moins ;
- être apte physiquement pour l'emploi envisagé ;
- satisfaire aux conditions de qualifications professionnelles exigées :

- ne pas avoir été condamnée à une peine privative de liberté.

Art. 363. — Les fonctions de capitaine, de patron ou d'officiers à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance professionnelle sont exercées par des marins ayant les brevets requis en cours de validité.

Ces qualifications sont celles définies par les conventions internationales sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille et leurs amendements ainsi que toutes autres conventions internationales que la Côte d'Ivoire viendrait à ratifier.

Art. 364. — La navigation intérieure, à l'exception de celle effectuée sur des embarcations artisanales, doit être exercée avec des brevets côtiers, sauf pour les machines puissantes nécessitant des qualifications appropriées.

La plaisance exercée par des marins professionnels est assimilée aux catégories de navigation au commerce ou à la pêche. A ce titre, ils doivent être titulaires des brevets requis selon la taille ou la puissance du bateau.

Les conditions d'aptitude physique, selon les normes fixées par le ministre chargé des Affaires maritimes, sont constatées par des médecins des gens de mer ou des médecins agréés par l'autorité maritime administrative.

Art. 365. — L'autorité maritime administrative délivre à toute personne ayant la qualité de marin, un livret professionnel maritime conforme aux normes internationales. Il est interdit d'y porter une appréciation sur le marin.

A l'étranger, le livret professionnel peut être établi par le consul ou le représentant diplomatique de la République de Côte d'Ivoire, à la demande du capitaine. Le document ainsi délivré reste valable jusqu'à l'arrivée du marin en Côte d'Ivoire.

La forme, les caractéristiques générales, la durée de validité, les conditions de délivrance et de retrait du livret professionnel maritime sont fixées par le ministre chargé des Affaires maritimes.

La délivrance et le renouvellement du livret professionnel maritime sont subordonnés au paiement d'une taxe dont le montant est fixé par la loi de finances.

Art. 366. — L'autorité maritime administrative peut également délivrer à des personnes autres que celles définies à l'article 361, des autorisations d'embarquement dont la validité est limitée à une durée déterminée.

Sont concernés notamment :

— les personnes compétentes en matière de navigation maritime, de construction navale ou de pêche se rendant à bord d'un navire à des fins d'inspection, de recherche scientifique ou pour tout autre motif similaire ;

— les personnes employées par des entreprises de navigation, portuaires ou de pêche maritime, effectuant à bord du navire un stage nautique ;

— les ouvriers achevant à bord pendant la navigation des travaux pour le compte d'une entreprise terrestre ;

— les employés d'entreprises terrestres sans rapport avec la conduite du navire et ayant à bord une fonction d'animation relevant du tourisme.

Art. 367. — La radiation du marin de la matricule peut être prononcée dans les cas suivants :

— lorsque le marin en formule la demande et à condition qu'il soit dégagé de tout engagement maritime ;

— lorsqu'il cesse de remplir l'une des conditions exigées à l'article 362 de la présente loi ;

— lorsqu'il est privé du droit d'exercer la profession de marin à la suite d'une décision judiciaire ou par décision disciplinaire de l'autorité maritime administrative ;

— lorsqu'il n'a pas navigué pendant une période de deux ans.

Le marin radié de la matricule pour défaut de navigation durant deux ans peut néanmoins demander sa réinscription s'il reprend la mer.

Art. 368. — La décision de refus d'immatriculation ou celle relative à la radiation de la matricule peut être attaquée par l'intéressé.

Art. 369. — Sont astreints à la possession d'un rôle d'équipage, les navires et bateaux embarquant des marins professionnels et en particulier ceux qui ont une décision d'effectif.

Le rôle d'équipage est délivré et renouvelé annuellement par l'autorité maritime administrative.

Les conditions de délivrance et de renouvellement du rôle d'équipage ainsi que la liste des navires dispensés de l'obligation de détenir ce document sont fixées par voie réglementaire.

La délivrance et le renouvellement du rôle d'équipage sont subordonnés au paiement d'une taxe dont le montant est fixé par la loi de finances.

Art. 370. — Le rôle d'équipage est établi en double exemplaire et comporte les mentions suivantes :

— les caractéristiques du navire et le nom du propriétaire ;

— le nom et l'adresse de l'armateur responsable ;

l'identité complète des membres de l'équipage avec indication des fonctions à bord ;

— l'engagement formel du capitaine de se soumettre à la réglementation en vigueur.

Le rôle d'équipage mentionne également les conditions collectives ou individuelles d'engagement de l'équipage ainsi que les sanctions disciplinaires infligées à bord. A défaut, elles doivent y être annexées.

Ces énonciations font foi en justice jusqu'à inscription de faux. Il permet l'établissement des actes d'état civil. Il tient lieu de preuve de navigation effectuée par l'équipage, tant pour l'obtention des pensions que pour des prestations à caractère social.

Art. 371. — Le rôle d'équipage peut être complété :

— du rôle spécial d'équipage des navigateurs kroomen ;

— du rôle annexe ;

— de la feuille particulière d'enregistrement des actes d'état civil.

L'extrait du rôle d'équipage est la liste d'équipage permettant de vérifier l'application de la décision d'effectif.

Art. 372. — Tout embarquement ou débarquement d'un membre de l'équipage doit faire l'objet d'une mention au rôle indiquant la date et le lieu de l'embarquement ou du débarquement.

A l'étranger, les autorités diplomatiques ou consulaires sont habilitées à enregistrer ces mouvements qu'ils signalent immédiatement au port d'armement et au port d'immatriculation du navire.

## CHAPITRE 2

### *Le contrat d'engagement maritime*

#### Section I : La formation du contrat

Art. 373. — Au sens de la présente loi, on entend par contrat d'engagement maritime, tout contrat écrit, dûment visé par l'autorité maritime administrative et revêtu de la signature des parties ayant pour objet l'accomplissement d'un service à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime, conclu soit entre un marin ou son représentant et un armateur ou son représentant, soit entre un marin ou son représentant et un intermédiaire. L'écrit est exigé pour la conclusion du contrat d'engagement maritime à peine de nullité. Toutes modifications éventuelles de celui-ci ainsi que toutes dénonciations et résiliations sont effectuées dans les mêmes conditions à peine de nullité.

L'autorité maritime administrative peut refuser son visa si le contrat comporte des stipulations contraires aux prescriptions de la présente loi et aux textes pris pour leur application ou à des dispositions d'ordre public.

Art. 374. — Nul ne peut contracter valablement un engagement maritime s'il n'est libre de tout autre engagement maritime.

Art. 375. — Tout mineur ne peut contracter un engagement maritime.

Toutefois, en matière de navigation à la pêche, le mineur de 16 ans révolus non émancipé peut contracter un engagement maritime avec l'autorisation de la personne ou de l'autorité investie du droit de garde à son égard.

Art. 376. — L'autorisation donnée au premier embarquement par la personne ou l'autorité mentionnée à l'article précédent confère au mineur la capacité pour accomplir tous les actes se rattachant à un engagement maritime, notamment pour percevoir ses salaires.

Le retrait de cette autorisation ne peut être opposé aux tiers, à l'autorité maritime administrative notamment, s'il n'a pas été porté à leur connaissance avant la conclusion du contrat d'engagement maritime.

Art. 377. — En dehors des périodes d'embarquement du marin et des congés afférents, le contrat est régi par les dispositions du code du travail.

Art. 378. — Les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables aux marins engagés en Côte d'Ivoire en vue d'un service à effectuer à bord d'un navire sous pavillon d'un Etat étranger sauf si le contrat d'engagement le prévoit, ou s'il existe des accords de réciprocité entre la Côte d'Ivoire et cet Etat étranger.

Art. 379. — Le contrat d'engagement maritime peut être conclu pour une durée déterminée à terme imprécis ou indéterminée ou pour un voyage.

Art. 380. — Le contrat d'engagement maritime à durée déterminée ne peut excéder douze mois, repos et congés compris.

Les renouvellements successifs du contrat d'engagement maritime à durée déterminée ne doivent pas avoir pour effet d'excéder douze mois. Au-delà de cette durée, le contrat est réputé à durée indéterminée.

#### Section 2 : *La suspension et la rupture du contrat*

Art. 381. — Tout contrat d'engagement maritime peut être suspendu par l'armateur ou son représentant :

— en cas de maladie professionnelle ou d'accident du travail entraînant une incapacité d'exercer de plus de six mois ou de plus de quatre mois pour toute autre maladie non liée au travail maritime ;

— lorsque le marin est dans l'impossibilité d'exercer ses fonctions maritimes en raison de causes justifiées pendant une période qui ne peut excéder un mois.

Art. 382. — Lorsque le terme d'un contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée vient à échoir au cours d'un voyage, l'engagement du marin prend fin à l'arrivée du navire au premier port d'escale.

L'engagement est toutefois prolongé jusqu'à l'arrivée du navire dans un port de la République de Côte d'Ivoire si le bâtiment doit y retrouver dans un délai d'un mois à compter de l'expiration du contrat d'engagement.

Art. 383. — La résiliation unilatérale du contrat d'engagement à durée indéterminée est subordonnée à un préavis donné par la partie qui en prend l'initiative. Les conditions et la durée du préavis sont fixées par les conventions collectives.

La partie qui prend l'initiative de la rupture doit notifier par écrit sa décision à l'autre.

Art. 384. — La résiliation du contrat d'engagement maritime conclu pour une durée indéterminée ne peut intervenir du fait de l'armateur ou de son représentant dans les cas suivants :

- lorsque le marin se trouve en congé ;
- quinze jours avant le congé et quinze jours après le congé ;
- pendant une période de maladie du marin ;
- pendant les deux années précédant l'âge de la retraite ;
- pendant la durée du service effectué dans les forces armées, sous la réserve que le marin reprenne le service dans les deux mois à compter du jour de sa libération ;
- pendant une absence du travail pour motifs justifiés et prévus par des dispositions légales ou conventionnelles.

Art. 385. — Le contrat d'engagement conclu pour un voyage prend fin le jour où le navire, après avoir atteint le port de destination, a terminé toutes les opérations de chargement ou de déchargement ou à l'expiration d'un délai de trois jours suivant l'arrivée du navire au port de destination indiqué dans le contrat d'engagement maritime.

Art. 386. — Tout contrat d'engagement maritime peut être rompu par l'armateur ou son représentant sans préavis dans les cas suivants :

— le marin a enfreint gravement ses obligations de service ou la discipline à bord et, après accord de l'autorité maritime administrative ;

— le marin a été déchu de ses droits d'exercer les fonctions maritimes prévues dans les conditions d'exercice de la fonction de marin ;

— à l'issue d'une visite médicale effectuée par les services de santé des gens de mer, il est constaté une inaptitude à l'exécution du travail prévu dans le contrat d'engagement maritime.

Art. 387. — Le contrat d'engagement peut être rompu par le marin sans préavis en cas d'inexécution par l'armateur de ses obligations, notamment en cas de non-paiement de son salaire ou de non-respect des conditions d'emploi.

Art. 388. — La rupture du contrat d'engagement maritime ne peut avoir lieu, dans tous les cas, entre le début et la fin du voyage.

On entend par voyage en mer la période comprise entre le jour de la sortie du navire du port et le jour de l'achèvement de toutes les opérations de chargement ou de déchargement dans le port de destination.

L'autorité maritime administrative peut cependant, pour motifs graves, autoriser un débarquement immédiat du marin à charge pour l'armateur d'assurer le cas échéant, le rapatriement.

Art. 389. — Le contrat d'engagement maritime peut à tout moment, être rompu par consentement mutuel des deux parties.

Art. 390. — La rupture par l'armateur ou son représentant d'un contrat d'engagement maritime à durée déterminée ou indéterminée ouvre droit à une indemnité de rupture, sauf en cas de faute lourde du marin.

L'indemnité de rupture du contrat est fixée conformément à la législation du travail.

Art. 391. — Le marin peut demander à rompre son contrat s'il établit :

— qu'il a la possibilité d'obtenir le commandement d'un navire ou un emploi d'officier ou tout autre emploi d'un rang plus élevé que celui qu'il occupe conformément aux stipulations du contrat d'engagement maritime ;

— que, par suite de circonstances intervenues depuis son engagement, son départ présente pour lui un intérêt certain.

Toutefois, son départ ne peut avoir lieu entre le début et la fin d'un voyage en mer.

Art. 392. — A l'expiration du contrat d'engagement maritime, l'armateur ou son représentant doit délivrer un certificat de travail contenant des indications relatives aux périodes de travail effectué à son service, aux fonctions exercées à bord et mentionnant qu'il est libre de toutes les obligations prévues dans son contrat.

Le certificat délivré par l'armateur ou son représentant ne doit contenir aucune appréciation sur la qualité du travail du marin, ni aucune indication sur les salaires qu'il a perçus.

Art. 393. — Les rapports entre l'armateur et le capitaine sont de nature contractuelle ; les différends se règlent devant les tribunaux compétents selon la nature du litige.

#### Section 3 : *Le placement des marins*

Art. 394. — Le recrutement des marins s'effectue :

- soit par embauche directe ;
- soit par des sociétés ou établissements de placement agréés par l'autorité maritime administrative ;
- soit par un organisme public ou parapublic.

Les modalités d'application de l'alinéa précédent sont fixées par voie réglementaire.

La délivrance de l'agrément est soumise à la perception d'une taxe dont le montant est fixé par la loi de Finances.

## CHAPITRE 3

*Les conditions d'emploi des marins*Section 1 : *Les obligations du marin*

Art. 395. — Le marin accomplit son service, à titre exclusif, dans les conditions prévues dans le contrat d'engagement maritime et conformément à la réglementation et aux usages en vigueur.

Sur le navire, il est interdit au marin de se livrer à des activités lucratives. Le marin est tenu au secret professionnel et à l'obligation de réserve.

Art. 396. — Le marin est tenu de prendre soin des instruments, des outils et de tous équipements mis à sa disposition par l'armateur et de veiller à leur bonne conservation.

En cas de perte, de destruction ou de détérioration de ces instruments, outils ou équipements par la faute du marin, celui-ci est tenu d'indemniser l'armateur pour le préjudice ainsi causé.

Art. 397. — Les marins engagés pour une durée indéterminée ou pour une durée déterminée à terme imprécis ou au voyage et ceux se trouvant en position de réserve, sont tenus :

— de se mettre à la disposition de leur armement suivant la notification faite par l'armateur ou son représentant ;

— de prendre leur service à bord de tout navire de l'armement, suivant leur qualification ou leur grade ;

— d'exercer, à la demande de l'armement, toutes activités dans des emplois correspondant à leur qualification ou à leur grade, à bord ou à terre sur les navires stationnés au port ;

— d'informer dès que possible l'armement de toute maladie ou de toute blessure subie, lorsqu'ils se trouvent à terre et de fournir les justificatifs.

Art. 398. — 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 a été engagé.

En cas de force majeure ou de toute autre circonstance exceptionnelle, laissée à l'appréciation du capitaine et de nature à mettre en péril le navire, les personnes embarquées et la cargaison, il peut être ordonné au marin d'accomplir un travail autre que celui pour lequel il est engagé.

Art. 399. — Le contrat d'engagement prévoit que lorsqu'il est constaté, pendant la navigation, un manque de qualification requise pour l'exécution du service auquel le marin est affecté, le capitaine peut lui demander d'effectuer tout autre travail qu'il juge pouvoir lui confier. Dans ce cas, le marin est rémunéré selon son nouvel emploi.

Art. 400. — Si, pendant la navigation, l'effectif de l'équipage subit une réduction, chaque marin est tenu, à la demande du capitaine, d'accomplir un travail supplémentaire pour lequel il sera rémunéré conformément à la convention collective en vigueur.

Lorsque la réduction de l'effectif est de nature à entraîner des difficultés dans la conduite du navire ou un surmenage des membres de l'équipage, le capitaine doit compléter l'effectif à la prochaine escale du navire.

Art. 401. — Le marin est tenu de prendre part à toutes opérations de sauvetage d'autres navires et de personnes se trouvant en danger en cours de navigation.

Il doit également participer au sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison.

Art. 402. — En l'absence d'une clause du contrat d'engagement maritime l'y autorisant expressément, le marin ne peut embarquer à bord du navire aucune marchandise pour son propre compte, sans la permission de l'armateur ou de son représentant.

En cas d'infraction aux dispositions de l'alinéa précédent, le marin contrevenant est tenu de payer le fret au taux le plus élevé au lieu et à l'époque de leur embarquement, pour des marchandises de même espèce que celles indûment chargées sur le navire et pour le même voyage. Il est également responsable de tous dommages, amendes ou autres sanctions fiscales subies par le navire du fait de l'infraction mentionnée au présent article.

Art. 403. — En cas d'infraction aux dispositions de l'alinéa 1 de l'article précédent, le capitaine a le droit de jeter à la mer les marchandises indûment chargées, si elles sont de nature à mettre en péril le navire ou sa cargaison ou à faire encourir des amendes ou des confiscations pour infractions aux lois et règlements maritimes, sanitaires, douaniers ou environnementaux.

Art. 404. — Le marin est tenu de déclarer au capitaine les quantités exactes et la nature des denrées de consommation personnelle et les objets qui sont en sa possession. Il répond de toutes les conséquences pouvant résulter de fausses déclarations notamment sur le plan douanier ou sanitaire.

Section 2 : *Les obligations de l'armateur*Sous-section 1 : *La rémunération du marin*

Art. 405. — Le marin est rémunéré selon sa qualification, la fonction exercée à bord du navire et au travail effectivement accompli, soit à salaires fixes, soit à profits éventuels, soit par une combinaison de ces deux modes de rémunération.

Art. 406. — Les taux des salaires de base et des suppléments ainsi que les primes et les parts de profit, leur mode de calcul et les conditions de leur paiement sont fixés conformément à la réglementation ou aux conventions collectives en vigueur.

Art. 407. — Le marin payé au mois est rémunéré proportionnellement à la durée effective des services assurés.

Le marin payé au voyage a droit à une augmentation proportionnelle de son salaire en cas de prolongation du voyage, et à une indemnité en cas de retardement, à moins que la prolongation ou le retardement soit imputable à un cas de force majeure. Il ne subit aucune réduction du salaire en cas d'abrègement du voyage, quelle qu'en soit la cause.

Art. 408. — Lorsque le voyage n'a pu être commencé ou continué par suite d'un cas de force majeure ou d'un cas fortuit, le marin rémunéré au voyage conserve son droit au salaire stipulé dans le contrat d'engagement maritime, mais sans que ce salaire puisse excéder le montant dû pour un mois de service, à compter du jour de la résiliation du contrat par l'armateur.

Art. 409. — Le marin rémunéré au profit a droit, en sus de sa part, à une indemnité en cas de retardement, de prolongation ou d'abrègement du voyage, provenant du fait de l'armateur ou du capitaine, lorsqu'il établit avoir subi un dommage du fait de ce retardement, de cette prolongation ou de cet abrègement.

Art. 410. — 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 rémunération équivalant au salaire afférent à cette fonction durant la période d'exercice de celle-ci.

Art. 411. — Le capitaine du navire et les officiers responsables du pont, des machines et du service général, rémunérés sur une base forfaitaire, n'ont pas droit à une rémunération supplémentaire pour le travail effectué en dehors des heures normales de service.

Art. 412. — Lorsque, pour des raisons de sécurité du navire, le capitaine ordonne à un marin d'exécuter un travail en dehors de ses heures de service, en vue du renforcement d'un poste d'équipage, une rémunération supplémentaire doit lui être versée pour chaque heure de travail effectuée.

Art. 413. — Les membres de l'équipage d'un navire, à l'exception de ceux engagés au service d'une entreprise de sauvetage, qui ont assisté un autre navire ou participé à son sauvetage ou prêté assistance avec un résultat utile, ont droit à une part de la rémunération allouée au navire à bord duquel ils sont embarqués.

Art. 414. — En cas de perte du navire par naufrage, le marin a droit au salaire payable conformément aux stipulations du contrat d'engagement maritime, pendant une période de deux mois à compter du jour du naufrage du navire, si le contrat d'engagement a été résilié par l'armateur et que le marin est resté sans travail pendant cette période.

En cas de vente, prise ou innavigabilité du navire, le marin a droit à une indemnité de chômage pendant une période de deux mois dans les mêmes conditions qu'à l'alinéa 1 du présent article.

Art. 415. — En cas de rupture du contrat par le fait ou par la faute de l'armateur ou de son représentant, le marin a droit aux salaires qui lui sont dus pour le temps passé au service de l'armateur.

Le marin a également droit dans tous les cas, à une indemnité de licenciement équivalent à :

— 30 % du salaire mensuel moyen des 12 derniers mois, de 1 à 5 ans d'ancienneté ;

— 35 % du salaire mensuel moyen des 12 derniers mois, de 6 à 10 ans d'ancienneté ;

— 40 % du salaire mensuel moyen des 12 derniers mois, plus de 10 ans d'ancienneté.

En outre, il a droit à une indemnité compensatrice de préavis.

Art. 416. — En cas de rupture du contrat par le fait ou la faute de l'armateur ou de son représentant, le marin a également le droit de retenir, à titre d'indemnité, les avances perçues.

Le marin rémunéré au profit a droit à une indemnité dont le montant est fixé d'un commun accord ou, à défaut, par le tribunal compétent.

Art. 417. — En cas de rupture abusive du contrat par le fait ou la faute de l'armateur ou de son représentant, le tribunal saisi peut accorder au marin, en plus de l'indemnité de licenciement, des dommages et intérêts conformément au droit commun.

Art. 418. — En cas d'incapacité à la suite d'un accident de travail à bord du navire ou en raison d'un mauvais état de santé du marin dûment constaté, les salaires qui lui sont dus ne peuvent être diminués pendant le voyage.

Si le contrat d'engagement a été conclu pour un voyage ou en cas de rémunération au profit, la totalité du salaire ou des montants prévus est due.

Art. 419. — En cas de disparition du marin pendant un voyage, une indemnité mensuelle est due à ses ayants droit jusqu'au jugement déclaratif de décès.

Le montant de cette indemnité ne peut être inférieur à un mois de salaire que le contrat d'engagement ait été conclu au voyage, pour une durée déterminée ou pour une durée indéterminée.

Art. 420. — Le marin qui s'absente du bord sans justification perd tout droit au salaire pendant la durée de son absence.

Art. 421. — Le contrat d'engagement du marin est suspendu lorsqu'il est détenu comme suspect en raison d'une infraction à la législation pénale. Il peut réintégrer immédiatement son service en cas de non-condamnation.

Art. 422. — Le marin ne peut déléguer ses salaires ou des parts de profit qu'en faveur d'une personne dûment mandatée. Une telle délégation ne peut dépasser les deux tiers du montant total des salaires ou des parts de profit dus.

La délégation des salaires peut être donnée ou révoquée à tout moment par le marin, par écrit, dûment revêtu de sa signature et certifiée par l'autorité maritime administrative, ou en cours de voyage, par un télégramme ou tout autre moyen de communication adressé à l'armateur et confirmé par le capitaine du navire à bord duquel le marin se trouve.

La délégation des salaires et sa révocation prennent effet dès leur notification à l'armateur.

Art. 423. — Le marin a droit à des avances à valoir sur ses salaires. Le montant des avances susceptibles d'être versées ainsi que les conditions de leur paiement doivent être fixés dans un règlement intérieur établi par l'armateur après avis du délégué du personnel et approuvé par l'autorité maritime administrative.

Art. 424. — Le marin peut également obtenir, en cours de route, un acompte sur ses salaires. Tout versement d'un acompte doit être mentionné sur le livre de bord et suivi de la signature du marin et de celle de deux membres de l'équipage.

Les acomptes versés ne peuvent être supérieurs à un tiers du montant total des salaires dus au marin au moment où un acompte est demandé, sous déduction des avances et délégations.

Art. 425. — Les dispositions légales relatives aux parts de salaires non cessibles et aux parts de salaire ne pouvant être saisies par décision de justice au profit d'une tierce personne, sont applicables au marin.

Sont insaisissables, pour quelque cause que ce soit :

— les vêtements du marin ;

— les instruments et autres objets appartenant au marin lorsqu'ils sont utilisés dans l'exercice de sa profession ;

— les sommes dues au marin pour frais médicaux et pharmaceutiques et pour rapatriement.

Sous-section 2 : *L'approvisionnement du marin*

Art. 426. — L'armateur est tenu de fournir au marin, à titre gratuit et pendant toute la durée de son inscription au rôle d'équipage, la nourriture et une boisson potable en quantité suffisante. Sur les navires affectés à la navigation côtière, l'armateur peut verser au marin une allocation équivalente.

Art. 427. — Tout navire doit être muni d'installations, d'aménagements et d'équipements appropriés pour la réception et la conservation de vivres et de l'eau, de même que pour la préparation des repas et le service de cuisine et de table à bord.

Art. 428. — Le ministre chargé des Affaires maritimes fixe sur les navires de plus de douze personnes :

— la composition de la ration journalière : minimum de la nourriture qui doit être fournie au marin sur les différentes catégories de navires ;

— le montant de l'allocation équivalente qui peut être versée, le cas échéant par l'armateur, et les conditions dans lesquelles le marin peut en bénéficier.



Art. 429. — Pour les navires effectuant une navigation internationale, le ministre chargé des Affaires maritimes définit la réglementation applicable à l'approvisionnement des marins en vivres, en eau et au service de table à bord.

Art. 430. — Pour les marins effectuant une navigation internationale, l'autorité maritime administrative fixe les conditions dans lesquelles, à des intervalles de temps déterminés, le capitaine ou un officier spécialement désigné par lui à cet effet, accompagné d'un membre de l'équipage du navire, procède à l'inspection :

- des provisions en vivres et en eau ;
- des locaux et des équipements utilisés pour la réception et la conservation des vivres et de l'eau ainsi que des locaux, aménagements et équipements utilisés pour la préparation et le service des repas.

Les résultats de chaque inspection doivent être consignés par écrit.

Art. 431. — Sur plainte écrite d'un quart au moins des membres de l'équipage ou à la suite d'une plainte formulée par une organisation reconnue d'armateurs ou de marins, relative à la fourniture des provisions en vivres et en eau ou au service de cuisine et de table à bord, l'autorité maritime administrative peut procéder à une inspection et faire procéder à l'analyse des prélèvements aux frais de l'armateur.

Afin de ne pas retarder, le cas échéant, le départ du navire, la plainte prévue à l'alinéa précédent doit être formulée dès que possible et au moins vingt-quatre heures avant l'heure fixée pour le départ du navire du port.

Art. 432. — Il est interdit à toute personne d'introduire à bord du navire des boissons alcoolisées, sans l'autorisation expresse du capitaine.

Toute boisson alcoolisée, introduite à bord du navire, contrairement aux dispositions de l'alinéa précédent, est confisquée par le capitaine sans préjudice des sanctions disciplinaires ou pénales.

#### Sous-section 3 : *Le logement du marin*

Art. 433. — Les dispositions de la présente sous-section ne s'appliquent pas :

- aux navires de commerce ayant une jauge brute inférieure à cinq cents tonneaux ;
- aux navires de pêche artisanaux et côtiers ;
- aux remorqueurs et aux navires exclusivement utilisés dans la navigation en eaux portuaires et intérieures.

Art. 434. — Le ministre chargé des Affaires maritimes détermine les modalités d'application des dispositions relatives à :

- l'aménagement des cabines et des postes de couchage de surface minimale, ventilés, éclairés, chauffés et protégés des nuisances ;
- la fourniture des couchettes individuelles mises à la disposition des membres de l'équipage ;
- l'installation de cuisines, cambuses et réfectoires à bord des navires ;
- l'installation de locaux de récréation à bord ;
- les installations sanitaires à bord des navires et la fourniture d'eau douce, chaude et froide, ainsi que les moyens de lavage et de séchage du linge.

Art. 435. — L'autorité maritime administrative inspecte tout navire ou engin flottant et s'assure que les logements de l'équipage sont conformes aux conditions exigées par la présente loi et par les textes pris en vue de son application, notamment :

— lorsqu'il est procédé à la première immatriculation du navire dans un port ivoirien ;

— lorsque les logements de l'équipage ont été modifiés d'une manière importante ou reconstruits ;

— lorsqu'une plainte écrite est adressée à l'autorité maritime administrative soit par une organisation de marins reconnue en Côte d'Ivoire, soit par un représentant de tout ou partie de l'équipage. Dans ce cas la plainte devra parvenir à l'autorité maritime administrative suffisamment tôt pour éviter tout retard au navire et devra préciser quelles sont les dispositions législatives ou réglementaires dont la violation ou le non-respect est invoqué.

Art. 436. — Une infirmerie est prévue à bord de tout navire embarquant un équipage d'au moins quinze personnes et affecté à un voyage de plus de trois jours. L'autorité maritime administrative peut accorder des dérogations à cette disposition en ce qui concerne certaines catégories de navigation dont la liste est fixée par voie réglementaire.

Art. 437. — Tout navire ne disposant pas d'une infirmerie conformément à l'article précédent doit être pourvu d'un coffre à médicaments, d'un type approuvé par l'autorité maritime administrative, accompagné d'instructions aisément compréhensibles.

Le ministre chargé des Affaires maritimes fixe la composition des coffres à médicaments à bord des navires et des bateaux de navigation intérieure.

#### Sous-section 4 : *L'habillement du marin*

Art. 438. — L'armateur est tenu de fournir gratuitement, à chaque membre de l'équipage, des vêtements de travail et de protection, suivant la nature du travail effectué à bord.

Le ministre chargé des Affaires maritimes dresse la liste des vêtements de travail et de protection à fournir, ainsi que la liste des vêtements de sortie, les conditions de leur attribution et de leur utilisation.

#### Section 3 : *Le rapatriement du marin*

Art. 439. — Les dispositions de la présente section s'appliquent aux navires de commerce et de pêche ayant une jauge brute supérieure à cent tonneaux et effectuant des voyages internationaux.

Art. 440. — Tout membre d'équipage de nationalité ivoirienne, domicilié en Côte d'Ivoire, qui est débarqué à l'étranger en cours ou en fin de contrat, a le droit d'être rapatrié à son port ivoirien d'embarquement.

Si le port d'embarquement se trouve à l'étranger, le marin ivoirien est rapatrié à sa demande en Côte d'Ivoire.

Art. 441. — Les frais de rapatriement comprennent toutes les dépenses relatives au transport, au logement et à la nourriture du membre de l'équipage durant son retour. Ils comprennent également les frais d'entretien jusqu'au moment fixé pour son départ.

Art. 442. — Le rapatriement est considéré comme assuré lorsqu'il est procuré au marin un emploi convenable à bord d'un navire se rendant au port d'embarquement visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 440.

Lorsque le marin est rapatrié comme membre d'un équipage, il a droit à la rémunération des services accomplis pendant le voyage.

Art. 443. — Les frais de rapatriement du marin, resté à l'étranger pour des raisons indépendantes de sa volonté, sont à la charge de l'armateur s'il a été débarqué ou abandonné à l'étranger en raison :

- d'un accident survenu au service du navire ;

— d'un naufrage ;

d'une maladie qui n'est due ni à son fait volontaire ni à une faute de sa part ;

— de congédiement pour une cause qui ne lui est pas imputable telle que la saisie du navire ou l'arrêt de son exploitation.

Art. 444. — Les frais de rapatriement du marin débarqué en raison d'un crime ou d'un délit qu'il aurait commis sont à la charge de l'Etat.

Art. 445. — En cas de défaillance de l'armateur, la représentation diplomatique ivoirienne ou le consul, s'il est saisi, prend toutes les mesures nécessaires pour rapatrier les membres d'équipage ivoiriens, domiciliés en Côte d'Ivoire, aux frais de l'armateur.

L'alinéa ci-dessus s'applique également en cas d'abandon de marins ivoiriens à l'étranger ; l'Etat ivoirien se réserve le droit de poursuivre l'armateur, le consignataire ou l'affrètement.

Un marin sera considéré comme abandonné si l'armateur n'assume pas ses obligations vis-à-vis de celui-ci en matière de rapatriement alors que le contrat d'engagement n'a pas été résilié.

Art. 446. — Au cas où le marin a manqué l'appareillage ou en cas de congédiement à l'étranger d'un marin pour motif légitime, l'armateur est tenu de le rapatrier en Côte d'Ivoire. Quand la faute inexcusable du marin est retenue, l'armateur est en droit de retenir les frais de rapatriement encourus sur les sommes dues au marin ou lui en demander le remboursement.

Art. 447. — Un membre de l'équipage, de nationalité étrangère, débarqué ou abandonné dans un port de la Côte d'Ivoire en cours ou en fin de contrat, a le droit d'être rapatrié, soit dans le pays où il est domicilié, soit à son port d'engagement, soit au port de départ du navire, à son choix, sauf stipulations contraires du contrat d'engagement ou d'une convention postérieure.

L'autorité maritime administrative informe immédiatement le représentant diplomatique de l'Etat dont le marin est ressortissant.

Le rapatriement est effectué soit par le consignataire ou en cas de défaillance de celui-ci, par la représentation diplomatique de l'Etat dont le marin est ressortissant. Les frais de séjour avant le rapatriement sont à la charge de ces mêmes autorités.

## TITRE II

### LE TRAVAIL MARITIME

Art. 448. — Les dispositions du présent titre sont applicables à toutes les personnes qui sont employées dans une fonction quelconque à bord d'un navire, à l'exception :

— du capitaine ;

— du pilote du navire ;

— du médecin et du personnel infirmier exclusivement employé à des travaux d'infirmerie ;

— des personnes qui ne sont pas membres de l'équipage et qui sont employées, pendant que le navire est au port ou en mer, à des travaux de réparation, de nettoyage, de chargement ou de déchargement du navire ou à des fonctions d'entretien, de surveillance ou de garde.

Art. 449. — La présente loi qui fixe les conditions minimales de travail, ne fait pas obstacle à la conclusion entre le marin et l'armateur d'un contrat à des conditions plus favorables en ce qui concerne l'organisation du travail à bord et les congés.

#### CHAPITRE I

##### *L'organisation du travail à bord*

Art. 450. — Le capitaine affiche en un lieu accessible à tout le personnel de bord, les instructions relatives à l'organisation du travail à bord.

Ces instructions sont soumises au visa de l'autorité maritime administrative.

Art. 451. — La durée normale du travail des marins ne peut excéder huit heures par jour, soit quarante-huit heures par semaine.

Est considéré comme temps de travail effectif en plus du temps normal de service ou de veille, le temps pendant lequel le personnel embarqué est, par suite d'un ordre donné, à la disposition du capitaine hors des locaux qui lui servent d'habitation à bord.

A bord des engins de servitude tels que les remorqueurs et les chalands qui ne sortent pas des ports et rades ou de la partie navigable des fleuves et rivières, ainsi qu'à bord des bâtiments et engins employés aux travaux maritimes, chaque heure de présence à bord à la disposition du capitaine est considérée comme heure de travail effectif.

Art. 452. — N'est pas compris dans la durée normale du travail, ni considéré comme heures supplémentaires, le temps nécessaire à l'exécution des travaux énumérés ci-dessous :

— les travaux que le capitaine estime nécessaires et urgents en vue de sauvegarder la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées ;

— les travaux requis par le capitaine en vue de porter secours à d'autres navires ou à d'autres personnes en détresse ;

— les appels, exercices d'incendie ou d'embarcations et exercices similaires du genre de ceux que prescrit la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ;

— les travaux supplémentaires requis par des formalités douanières, la quarantaine ou formalités sanitaires.

Art. 453. — Le marin est tenu, aussi bien au port qu'en cours de navigation, à bord comme à terre, d'exécuter les ordres de ses supérieurs en ce qui concerne le navire et la cargaison.

Art. 454. — La durée du travail à bord des navires ne peut excéder, pour les mineurs de dix-huit ans, six heures par jour et quatre heures le samedi, soit trente-quatre heures par semaine.

Un mineur ne peut être employé à bord qu'à des travaux et services en rapport avec ses capacités physiques, correspondant à l'exercice de ses fonctions. Le capitaine est tenu de veiller à l'initiation du mineur dans l'exercice de la profession de marin.

Art. 455. — Sauf dans les cas de nécessité, le mineur de dix-huit ans a droit à :

— une interruption de son travail d'une durée d'une heure, après quatre heures de travail continu ;

— un repos complet entre vingt et une heures et six heures.

Art. 456. — Un mineur de dix-huit ans ne peut effectuer d'heures supplémentaires que dans la limite de deux heures par jour, sauf en cas de nécessité et notamment pour des raisons de sécurité et l'exécution des travaux prévus à l'article 452 de la présente loi.

Art. 457. — Le personnel chargé de la sécurité, de la surveillance et de la manutention au port est organisé à la diligence du capitaine en respectant une durée normale de repos et la limite hebdomadaire des heures de travail.

Art. 458. — Le décompte des heures supplémentaires est tenu dans un cahier spécial sur les navires de plus de cent tonneaux de jauge brute, effectuant une navigation internationale. Cette mesure n'est pas applicable aux capitaines et aux officiers rémunérés au forfait.

Art. 459. — En dehors de son service au port, le marin a le droit de quitter le bord si les conditions de sécurité du navire le permettent.

Art. 460. — Le jour et l'heure de présence de l'appareillage du navire ou de changement de son lieu de mouillage doivent être indiqués suffisamment tôt sur le tableau d'affichage à la coupée du navire.

Lorsqu'un marin s'absente du bord, sans justification à l'heure d'appel précédant l'appareillage du navire au port d'armement, il peut être remplacé.

Art. 461. — Sur les navires dont l'équipage hors officiers comporte plus de douze marins, ceux-ci peuvent désigner un ou plusieurs délégués de bord, selon les spécialités, chargés de transmettre leurs demandes au capitaine.

Art. 462. — Les représentants syndicaux officiellement reconnus comme représentant certaines catégories de marins ont libre accès à bord pendant les séjours au port pour se concerter avec les marins ou présenter des demandes au capitaine.

Art. 463. — Tout accord relatif aux conditions de travail intervenu entre l'armateur et une catégorie de personnel est porté à la connaissance de l'autorité maritime administrative pour visa et enregistrement.

L'autorité maritime administrative peut le transformer en réglementation si la portée de la convention intéresse d'autres personnels.

Art. 464. — L'armateur est tenu au respect des dispositions établies par l'autorité maritime administrative en matière de prévention des accidents de travail. Il est tenu, à cet effet, de signaler à l'autorité maritime administrative tous les accidents de travail, de fournir toutes informations, notamment le nombre, la nature, les causes et les conséquences des accidents du travail et de préciser dans quelle partie du navire et en quel lieu l'accident s'est produit.

Art. 465. — Les dispositions du présent chapitre, relatives à la durée du travail à bord, ne sont pas applicables :

- au second capitaine ou au chef mécanicien ;
- à tout autre officier chef de service qui ne prend pas le quart.

Art. 466. — Le navire en rade ou au port, qui attend un pilote, un poste à quai, un contrôle sanitaire ou douanier ou le règlement des formalités requises par les autorités administratives, est considéré comme un navire faisant route.

Art. 467. — Les modalités d'application des dispositions du présent chapitre sont déterminées par décret.

#### CHAPITRE 2

##### *Le repos et les congés*

Art. 468. — Les marins employés à durée déterminée ont droit, outre les repos compensatoires, à un nombre de jours de congés proportionnel au temps d'embarquement à raison de six jours par mois d'inscription au rôle d'équipage. Ce temps est porté à trois jours pour les mineurs.

Art. 469. — Les mineurs âgés de dix-huit ans, en service à bord de navires, ont droit à un congé payé annuel de trente jours ouvrables.

Art. 470. — Tout accord portant sur l'abandon par le marin du droit au congé payé annuel ou sur une compensation en espèces est considéré comme nul.

Art. 471. — Ne sont pas considérés comme interrompant la continuité de la période de service :

— les interruptions de service de courte durée qui ne sont pas imputables au fait ou à la faute de l'intéressé, et ne dépassant pas un total de six semaines dans une période de douze mois ;

— un changement quelconque dans la gérance ou la propriété des navires à bord duquel ou desquels le marin a servi.

Art. 472. — Le ministre chargé des Affaires maritimes détermine les modalités et conditions spécifiques d'octroi des repos et congés des marins.

#### CHAPITRE 3

##### *Les conflits de travail*

Art. 473. — Les litiges qui s'élèvent en ce qui concerne les contrats d'engagement maritime entre armateurs, maîtres et marins sont portés préalablement devant l'inspection du travail maritime pour une tentative de conciliation.

En cas d'échec de la tentative de conciliation, le litige est porté devant le tribunal du travail.

Art. 474. — Les actions en responsabilité engagées contre le marin pour toutes fautes commises dans l'exécution du contrat d'engagement maritime sont résolues suivant la procédure indiquée à l'article précédent.

Art. 475. — Toute stipulation ou clause quelconque ayant pour but de donner compétence en ce qui concerne les litiges relatifs aux contrats d'engagement maritime sur les navires ivoiriens, à un tribunal étranger ou à une juridiction arbitrale statuant à l'étranger, est considérée comme nulle et non avenue.

Art. 476. — Les personnes assumant des fonctions et des charges élevées dans le secteur maritime public ou privé, les officiers, maîtres et marins ayant exercé avec dévouement pendant au moins quinze ans dans le domaine maritime bénéficient d'un droit à une proposition dans l'ordre du mérite ivoirien. Tout acte de bravoure ou de dévouement exceptionnel reconnu est éligible à une telle proposition.

Un décret précise les contingents attachés à chaque catégorie, en sorte que cette décoration revienne principalement à des navigants et à des professionnels maritimes.

#### TITRE III

##### LE REGIME SOCIAL DES MARINS

#### CHAPITRE I

##### *Les dispositions communes*

Art. 477. — Tout ivoirien exerçant la profession de marin est soumis au régime général de prévoyance sociale en vigueur en Côte d'Ivoire.

Les ressortissants d'autres Etats embarqués sur des navires battant pavillon ivoirien sont affiliés au régime de prévoyance sociale en vigueur en Côte d'Ivoire, sauf s'ils relèvent déjà d'un autre régime prenant en compte cette période d'emploi ou renonciation expresse de leur part.

Art. 478. — Le bénéfice du régime de prévoyance sociale est accordé aux marins et à leurs ayants droit, sous réserve que les marins réunissent les conditions de navigation, d'affiliation et de cotisation au régime général de prévoyance sociale en vigueur en Côte d'Ivoire.

Art. 479. — Les armateurs et tous autres employeurs bénéficiant des services des marins sont tenus au paiement d'une cotisation calculée en fonction des salaires versés aux marins, conformément aux règles prévues par le régime général de prévoyance sociale.

Les armateurs et les marins peuvent améliorer contractuellement ce régime auprès d'assurances privées.

Art. 480. — Les marins qui, à bord des dispositifs et installations prévus à l'article 87 de la présente loi participent à des activités d'exploration ou d'exploitation des ressources du plateau continental peuvent, sur leur demande, rester assujettis au régime d'assurance sociale applicable aux gens de mer et continuer donc à bénéficier des dispositions de la présente loi relatives aux risques maladie, accident et au rapatriement. Leur employeur est tenu, dans ce cas, aux obligations prévues à la charge de l'armateur.

## CHAPITRE 2

### *Les dispositions spécifiques*

#### Section 1 : *Les maladies et les accidents en cours de navigation*

Art. 481. — Le marin blessé, dans un accident survenu au cours ou à l'occasion du service à bord du navire ou lors d'un travail effectué à terre pour le compte de l'armateur pendant la durée du contrat d'engagement maritime, a droit à une assistance à la charge de l'armateur jusqu'à son débarquement.

Après le débarquement le marin blessé est pris en charge par le régime général de prévoyance sociale, nonobstant le délai de quatre mois de soin dû par l'armateur au marin à compter du jour où celui-ci a été débarqué à terre en Côte d'Ivoire.

Art. 482. — L'accident du travail maritime s'entend d'un événement ayant une cause extérieure ou non, survenu au cours ou à l'occasion du travail lié à la profession de marin et entraînant pour la victime, soit la nécessité de soins médicaux, soit une incapacité de travail temporaire ou définitive.

Art. 483. — Est assimilé à l'accident du travail maritime, l'accident survenu au marin :

— du fait ou à l'occasion d'un travail effectué à terre ou à bord d'un navire, pour le compte de l'armateur, par un marin appartenant au personnel de l'armateur ;

— au cours d'un stage de perfectionnement ou de spécialisation professionnelle ordonnée par l'armateur ;

— pendant le trajet entre la résidence du marin et le lieu de l'embarquement ou du travail, ou inversement, dans la mesure où le parcours n'a pas été interrompu pour un motif dicté par l'intérêt personnel ou indépendant de l'exercice de l'emploi.

Art. 484. — Le marin perçoit ses salaires et est soigné aux frais du navire, s'il est blessé ou contracte une maladie pendant qu'il est au service du navire ou s'il tombe malade pendant le cours de son embarquement.

Les dispositions de l'alinéa précédent sont applicables au marin qui tombe malade entre la date de son embarquement et la date du départ du navire ou postérieurement à la date de son débarquement et avant tout autre embarquement. Dans ce dernier cas, il doit être établi que la maladie a été contractée au service du navire.

Art. 485. — Le marin qui est obligé de cesser son travail à la suite de blessures ou de maladie contractée pendant le service à bord du navire est débarqué et hospitalisé au port où se trouve le navire ou au premier port touché par le navire en attendant son rapatriement.

Le débarquement du marin et son hospitalisation sont décidés après avis du médecin du bord ou de tout autre médecin agréé par l'autorité maritime déclarant que l'état du malade requiert son débarquement.

Art. 486. — Lorsqu'un marin est débarqué dans un port étranger à la suite de blessures ou de maladie contractée à bord du navire, le consul ou le représentant diplomatique de la Côte d'Ivoire doit exiger du capitaine le dépôt, auprès d'un organisme ou d'une caisse qu'il lui désigne, de la somme présumée nécessaire au traitement et au rapatriement du marin blessé ou malade.

Art. 487. — Le capitaine est tenu de prendre toutes les mesures nécessaires en vue d'assurer la garde des biens se trouvant à bord qui appartiennent à un marin blessé ou malade, jusqu'au moment du débarquement de celui-ci.

Art. 488. — L'assistance à la charge de l'armateur comprend :

- le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques en qualité et quantité suffisantes ;
- la nourriture et, en cas de nécessité, le logement ;
- le rapatriement s'il est débarqué hors du port d'embarquement ;
- le salaire pendant la période de prise en charge médicale, rapatriement y compris.

Le salaire n'est pas dû si la maladie ou la blessure a été causée par un fait intentionnel.

Art. 489. — Les soins cessent d'être dus par l'armateur lorsque le marin est guéri ou lorsque la blessure est consolidée ou lorsque l'état du malade a pris un caractère chronique.

Ils cessent également d'être dus au plus tard à l'expiration d'un délai de quatre mois à compter du jour où le marin a été débarqué à terre, en Côte d'Ivoire.

Toutefois, si le marin a été débarqué hors de la Côte d'Ivoire les soins sont dus, s'il y a lieu, au-delà du délai de quatre mois prévu à l'alinéa précédent, et jusqu'au rapatriement.

#### Section 2 : *Le décès du marin*

Art. 490. — En cas de décès du marin à la suite de maladie ou du fait de blessures dont les frais de traitement sont à la charge du navire, celui-ci est également tenu de supporter les frais de retour du corps au port de rapatriement et les frais funéraires.

Art. 491. — En cas de décès ou de disparition du marin en cours de navigation, le capitaine est tenu d'effectuer l'inventaire des biens, effets et valeurs laissés par le marin décédé à bord ou disparu en cours de voyage.

Ces biens et effets sont immédiatement mis sous scellés et laissés à la garde du capitaine qui prend toutes dispositions utiles pour en assurer la conservation. Les valeurs doivent être déposées dans le coffre du bord, dans un contenant scellé. Ils sont tenus à la disposition de la famille du marin par l'armateur ou par l'autorité maritime administrative.

Art. 492. — En cas de décès du marin, l'armateur est tenu de payer aux ayants droits une indemnité dont le montant est égal à un mois du salaire minimum catégoriel du marin pour chaque année passée au service de l'armateur.

Art. 493. — En cas de décès du marin pendant la durée du contrat, ses salaires, allocations de congé et les indemnités de toute nature acquis à la date du décès sont dus à ses ayants droit.

Art. 494. — En cas de décès du marin alors qu'il accomplissait un acte de dévouement pour la défense ou le salut du navire, une indemnité équivalant au salaire dû en entier pour tout le voyage est versée aux ayants droit, quelle que soit la durée pour laquelle le contrat d'engagement a été conclu.

#### CHAPITRE 3

##### *Le bien-être des gens de mer*

Art. 495. — L'autorité maritime administrative prend les mesures nécessaires en vue de fournir les moyens et services de bien-être aux gens de mer sans discrimination aucune tant à bord des navires que dans les ports.

Lorsqu'elle prend les mesures prévues à l'alinéa 1 du présent article, l'autorité maritime administrative tient compte des besoins particuliers des gens de mer en matière de sécurité, de santé et de loisirs.

Art. 496. — Les moyens et services de bien-être sont réexaminés régulièrement afin de veiller à ce qu'ils soient adaptés aux besoins des gens de mer, compte tenu de l'évolution technique, de l'exploitation ou de tout autre progrès dans l'industrie des transports maritimes.

Art. 497. — Les moyens et services de bien-être, ainsi que les modalités et conditions de leur examen régulier sont définis par le ministre chargé des Affaires maritimes.

Art. 498. — Le financement des moyens et services de bien-être en faveur des gens de mer provient :

- des subventions publiques ;
- des taxes ou autres droits spéciaux acquittés par les milieux maritimes ;
- des contributions volontaires versées par les armateurs, les gens de mer ou leurs organisations ;
- de contributions diverses.

#### CHAPITRE 4

##### *Les prestations de la sécurité sociale aux marins et à leurs ayants droit*

Art. 499. — Pour avoir droit au bénéfice des prestations sociales, le marin et sa famille doivent répondre aux conditions d'affiliation et de cotisation prévues dans le régime général de prévoyance sociale.

Art. 500. — Le marin blessé a droit à une pension d'invalidité s'il est atteint d'une incapacité partielle permanente évaluée d'après le barème en vigueur pour les accidents du travail de droit commun, après consolidation de la blessure, ou stabilisation de l'état de santé résultant d'un accident professionnel.

Art. 501. — Le marin a droit à une pension de retraite d'ancienneté lorsqu'il remplit la double condition de cinquante-cinq ans d'âge et compte au moins quinze années d'activités comprenant les congés et maladies au service du navire.

Si la navigation est à durée déterminée, la période d'embarquement, et de congé ou maladies afférentes, est prise en compte pour s'ajouter aux autres droits permettant de liquider une pension de droit commun.

Art. 502. — Si le marin continue, après l'âge de cinquante-cinq ans à naviguer ou à accomplir d'autres services dans le cadre de son contrat d'engagement maritime, valables pour les droits à pension, l'entrée en jouissance de la pension de retraite est reportée à l'âge de soixante ans ou à la cessation de l'activité, si celle-ci est antérieure.

#### TITRE IV

##### LES NAVIGATEURS KROOMEN

Art. 503. — Est considéré comme navigateur kroomen toute personne ivoirienne qui, dans un port de la Côte d'Ivoire, embarque sur un navire ivoirien ou étranger pour y être exclusivement employée aux opérations de manutention d'entretien et de sécurité à bord ou aux travaux préparatoires et complémentaires de ces opérations, moyennant rémunération sans participer à la conduite du navire.

Art. 504. — Les dispositions de l'article 394 relatives au placement des marins sont applicables au navigateur kroomen.

Art. 505. — Pour embarquer en Côte d'Ivoire à bord d'un navire, le navigateur kroomen doit remplir, notamment les conditions suivantes :

- avoir la nationalité ivoirienne ;
- être déclaré physiquement apte par un médecin des gens de mer ;
- être âgé d'au moins dix-huit ans et de soixante ans au plus ;
- ne pas avoir été condamné pour des faits qualifiés, crimes ou délits infamants.

Art. 506. — L'autorité maritime administrative procède à l'inscription du navigateur kroomen, ouvre une fiche matriculaire et attribue un numéro au navigateur kroomen lors de son entrée dans la profession.

L'inscription est sanctionnée par la remise d'un livret professionnel de navigateur kroomen dont la délivrance est soumise à la perception d'une taxe fixée par la loi de finances.

Art. 507. — Les dispositions relatives au contrat d'engagement, à l'organisation du travail et à la rémunération des navigateurs kroomen sont définies par voie réglementaire.

Art. 508. — Les dispositions de la présente loi relatives à la discipline à bord, aux conflits, aux récompenses et au régime social des marins sont applicables aux navigateurs kroomen et aux travailleurs exerçant à bord des installations et dispositifs définis à l'article 87 de la présente loi.

#### TITRE V

##### LA MEDECINE DES GENS DE MER

Art. 509. — La médecine des gens de mer est pratiquée par les personnels du corps médical ou paramédical titulaires du diplôme de médecine ou d'infirmier au sein du service de santé des gens de mer.

Ils subissent en outre un examen de spécialité les qualifiant en médecine du travail appliquée aux gens de mer et assimilés.

Aux fins du présent titre, sont assimilés aux gens de mer :

- les agents des Affaires maritimes ;
- les officiers marinières et officiers de la marine nationale ;
- les élèves et le personnel des établissements d'enseignement maritime ;
- les dockers et les navigateurs kroomen ;
- les personnels des plateformes d'exploration et d'exploitation offshore.

Art. 510. — La médecine des gens de mer en tant que médecine spéciale de santé publique a pour missions :

— le contrôle de l'aptitude physique à l'entrée dans la profession et les contrôles annuels ou périodiques des marins au commerce, à la pêche, des travailleurs offshore des plateformes de forage en mer, des navigateurs kroomen, des élèves et stagiaires des établissements d'enseignement maritime ;

— les visites d'embauche et les visites annuelles des dockers et des navigateurs kroomen ;

— le contrôle de l'hygiène à bord des navires et sur les plateformes de forage - la police sanitaire aux frontières maritimes ;

— l'aide médicale d'urgence à bord des navires et sur les plateformes de forage ;

— la médecine curative et préventive pour les gens de mer et assimilés et leurs familles.

Art. 511. — Le personnel est astreint, pendant le service, au port d'un uniforme dont la composition est définie par voie réglementaire.

Art. 512. — L'organisation et le fonctionnement du service de santé des gens de mer et des formations sanitaires sont définis par arrêté du ministre chargé des Affaires maritimes.

#### TITRE VI

##### LES DELEGUES D'EQUIPAGE ET LES DIRIGEANTS SYNDICAUX

Art. 513. — Sur tout navire de plus de dix marins, des délégués d'équipage titulaires et des délégués suppléants sont obligatoirement élus dans les conditions fixées par les dispositions légales et réglementaires en vigueur.

Art. 514. — Le nombre de délégués et leur répartition sur le plan professionnel, les conditions exigées pour être électeur ou éligible, les horaires de travail, les conditions de révocation des délégués par leur collège d'électeurs sont fixées par voie réglementaire.

Art. 515. — Tout licenciement d'un délégué du personnel envisagé par l'employeur ou son représentant doit être soumis à l'autorisation préalable de l'inspecteur du travail maritime.

La même procédure est applicable au licenciement des anciens délégués d'équipage pendant une période d'un an à partir de l'expiration de leur mandat.

#### LIVRE V

##### LES EVENEMENTS DE MER

##### TITRE I

##### LES ABORDAGES

Art. 516. — Est considéré comme abordage, toute collision entre navires ou entre navires et bateaux de navigation intérieure ou heurt d'un obstacle résultant d'une manœuvre de navigation sans tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

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

Art. 517. — Outre les cas d'abordage prévus à l'article précédent, l'application de la présente loi s'étend à la réparation des dommages causés par un navire à un autre, aux personnes et aux biens s'y trouvant, en raison de l'exécution d'une manœuvre, de l'omission d'exécuter une manœuvre ou de l'inobservation des règlements.

Art. 518. — Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux navires et bateaux de navigation intérieure de l'Etat de Côte d'Ivoire ou affectés à un service public.

Elles ne s'appliquent pas aux bâtiments de la marine nationale lorsque l'abordage a eu lieu au cours d'exercices militaires effectués dans des zones ayant préalablement été déclarées comme dangereuses pour la navigation. Les commandants de ces bâtiments restent toutefois tenus de l'obligation de prêter assistance aux navires abordés.

Art. 519. — 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'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

Cette disposition reste applicable dans le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux aurait été au mouillage au moment de l'abordage.

Art. 520. — En cas d'abordage entre un navire-remorqueur ou un navire remorqué et un autre navire, le convoi constitué par le remorqueur et le remorqué est considéré comme un seul navire.

Si le remorqueur a la direction des opérations de remorquage, sa responsabilité pourra être mise en cause par le navire tiers qui a été victime d'un abordage.

La responsabilité à l'égard du navire tiers victime d'un abordage incombe par contre au navire remorqué lorsque le capitaine de ce navire a conservé la direction des opérations de remorquage.

Art. 521. — Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui a commis la faute.

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

Art. 522. — Les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou aux 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 cependant tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou une lésion corporelle, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa 2 de l'article 521, il doit définitivement supporter.

Art. 523. — La responsabilité prévue aux articles 521 et 522 subsiste dans les cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque le pilotage est obligatoire.

Art. 524. — Les actions en réparation de dommages en cas d'abordage se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Le demandeur peut, à son choix, saisir aux fins de réparation le tribunal :

- du domicile du défendeur ;
- de celui du port ivoirien dans lequel l'un ou l'autre navire s'est réfugié en premier lieu ou a été saisi ;
- dans le ressort duquel l'abordage s'est produit.

#### TITRE II

##### L'ASSISTANCE

##### CHAPITRE I

##### *Les dispositions communes*

Art. 525. — L'assistance des navires en danger, ainsi que les services de même nature rendus entre navires et bateaux de navigation intérieure, sont soumis aux dispositions du présent titre, sans tenir compte des eaux où ils ont été apportés.

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

Art. 526. — Au sens du présent titre, on entend par :

— dommage à l'environnement tout préjudice matériel pour la santé de l'homme, la faune ou la flore marine ou pour les ressources de la mer, des lagunes, des fleuves, estuaires et canaux ou dans les zones adjacentes, causé notamment par pollution, contamination, incendie, explosion ou par des événements similaires ;

— bien, tout bien qui n'est pas attaché de façon permanente et intentionnelle au littoral ou aux rives et comprend le fret en risque.

Art. 527. — Les dispositions du présent titre sont applicables aux navires appartenant à l'Etat ou qui sont affectés à un service public.

Elles ne s'appliquent pas aux navires de guerre, aux plateformes fixes ou flottantes ni aux unités mobiles de forage au large lorsque ces plateformes ou unités sont affectées, là où elles se trouvent, à l'exploration, à l'exploitation ou à la production de ressources minérales du fond de la mer, des lagunes, fleuves, estuaires et canaux.

Art. 528. — Les dispositions de la présente loi s'appliquent à toute opération d'assistance à moins qu'un contrat en dispose autrement.

Le capitaine peut conclure des contrats d'assistance au nom du propriétaire du navire. Des contrats d'assistance peuvent être conclus par le capitaine ou le propriétaire du navire pour le compte du propriétaire des biens se trouvant à bord.

Art. 529. — Tout contrat d'assistance est nul ou modifié si :

— le contrat a été conclu sous une pression abusive ou sous l'influence du danger ;

— le service rendu ne présente pas les caractères d'une véritable assistance, nonobstant la qualification que les parties lui ont donnée.

#### CHAPITRE 2

##### *Les obligations de l'assistant du propriétaire et du capitaine*

Art. 530. — Tout capitaine est tenu, sans que son intervention ne présente un danger pour son navire, son équipage ou ses passagers, de prêter assistance à toute personne trouvée en mer et dans les voies d'eaux intérieures, en danger de disparaître dans les eaux.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable de la violation par le capitaine de l'obligation énoncée à l'alinéa précédent.

Art. 531. — L'assistant a, envers le propriétaire du navire ou des autres biens en danger, l'obligation :

— d'effectuer les opérations d'assistance avec le soin approprié ;

— d'agir avec le soin approprié pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, lorsqu'il s'acquitte de l'obligation au premier tiret ;

— de chercher à obtenir l'aide d'autres assistants chaque fois que les circonstances l'exigent raisonnablement ;

— d'accepter l'intervention d'autres assistants lorsqu'il est raisonnablement prié de le faire par le capitaine ou le propriétaire du navire ou des autres biens en danger. Il est néanmoins entendu que le montant de la rémunération n'est pas affecté s'il s'avère que cette demande n'était pas raisonnable.

Art. 532. — Le capitaine et le propriétaire du navire ou le propriétaire des autres biens en danger ont, envers l'assistant, l'obligation :

— de coopérer pleinement avec lui pendant les opérations d'assistance ;

— d'agir avec les soins voulus pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement ;

— d'en accepter la restitution lorsque l'assistant le leur demande raisonnablement et que le navire ou les autres biens ont été conduits en lieu sûr.

#### CHAPITRE 3

##### *Les droits des assistants*

Art. 533. — Les opérations d'assistance qui ont eu un résultat utile donnent droit à une rémunération.

Sauf disposition conventionnelle contraire, aucun paiement n'est dû si le secours prêté n'a pas eu de résultat utile.

La rémunération, à l'exclusion des intérêts et des dépens, ne peut dépasser la valeur du navire et des autres biens sauvés.

Art. 534. — Les services rendus malgré la défense expresse et raisonnable, du propriétaire ou du capitaine du navire ou du propriétaire de tout autre bien en danger qui n'est pas et n'a pas été à bord du navire, ne donne droit à aucune rémunération.

Art. 535. — Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance apportée au navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services qui dépassent ce qui peut raisonnablement être considéré comme l'exécution normale d'un contrat de remorquage.

La présente disposition est applicable au pilote du remorqueur.

Art. 536. — Une rémunération est due encore que l'assistance ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

Art. 537. — Il n'est dû aucune rémunération par les personnes sauvées.

Le sauveteur de vies humaines qui a participé aux services rendus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu aux opérations d'assistance a droit à une part équitable du paiement alloué à l'assistant pour avoir sauvé le navire ou d'autres biens ou pour avoir prévenu ou limité les dommages à l'environnement.

Art. 538. — Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et à défaut par le tribunal.

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

La juridiction compétente peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont par leur faute rendu l'assistance nécessaire ou qu'ils se sont rendus coupables de vol, recel ou autres actes frauduleux.

Art. 539. — La rémunération est fixée compte tenu des critères suivants, sans égard à l'ordre dans lequel ils sont présentés ci-dessous :

— l'étendue du succès obtenu par l'assistant ;

— la valeur du navire et des autres biens sauvés ;

— l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement ;

— la nature et l'importance du danger ;

— l'habileté et les efforts des assistants pour sauver le navire, les autres biens et les vies humaines ;

— le temps passé, les dépenses effectuées et les pertes subies par les assistants ;

— le risque de responsabilité et les autres risques courus par les assistants ou leurs matériels ;

— la promptitude des services rendus ;

— la disponibilité et l'usage de navires ou d'autres matériels destinés aux opérations d'assistance ;

— l'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel de l'assistant.

Art. 540. — Le paiement de la rémunération doit être effectué par toutes les parties intéressées au navire et aux autres biens sauvés en proportion de leur valeur respective.

Si l'une des parties intéressées a effectué le paiement de l'ensemble de la rémunération due, elle a un droit de recours contre les autres parties pour leur part respective.

Art. 541. — Si l'assistant a effectué des opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement, il a droit de la part du propriétaire, indépendamment de l'indemnité prévue à l'article 533 de la présente loi, à une indemnité spéciale égale à trente pour cent des dépenses engagées par l'assistant.

La juridiction compétente peut, en se fondant sur les critères fixés par l'article 539 augmenter l'indemnité spéciale sans que celle-ci représente plus de cent pour cent des dépenses au titre de l'assistance.

Les dépenses de l'assistant à prendre en compte pour l'évaluation de l'indemnité spéciale, comprennent les débours qu'il a raisonnablement engagés ainsi qu'une somme équitable pour le matériel et le personnel effectivement et raisonnablement utilisés, compte tenu des critères énoncés aux huitième, neuvième et dixième tirets de l'article 539 de la présente loi.

L'assistant a été négligent et n'a pu de ce fait, prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, il peut être privé de la totalité ou d'une partie de l'indemnité spéciale due en vertu du présent article.

Art. 542. — La rémunération est répartie entre assistants sur la base des critères prévus par l'article 539 de la présente loi.

Art. 543. — Si le navire qui a porté assistance n'est pas exploité par son propriétaire, la moitié de la rémunération est répartie à parts égales entre l'armateur du navire et l'affrètement, après déduction des frais exposés, sauf stipulation contraire du contrat d'affrètement ou de toute autre convention entre l'armateur du navire et l'affrètement.

Art. 544. — La rémunération de l'assistant est répartie pour moitié entre le propriétaire et l'équipage du navire après déduction :

— des frais de réparation pour les dommages subis par le navire de l'assistant, sa cargaison ou tous autres biens se trouvant à bord ;

— des frais de combustible ;

— des salaires et indemnités payés au capitaine et à l'équipage, à l'occasion des opérations d'assistance.

Art. 545. — La répartition de la moitié de la rémunération nette revenant au capitaine et à l'équipage, conformément aux conditions prévues à l'article 544 de la présente loi, est effectuée comme suit :

— le capitaine reçoit un tiers et les membres de l'équipage deux tiers ;

— la part revenant à l'équipage est partagée entre ses membres, proportionnellement au montant de leur salaire.

Toutefois les membres de l'équipage ayant pris des risques particuliers peuvent concourir à la répartition pour plusieurs parts leur revenant.

La part attribuée au capitaine ne doit en aucun cas être inférieure au double de la part allouée au membre de l'équipage ayant reçu la part la plus élevée.

Le pilote se trouvant à bord du navire, lorsque des opérations d'assistance sont entreprises, a droit à une part de la rémunération ; cette part est prélevée sur le montant alloué à l'équipage, elle doit être proportionnelle au salaire de l'officier de pont percevant le salaire le plus élevé.

Art. 546. — Dès que le calcul de la répartition de la rémunération due au capitaine et aux membres de l'équipage est effectué, le propriétaire ou l'armateur non propriétaire du navire doit leur faire savoir le montant de la rémunération auquel ils ont droit, ainsi que le plan de répartition qui a été adopté.

En cas de règlement amiable, la répartition nette des sommes affectées au titre de l'assistance est signifiée individuellement par l'armateur du navire sauvé au propriétaire et éventuellement à l'affrètement, au capitaine, au représentant de l'équipage et au pilote s'il est concerné.

Art. 547. — Les règles prévues aux articles 544 à 546 ne s'appliquent pas au capitaine et aux membres de l'équipage des navires ayant pour activité l'assistance et le sauvetage.

Art. 548. — En cas de services d'assistance rendus dans le cadre de contrats existants, aucun paiement n'est dû en vertu des dispositions du présent titre à moins que lesdits services ne dépassent ce qui peut raisonnablement être considéré comme l'exécution normale d'un contrat conclu avant que le danger ne survienne.

#### CHAPITRE 4

##### *Les créances et actions*

Art. 549. — L'assistant ne peut pas faire valoir son privilège maritime lorsqu'une garantie suffisante lui a été dûment offerte ou fournie pour le montant de sa créance, intérêts et frais compris.

Art. 550. — A la demande de l'assistant, la personne redevable d'un paiement en vertu des dispositions du présent chapitre est tenue de fournir une garantie suffisante au titre de la créance de l'assistant, intérêts et frais compris.

Sans préjudice des dispositions prévues à l'alinéa 1, le propriétaire du navire sauvé doit faire toutes diligences nécessaires pour obtenir des propriétaires de la cargaison, avant que celle-ci ne soit libérée, une garantie suffisante au titre des créances formées contre eux, intérêts et frais compris.

Le navire et les autres biens sauvés ne doivent pas, sans le consentement de l'assistant, être enlevés du premier port ou du lieu où ils sont arrivés après l'achèvement des opérations d'assistance, sans qu'une garantie suffisante au titre de la créance de l'assistant sur le navire ou les biens concernés n'ait été constituée.

Art. 551. — La juridiction compétente pour statuer sur la créance de l'assistant peut, par une décision provisoire, ordonner que celui-ci reçoive un acompte équitable et juste, assorti de modalités y compris d'une garantie s'il y a lieu, qui soient équitables et justes suivant les circonstances de l'affaire.

En cas de paiement provisoire en vertu du présent article, la garantie prévue à l'article 550 de la présente loi est réduite proportionnellement.



Art. 552. — Toutes contestations relatives à la rémunération au titre de l'assistance ou à sa répartition entre le propriétaire du navire, le capitaine et l'équipage, sont soumises Soit au tribunal du lieu où l'assistance a été apportée ou du lieu où les biens sauvés ont été amenés, soit au tribunal dans le ressort duquel se trouve le domicile réel ou élu de l'assistant.

Art. 553. — Si le navire assistant et le navire assisté battent tous deux, pavillon ivoirien et si les opérations d'assistance ont eu lieu dans les eaux territoriales de Côte d'Ivoire, toute clause attributive de juridiction à un tribunal étranger ou toute stipulation suivant laquelle compétence est donnée à un tribunal arbitral siégeant à l'étranger, est nulle.

Lorsque le navire assistant et le navire assisté ne battent pas pavillon du même Etat, ils peuvent convenir dans le contrat d'assistance de soumettre les litiges relatifs à l'exécution des opérations d'assistance à une juridiction de leur choix appliquant la loi qu'ils auront déterminée dans leur contrat.

Art. 554. — Toute action en paiement en vertu des dispositions du présent chapitre est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été engagée dans un délai de deux ans. Le délai de prescription court du jour où les opérations d'assistance ont pris fin.

La personne contre laquelle une action a été entreprise peut, avant que le délai de prescription n'arrive à son terme, prolonger celui-ci par déclaration adressée au créancier.

### TITRE III LES AVARIES

Art. 555. — Les avaries sont communes ou particulières.

Sont avaries communes les sacrifices faits et des dépenses extraordinaires exposées, sur décision raisonnable du capitaine, pour le salut commun et pressant d'un navire, de son équipage et de sa cargaison.

Sont particulières toutes les avaries qui ne sont pas classées en avaries communes. Elles sont supportées par le propriétaire de la chose endommagée ou par celui qui a exposé la dépense, sauf leurs éventuelles actions en responsabilité, en remboursement ou en indemnité.

Art. 556. — A défaut de stipulations contraires des parties intéressées, elles sont réglées conformément aux dispositions de la présente loi.

Toute clause contractuelle par laquelle le transporteur se réserve une option entre les présentes dispositions et toutes autres dispositions est réputée non écrite.

#### CHAPITRE I

##### *Le classement en avaries communes*

Art. 557. — Sont seuls admis en avaries communes les dommages et pertes atteignant matériellement les biens engagés dans l'expédition ainsi que les dépenses exposées pour ces biens lorsque ces dommages, pertes ou dépenses sont la conséquence directe de l'acte d'avaries communes décidé par le capitaine.

Les pertes ou dommages directs ou non, subis par le navire ou la cargaison par suite de retard, soit au cours du voyage, soit postérieurement, tels que le chômage du navire, ne sont pas admis en avarie commune.

Art. 558. — 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 maritime, il y a lieu à règlement d'avaries communes, sauf recours contre celui à qui la faute est imputable.

Art. 559. — Toute dépense supplémentaire, volontairement exposée pour éviter une dépense ou une perte qui aurait été classée en avaries communes, sera qualifiée elle-même, comme telle, à concurrence du montant de la dépense économisée ou de la perte évitée.

Art. 560. — Lorsque la décision de faire des sacrifices ou d'engager des dépenses a été brisée, le capitaine mentionne dès que possible dans le journal de bord les date, heure et lieu de l'événement, les motifs qui ont déterminé sa décision et les mesures qu'il a ordonnées.

Au premier port où le navire aborde, le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, d'affirmer les faits ainsi consignés sur le journal de bord.

#### CHAPITRE 2

##### *La contribution aux avaries communes*

Art. 561. — Les avaries communes sont supportées par le navire, le fret et la cargaison, évalués comme il est dit ci-après.

Art. 562. — La contribution aux avaries communes est déterminée par le rapport entre les créances résultant de l'ensemble des dépenses, pertes ou dommages admis en avaries communes et la valeur réelle des biens sauvés et des biens sacrifiés.

Art. 563. — Le navire contribue en proportion de sa valeur estimée au port où s'achève l'expédition, augmentée s'il y a lieu du montant des sacrifices qu'il a subis.

Le fret brut et le prix du passage non acquis à tout événement contribuent pour les deux tiers.

Le montant des dommages et pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour le navire au port où s'achève l'expédition. Il est égal au coût des réparations consécutives aux sacrifices subis, coût réel si elles ont été effectuées ou coût estimatif s'il n'y a pas été procédé.

Art. 564. — Les marchandises sauvées ou sacrifiées contribuent en proportion de leur valeur marchande, réelle ou supposée, estimée au port de déchargement.

Le montant des dommages ou pertes à admettre en avaries communes au titre des marchandises est égal au coût des sacrifices faits, calculé sur la base de leur valeur marchande à l'état sain au port de déchargement.

Art. 565. — Les marchandises qui ont été déclarées pour une valeur inférieure à 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. 566. — Les marchandises pour lesquelles aucun connaissement ou autre titre faisant foi de leur chargement n'a été délivré ne sont pas admises en avaries communes si elles sont sacrifiées. Elles contribuent cependant, à proportion de leur valeur réelle, si elles sont sauvées.

Art. 567. — Les marchandises chargées en pontée ne sont pas admises en avaries communes si elles sont sacrifiées. Elles contribuent toutefois, à proportion de leur valeur réelle, si elles sont sauvées.

Art. 568. — La disposition de l'article 567 ne s'applique pas en cas de chargement des marchandises en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport ou si le chargeur ou son représentant a consenti par écrit au chargement des marchandises en pontée.

Art. 569. — Les effets et bagages des membres de l'équipage et des passagers, pour lesquels aucun connaissance, reçu ou autre document faisant foi de leur chargement n'a été délivré, ainsi que les envois postaux de toute nature, sont exempts de contribution s'ils ont été sauvés.

S'ils ont été sacrifiés ou endommagés, ils participent à la répartition dans les conditions prévues aux articles 555 et suivants de la présente loi.

Art. 570. — La répartition se fait au marc le franc.

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

Art. 571. — Si, après la répartition entre les parties intéressées, mais avant le paiement des parts de la contribution, des biens sacrifiés sont récupérés par leurs propriétaires, la répartition décidée doit être révisée afin de tenir compte de la valeur des biens récupérés, déduction faite des dommages qu'ils ont subis et des frais exposés en vue de leur recouvrement.

Si le recouvrement des biens sacrifiés a lieu après le paiement de la contribution, la valeur de ces biens est partagée entre les parties ayant eu à contribuer, en proportion de leurs parts.

La valeur des biens récupérés est déterminée d'après leur valeur marchande, déduction faite des frais de recouvrement et des frais de vente.

#### CHAPITRE 3

##### *Le règlement des avaries communes*

Art. 572. — Il n'y a lieu à aucun règlement en cas de perte totale des intérêts engagés dans l'expédition.

Art. 573. — L'armateur doit s'assurer que les marchandises ayant à contribuer en avaries communes ne sont pas délivrées au destinataire avant paiement de la contribution qui leur incombe ou caution suffisante fournie par le destinataire.

En l'absence de paiement de la contribution ou de fourniture d'une caution suffisante, le capitaine peut refuser de délivrer les marchandises et demander leur consignation.

Lorsque les marchandises concernées sont des denrées périssables, le résident du tribunal compétent saisi par l'armateur ou le capitaine, statuant comme en matière de référé, ordonne la vente desdites marchandises et le produit de la vente est affecté au paiement de la contribution du propriétaire défaillant.

Art. 574. — La demande d'établissement d'un règlement d'avaries communes doit être adressée à un répartiteur par l'armateur, dans le délai de trente jours à compter de la date à laquelle s'est achevée l'expédition.

Si l'armateur ne désigne pas de répartiteur dans le délai prévu à l'alinéa précédent, toute partie intéressée peut lui demander d'en désigner un dans un délai de quinze jours.

Art. 575. — A défaut d'accord entre les parties intéressées sur la désignation d'un répartiteur ou sur le règlement d'avaries communes, un ou plusieurs experts répartiteurs sont, à la requête de la partie la plus diligente, nommés par le président du tribunal du dernier port de déchargement.

Si ce port est situé hors de la Côte d'Ivoire, les experts sont nommés par le président du tribunal du port d'attache du navire.

Art. 576. — Si le règlement du répartiteur n'est pas accepté par toutes les parties intéressées, il est soumis à l'homologation de la juridiction compétente prévu à l'article 575 de la présente loi, à la requête de la partie la plus diligente.

En cas de refus d'homologuer, le tribunal procède à la répartition en s'appuyant, au besoin, sur le règlement d'un ou plusieurs nouveaux experts répartiteurs.

Art. 577. — Toute action découlant des avaries communes se prescrit par cinq ans à compter de la date à laquelle l'expédition a pris fin.

La prescription est interrompue dans les conditions des articles 2244 à 2250 du code civil et également à partir du moment où un répartiteur est désigné.

## LIVRE VI

### LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN ET FLUVIO-LAGUNAIRE

#### TITRE I

##### LA PREVENTION DE LA POLLUTION MARINE ET FLUVIO-LAGUNAIRE

#### CHAPITRE I

##### *Les dispositions générales*

Art. 578. — Au sens du présent titre, on entend par :

— substance nuisible, notamment toute substance dont l'introduction dans la mer, les fleuves et lagunes, est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines ; de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer ou toute substance soumise à un contrôle ;

— rejet, lorsqu'il se rapporte aux substances nuisibles ou aux effluents contenant de telles substances, tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, et comprend tout écoulement, évacuation, échappement, fuite, déchargement notamment par pompage, émanation ou vidange ;

— rejet, toute opération de déversement ne couvrant pas l'immersion de déchets et autres matières en mer, au sens des dispositions prévues dans le titre III du présent livre et les déversements de substances nuisibles effectués aux fins des recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou à combattre la pollution ;

— événement, tout incident qui entraîne ou est susceptible d'entraîner le rejet à la mer d'une substance nuisible ou d'un effluent contenant une telle substance.

Art. 579. — Les dispositions du présent titre, à l'exception des navires de guerre, s'appliquent à tout navire quel que soit son pavillon, aux hydroptères, aéroglisseurs, engins submersibles, engins flottants et plates-formes fixes ou flottantes.

Art. 580. — Les dispositions du présent titre ne s'appliquent pas aux autres navires appartenant à l'Etat ou exploités par l'Etat lorsqu'ils sont utilisés exclusivement à des fins non commerciales.

Art. 581. — Les navires pétroliers transportant plus de 2000 tonnes en vrac doivent justifier d'un certificat d'assurance de responsabilité civile en cours de validité prévu par les dispositions des conventions internationales en vigueur.

Tout navire qui est tenu de posséder le certificat d'assurance prévu à l'alinéa précédent est soumis, dans les ports ou les terminaux au large relevant de la juridiction de la Côte d'Ivoire, à une inspection effectuée par les services des affaires maritimes.

Art. 582.— L'inspection prévue à l'article précédent a pour seul objet de vérifier la présence à bord du navire du certificat d'assurance en cours de validité, sauf si l'autorité maritime administrative a des raisons précises de penser que les caractéristiques du navire ou de son équipement diffèrent sensiblement de celles qui sont portées sur le certificat.

S'il n'y a pas à bord du navire de certificat d'assurance en cours de validité, l'autorité maritime administrative prend les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller avant qu'il puisse le faire sans danger excessif pour le milieu marin. L'autorité maritime administrative peut cependant autoriser le navire à quitter le port ou le terminal au large pour se rendre au chantier de réparation approprié le plus proche.

Art. 583.— L'Etat de Côte d'Ivoire élabore un plan de lutte contre la pollution marine dont l'organisation opérationnelle doit respecter les principes édictés par l'organisation maritime internationale en la matière.

Toutes les entreprises recevant des hydrocarbures et des produits chimiques ont l'obligation de disposer d'un plan de lutte approuvé par l'autorité compétente en matière de lutte contre la pollution marine et sont soumises à l'obligation d'assurance.

#### CHAPITRE 2

##### *Les rejets provenant des navires*

Art. 584.— L'autorité maritime administrative en collaboration avec le ministère chargé de l'environnement et les autorités judiciaires compétentes, enquêtent sur toute pollution provenant d'un navire ivoirien signalée par un Etat étranger, ou sur toute pollution dans les eaux sous juridiction ivoirienne.

Art. 585.— En cas de rejet par un navire étranger de substances nuisibles ou nocives dans les eaux sous juridiction ivoirienne, constaté par l'autorité maritime administrative, celle-ci fournit aux autorités de l'Etat dont le navire bat pavillon, la preuve de ce rejet afin de leur permettre de prendre les mesures appropriées, sans préjudice des poursuites qui peuvent être engagées par les autorités judiciaires compétentes en Côte d'Ivoire.

#### CHAPITRE 3

##### *L'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution*

Art. 586.— Au sens du présent chapitre, on entend par :

— accident de mer, de tout abordage, échouement ou autre incident de navigation, ou tout autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence des dommages matériels subis par un navire ou sa cargaison ;

— hydrocarbures, notamment du pétrole brut, du fuel-oil, de l'huile diesel et de l'huile de graissage ;

— substances autres que les hydrocarbures, les substances énumérées dans une liste annexée au protocole de 1978 à la convention internationale du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et les autres substances susceptibles de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources vivantes, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte aux agréments ou de gêner toutes autres utilisations légitimes de la mer ;

— intérêts connexes, les intérêts de l'Etat de Côte d'Ivoire directement affectés ou menacés par l'accident de mer et qui ont trait notamment aux : activités maritimes côtières, portuaires, lagunaires ou d'estuaires y compris les activités de pêche, constituant un moyen essentiel d'existence pour les intéressés, à l'attrait touristique de la région considérée et à la santé des populations riveraines et au bien-être de la région considérée, y compris la conservation des ressources biologiques marines, de la faune et de la flore.

Art. 587.— Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux navires et à tous engins flottants.

Art. 588.— L'autorité maritime administrative peut prendre les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents que présentent pour les côtes ivoiriennes ou pour les intérêts connexes, une pollution ou une menace de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures ou par des substances autres que les hydrocarbures, à la suite d'un accident de mer ou des actions afférentes à un tel accident, susceptibles selon toute vraisemblance d'avoir des conséquences dommageables très importantes.

Art. 589.— Le droit de l'Etat de Côte d'Ivoire de prendre des mesures, conformément aux dispositions du présent titre est exercé par l'autorité maritime administrative dans les conditions suivantes :

— consulter, avant toute prise de mesures par l'autorité maritime les autorités compétentes des autres Etat mis en cause par l'accident de mer, en particulier celle du ou des Etats du pavillon ;

— notifier sans délai les mesures envisagées aux personnes physiques ou morales qui sont connues d'elle ou qui lui ont été signalées au cours des consultations comme ayant des intérêts qui pourraient vraisemblablement être compromis ou affectés par ces mesures. L'autorité maritime prend en considération les avis que les personnes peuvent lui soumettre ;

— consulter éventuellement avant la prise des mesures appropriées, des experts indépendants ;

— prendre en cas d'urgence sans notification ou consultation préalable ou sans poursuivre les consultations en cours des mesures immédiates et appropriées aux circonstances de l'accident de mer ;

— s'assurer, avant de prendre de telles mesures et au cours de leur exécution, d'éviter tout risque pour les vies humaines, d'apporter aux personnes en détresse toute l'aide dont elles peuvent avoir besoin et de ne pas entraver le rapatriement des équipages des navires ;

— notifier sans délai aux autorités compétentes des Etats et aux personnes physiques ou morales intéressées qui sont connues, les mesures qui ont été prises en application des dispositions du présent chapitre.

#### TITRE II

##### LA RESPONSABILITÉ POUR DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Art. 590.— Au sens du présent titre, on entend par :

— *propriétaire*, la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Dans ce cas de navires qui sont la propriété d'un Etat et qui sont exploités par une compagnie ou toute autre personne enregistrée comme exploitant des navires, le terme propriétaire désigne cette compagnie ou cette personne ;

— affrèteur, toute personne physique qui loue ou exploite un navire en location, selon les termes du contrat de location ou charte-partie d'affrètement ;

— hydrocarbure, tous les hydrocarbures minéraux persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire ;

— dommage par pollution, tout préjudice ou dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, ou que cette fuite ou ce rejet se produise ou le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures ;

— mesures de sauvegarde, toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution.

Art. 591.— Les dispositions du présent titre s'appliquent exclusivement aux dommages par pollution survenus sur le territoire y compris la mer territoriale et dans tous autres espaces maritime, fluvial et lagunaire de Côte d'Ivoire ainsi qu'aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou réduire de tels dommages.

Art. 592.— Les dispositions du présent titre ne sont pas applicables aux navires appartenant à l'Etat de Côte d'Ivoire et affectés exclusivement au moment de la survenance de l'événement à l'origine de la pollution, à un service non commercial.

#### CHAPITRE 2

##### *La responsabilité du propriétaire du navire*

Art. 593.— Le propriétaire du navire au moment d'un événement ou si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier de ces faits, est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'événement.

Il en est de même de l'affrèteur en cas de contrat d'affrètement.

Art. 594.— Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution résulte :

— d'un acte de guerre, d'hostilité, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ;

— en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage ;

— en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable des autorités responsables de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation.

Art. 595.— Si le propriétaire prouve que le dommage résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne.

Art. 596.— Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être introduite contre le propriétaire, l'affrèteur, sous quelque appellation que ce soit autrement que sur la base des dispositions de la présente loi.

Sous réserve de l'alinéa 3 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur les dispositions du présent titre, ne peut être introduite contre :

— les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage ;

— le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire ;

— toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente ;

— toute personne prenant des mesures de sauvegarde ;

— tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées sous les tirets 3 et 4, à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Aucune disposition du présent titre ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire contre les tiers.

Art. 597.— Lorsqu'un événement met en cause plus d'un navire et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des exemptions prévues à l'article précédent, conjointement et solidairement responsables pour la totalité du dommage.

#### CHAPITRE 3

##### *La limitation de responsabilité du propriétaire de navires et la constitution d'un fonds de limitation*

Art. 598.— Le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité à un montant total par événement calculé sur la base des dispositions des conventions internationales en vigueur en la matière.

Il ne peut limiter sa responsabilité, s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Art. 599.— Pour bénéficier de la limitation de responsabilité, le propriétaire doit constituer un fonds à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal saisi de la demande d'indemnisation.

Le fonds peut être constitué soit en numéraire, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie jugée satisfaisante par la juridiction compétente.

Art. 600.— La distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises.

Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire, son préposé ou son mandataire ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou autre garantie financière a, à la suite de l'événement, versé une indemnité pour dommage par pollution, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, dans les droits de la personne indemnisée.

Art. 601.— Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établit qu'il pourrait être contraint de payer ultérieurement en tout ou en partie une somme pour laquelle il aurait bénéficié d'une subrogation en vertu de l'article précité si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

Art. 602.— Les dépenses effectuées et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire aux fins d'éviter ou de réduire une pollution lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

Art. 603.— L'assureur ou toute personne dont émane la garantie financière peut constituer un fonds, aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par le propriétaire.

Un tel fonds peut être constitué même lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité. Dans ce cas, les victimes conservent leurs droits à l'égard du propriétaire.

Art. 604. — Lorsque, après l'événement, le propriétaire a constitué un fonds en application des dispositions qui précèdent et est en droit de limiter sa responsabilité, aucun droit à indemnisation pour dommages par pollution résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire.

De même, aucun droit à indemnisation ne peut être exercé sur un bien appartenant au propriétaire, saisi à la suite d'une demande en réparation pour les dommages par pollution causés par le même événement.

Dans les mêmes conditions, aucune saisie ne saurait être opérée sur toute caution ou garantie au titre d'un droit à indemnisation pour dommage par pollution résultant de l'événement.

Les dispositions qui précèdent ne s'appliquent toutefois que si le demandeur peut saisir le tribunal qui contrôle le fonds et si celui-ci peut effectivement être utilisé pour couvrir sa demande.

#### CHAPITRE 4

##### *Les assurances et autres garanties financières*

Art. 605. — Le propriétaire d'un navire immatriculé en Côte d'Ivoire et transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, est tenu de souscrire une assurance ou toute autre garantie financière, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité tel que prévu par les conventions internationales en vigueur en la matière.

Art. 606. — Un certificat atteste qu'une assurance ou qu'une garantie est en cours de validité, est délivré à tout navire par l'autorité maritime administrative après que celle-ci s'est assurée que le navire satisfait aux dispositions prévues à l'article précédent.

Le certificat délivré par l'autorité maritime administrative fait partie des documents nécessaires pour autoriser l'appareillage et une copie doit être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire. Il doit comporter les renseignements suivants :

- le nom du navire et du port d'immatriculation ;
- le nom et le lieu du principal établissement du propriétaire ;
- le type de garantie ;
- les noms et le lieu du principal établissement de l'assureur ou autre personne accordant la garantie et, le cas échéant, le lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite ;
- la période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.

Art. 607. — L'autorité maritime administrative ne doit pas autoriser un navire soumis aux dispositions du présent titre et battant pavillon de la Côte d'Ivoire à commencer toute expédition maritime si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en application des dispositions de la présente loi.

Art. 608. — L'assurance ou toute garantie financière ne peut cesser ses effets pour une raison autre que l'expiration du certificat mentionné à l'article 606, qu'après un délai de trois mois à compter du jour où préavis en a été donné à l'autorité maritime administrative, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat valable n'ait été délivré avant la fin de ce délai.

Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou garantie financière ayant pour effet de faire perdre à celle-ci sa validité au regard du présent article.

Art. 609. — Le certificat délivré ou visé sous la responsabilité des autorités compétentes d'un Etat-partie aux conventions internationales en vigueur sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, est reconnu par l'autorité maritime administrative à toutes les fins des conventions précitées et est considéré comme ayant la même valeur que le certificat qu'elle délivre, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un Etat-partie aux dites conventions.

Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent pour toute convention ou protocole ratifié par la Côte d'Ivoire.

Art. 610. — L'autorité maritime administrative peut à tout moment demander à l'autorité compétente qui a délivré ou visé le certificat, de vérifier que l'assureur ou le garant porté sur ledit certificat a la capacité financière suffisante pour faire face aux impositions par les Conventions internationales en vigueur.

#### CHAPITRE 5

##### *Les droits et actions*

Art. 611. — Toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire ou de l'affrètement pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut, même lorsque le propriétaire ou l'affrètement n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, se prévaloir des limites de responsabilité prévues au présent titre.

Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire ou l'affrètement est lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de sa faillite ou de sa mise en liquidation.

Le défendeur peut également se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire ou de l'affrètement, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il est fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire ou l'affrètement contre lui.

Le défendeur peut, dans tous les cas, obliger le propriétaire du navire ou de l'affrètement à se joindre à la procédure.

Art. 612. — Les actions en indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sont prescrites dans un délai de trois ans à compter de la date où le dommage est survenu.

Art. 613. — Les juridictions ivoiriennes sont exclusivement compétentes pour connaître des demandes d'indemnisation :

— lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire ivoirien, y compris l'ensemble des espaces maritimes et des eaux sous juridiction de la Côte d'Ivoire ;

— lorsque des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou atténuer tout dommage par pollution sur le territoire ivoirien, y compris les espaces et eaux précités.

Art. 614. — Les juridictions ivoiriennes sont seules compétentes pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds constitué conformément aux dispositions du présent titre.

#### CHAPITRE 6

##### *La réparation par le fonds international d'indemnisation pour les dommages par pollution*

Art. 615. — Le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dénommé ci-après le Fonds, tel qu'institué par les conventions internationales en vigueur, est reconnu comme une personne juridique pouvant, assumer des droits et obligations et être partie à toute action engagée auprès des juridictions ivoiriennes.

Art. 616.— Le Fonds est tenu d'indemniser toute personne ayant subi un dommage par pollution si cette personne n'est pas en mesure d'obtenir une réparation équitable du propriétaire ou de l'affrètement.

Ce fonds est alimenté à proportion des quantités de pétrole brut importées par la Côte d'Ivoire. Le ministère en charge de l'environnement marin et l'autorité maritime administrative doivent s'assurer du versement de la contribution ivoirienne par l'industrie pétrolière.

Art. 617.— Les actions relatives à des demandes d'indemnisation fondées sur les dispositions des conventions internationales en vigueur ne peuvent être portées devant les juridictions ivoiriennes que dans les cas suivants :

— lorsque les dommages ont été occasionnés sur le territoire de la Côte d'Ivoire ou dans ses eaux territoriales ou si les dépenses ont été faites en vue de prévenir ou de réduire les dommages au territoire ou aux eaux territoriales ivoiriennes ;

— lorsqu'un des dommages provenant du même événement ou série d'événements ayant la même origine et ayant eu lieu dans un Etat qui est partie aux conventions internationales sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ou dus à des navires ou engins ivoiriens.

Art. 618.— En cas de pollution littorale par hydrocarbures provenant de navires affectant des intérêts multiples, l'autorité maritime administrative se charge notamment :

— d'établir la responsabilité civile du propriétaire ou de l'affrètement du navire incriminé ;

— de coordonner l'ensemble des demandes d'indemnisation après une publicité auprès des collectivités locales lésées ou qui sont intervenues pour limiter la pollution, des groupes économiques tels que les pêcheurs ou les complexes touristiques et des particuliers pour trouble de jouissance.

Art. 619.— Le Fonds peut se porter partie intervenante dans toute action contre le propriétaire du navire ou l'affrètement ou son assureur en ce qui concerne l'indemnisation de dommage par pollution.

Toute décision définitive rendue contre le Fonds dans un Etat qui est partie aux conventions internationales en vigueur sur le Fonds a effet obligatoire et peut être exécutée en Côte d'Ivoire.

### TITRE III

#### L'IMMERSION EN MER DE DECHETS EN PROVENANCE DE NAVIRES OU D'AERONEFS

Art. 620.— Au sens de la présente loi, on entend par immersion, tout rejet délibéré dans la mer de déchets et autres matières à partir de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages placés en mer ou tout sabordage en mer de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages placés en mer.

Art. 621.— Est interdite l'immersion des déchets ou autres matières sous quelque forme et dans quelque condition que ce soit, à l'exception de ceux dont l'immersion est subordonnée à la délivrance d'un permis.

Art. 622.— Les ministres chargés des Affaires maritimes, de l'Environnement et de l'Industrie déterminent conjointement :

— la liste des déchets et autres matières dont l'immersion en mer est subordonnée à la délivrance préalable d'un permis spécifique ;

— la liste des déchets et autres matières dont l'immersion en mer est subordonnée à la délivrance préalable d'un permis général.

Art. 623.— L'autorité maritime administrative, avec le concours des autres ministères concernés délivre les permis spécifiques et les permis généraux, enregistre la nature et les quantités de toutes les matières dont l'immersion est autorisée, ainsi que le lieu, la date et la méthode d'immersion. Elle surveille également l'état des eaux maritimes après immersion.

Art. 624.— L'autorité maritime administrative transmet à l'autorité judiciaire avec les résultats de son enquête les constatations faites pour tout rejet constaté provenant des navires ivoiriens ou étrangers dans sa zone économique exclusive et ses eaux nationales.

Art. 625.— L'autorisation des rejets ponctuels et le sabordage en mer de navires inutilisables, après leur dépollution, est précédée d'une étude d'impact.

Art. 626.— Le ministre chargé des Affaires maritimes et les ministres chargés de l'Environnement et de la Défense déterminent les modalités de contrôle de l'immersion en mer de déchets et autres matières.

Les autorités administratives mentionnées à l'alinéa 1 du présent article, déterminent également les modalités et procédures de retrait, de stockage et de traitement avant enfouissement ou déversement à terre des déchets provenant des navires et aéronefs.

## LIVRE VII

### L'EXPLOITATION COMMERCIALE DU NAVIRE

#### TITRE I

##### L'AFFRETEMENT DU NAVIRE

##### CHAPITRE I

##### *Les dispositions générales*

Art. 627.— Par le contrat d'affrètement, le frètement s'engage moyennant rémunération à mettre un navire à la disposition de l'affrètement.

Le contrat d'affrètement ou charte-partie est conclu par écrit à peine de nullité.

Les conditions et les effets des contrats d'affrètement sont définis par les parties et, à défaut, par les dispositions du présent titre.

Art. 628.— Le contrat d'affrètement est régi par la loi du pavillon du navire, à moins que les parties n'en aient convenu autrement.

Le contrat d'affrètement est conclu au voyage, à temps, coque nue, ou à l'espace.

Art. 629.— Les opérations d'affrètement ou de frètement de tout navire, à destination ou au départ des ports ivoiriens, pour compte propre ou pour compte de tiers, par tout transporteur maritime, tout chargeur, tout courtier ou par tout autre intermédiaire quels que soient sa nationalité et son lieu de résidence, sont soumises à l'autorisation préalable de l'autorité maritime.

Toutefois les affrètements d'espace peuvent faire l'objet d'une déclaration *a posteriori* dans les quinze jours suivant le départ ou l'arrivée du navire.

La délivrance de l'autorisation prévue à l'alinéa 1 est soumise au paiement d'une taxe dont le montant est fixé par la loi de finances.

Art. 630.— En cas d'affrètement, l'affrètement peut, avec l'accord du frètement, sous-affrètement le navire.

Le contrat de sous-affrètements ne modifie pas d'affrètement.

Art. 631.— Le changement de propriétaire, frètement du navire, au cours de l'affrètement ne produit pas d'effet sur l'exécution de la charte-partie.

Le frêteur qui a vendu le navire demeure responsable conjointement avec le nouveau propriétaire du navire, de toutes les obligations résultant du contrat d'affrètement en cours.

Art. 632.— L'affrêteur est responsable à l'égard du frêteur et des propriétaires des autres marchandises transportées sur le navire, des pertes ou dommages résultant d'une violation des prescriptions légales et réglementaires, en particulier celles relatives à une interdiction d'importation, d'exportation ou de transit de marchandises de contrebande.

De même l'affrêteur est responsable à l'égard de l'Etat du port d'embarquement ou débarquement des dommages résultant du transport de marchandises illicites et prohibées ou dont le conditionnement et le transport font l'objet de réglementation spécifique.

Le frêteur peut à tout moment faire décharger les marchandises illicites et prohibées dans un port quelconque. Il a droit à la totalité du fret dû pour leur transport.

Art. 633.— Les rapports entre le frêteur et l'affrêteur sont régis par les dispositions prévues dans la charte-partie, même si en vertu de celle-ci un ou plusieurs connaissements ont été émis.

Art. 634.— Le frêteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement du prix de l'affrètement.

Art. 635.— La prescription des actions nées du contrat d'affrètement ou de sous-affrètement est de deux ans. Le délai court à partir de la fin du contrat, même si celle-ci intervient avant le terme prévu, pour quelque raison que ce soit.

Les conditions d'application du présent chapitre sont déterminées par voie réglementaire.

## CHAPITRE 2

### *Les différents types d'affrètements*

#### Section 1

##### *L'affrètement au voyage*

Art. 636.— Par le contrat d'affrètement au voyage, le frêteur s'engage à mettre, totalement ou partiellement, un navire à la disposition de l'affrêteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages.

L'affrêteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.

Art. 637.— La charte-partie doit contenir, au moins, les mentions suivantes :

- les éléments d'individualisation du navire ;
- les noms et domiciles du frêteur et de l'affrêteur ;
- la précision si l'affrètement est total ou partiel et, dans ce dernier cas, l'indication des cales ou autres espaces mis à la disposition de l'affrêteur ;
- l'indication du genre de voyage à effectuer ;
- les lieux et dates de chargement et de déchargement ;
- le taux de fret et ses modalités de paiement ;
- l'importance et la nature de la cargaison ;
- le temps prévu pour le chargement et le déchargement.

Art. 638.— Le frêteur est tenu de présenter à la date et au lieu convenus le navire et de le maintenir en bon état de navigabilité pendant le voyage, convenablement armé, équipé et apte à accomplir les opérations prévues dans la charte-partie. Il veille également au bon état des conteneurs et autres engins qu'il fournit pour la réception, le transport et la conservation des marchandises.

Art. 639.— L'affrêteur s'engage à payer le prix de l'affrètement et à mettre à bord la quantité de marchandises énoncée par la charte-partie. A défaut, il paie la totalité du fret prévu pour cette quantité.

Art. 640.— Si le poste de chargement n'a pas été fixé dans la charte-partie, le frêteur doit présenter le navire au lieu désigné par l'affrêteur.

A défaut de désignation en temps utile, du poste de chargement par l'affrêteur, le frêteur présente le navire au poste fixé par les autorités du port.

Art. 641.— Le frêteur est tenu d'informer l'affrêteur que le navire est arrivé au lieu de chargement et qu'il est prêt à charger. Cet avis est donné au moment convenu par les parties au contrat, et au plus tôt lorsque le navire se trouve au port de chargement ou à l'entrée de celui-ci.

Si le poste de chargement est précisé dans la charte-partie ou s'il a été indiqué par l'affrêteur, l'avis est donné lorsque le navire est prêt à s'amarrer à ce poste de chargement.

L'avis que le navire est prêt à charger est à délivrer par écrit pendant les heures de bureau à la personne désignée par l'affrêteur. Tout avis remis en dehors des heures de bureau est considéré comme délivré à la première heure de reprise du travail dans les bureaux.

Art. 642.— Le frêteur ne peut refuser l'exécution d'opérations de remorquage dans le port ou le déplacement du navire d'un poste de chargement à un autre quel que soit le chargement qui a été convenu, si l'affrêteur le demande et rembourse les frais résultant des opérations ainsi effectuées et si l'opération envisagée ne présente pas de danger pour le navire.

Art. 643.— Si un cas de force majeure empêche pour un temps le départ du navire, le contrat d'affrètement subsiste sans qu'il y ait lieu à dommages et intérêts en raison du retard.

Le contrat subsiste et il n'y a lieu à aucune augmentation de fret si la force majeure survient pendant le voyage.

Art. 644.— L'affrêteur a également droit à une réduction convenable du fret et à la réparation du dommage subi, si le frêteur ne met pas à sa disposition toutes les parties du navire prévues par la charte-partie.

Art. 645.— L'affrêteur peut remplacer les marchandises prévues dans la charte-partie, à condition que le frêteur y consente. Le fret payé par l'affrêteur ne peut cependant être inférieur à celui qui a été stipulé dans la charte-partie.

Lorsque l'affrêteur charge sur le navire une quantité de marchandises inférieure à celle stipulée dans la charte-partie, le frêteur peut compléter la cargaison par d'autres marchandises si l'affrêteur y consent. Dans ce cas, le fret dû par l'affrêteur est réduit, proportionnellement à la quantité de marchandises fournie par le frêteur.

Art. 646.— Le navire est mis à la disposition de l'affrêteur, aux fins de chargement et de déchargement de la cargaison, pendant les jours de planche ou staries ; ce délai ne donne pas lieu à rémunération. En cas de dépassement de ce délai, l'affrêteur doit des surestaries qui sont un supplément de fret.

Le point de départ et la computation des jours de planche et des surestaries ainsi que la rémunération due au frêteur au titre des surestaries sont réglés conformément au texte en vigueur en matière de computation de délai.

Art. 647.— Si le chargement du navire n'a pas été achevé à la fin de la période de surestaries, le frêteur a droit au fret prévu pour la quantité de cargaison non chargée.

La charte-partie peut cependant prévoir les conditions dans lesquelles un délai supplémentaire, appelé contre-surestaries, est accordé par le frêteur, à l'expiration de la période de surestaries, en vue de permettre l'achèvement du chargement de la cargaison.

Dans ce cas, le frèteur ne peut faire partir le navire avec un chargement incomplet avant l'expiration de ce délai supplémentaire.

A défaut de convention entre les parties, la rémunération due au frèteur pour les contre-surestaries est égale à celle des surestaries, majorées de cinquante pour cent.

Art. 648.— Le frèteur est tenu de payer à l'affrèteur une prime de célérité si le chargement ou le déchargement du navire a été effectué par l'affrèteur avant l'expiration de la période de jours de planche stipulée dans la charte-partie.

Si le taux de cette prime n'a pas été fixé dans la charte-partie, il est égal à la moitié de la rémunération due pour les surestaries. Les jours non ouvrables sont exclus du calcul des heures et des jours épargnés pour le frèteur.

Le montant de la prime de célérité est déductible de celui des surestaries dues par l'affrèteur.

Art. 649.— Le frèteur reste responsable des marchandises reçues à bord par le capitaine dans les limites prévues à la charte-partie.

Le frèteur peut néanmoins se libérer de cette responsabilité en prouvant notamment :

- qu'il a satisfait à ses obligations de frèteur ;
- que les pertes ou les dommages ne proviennent pas d'un manquement à ses obligations ;
- que les pertes ou les dommages sont dus à une faute nautique du capitaine, ou de ses préposés.

Art. 650.— Le frèteur doit accomplir le voyage dans les délais et par la route qui ont été stipulés dans la charte-partie et, à défaut, dans les délais usuels et par la route ordinaire.

Le déroutement du navire effectué afin de sauver des vies humaines, le navire ou la cargaison, ne sera pas considéré comme une violation du contrat d'affrètement.

Le frèteur est tenu d'informer sans délai l'affrèteur de tout retard ou déroutement lors de l'exécution du transport.

Art. 651.— Le transbordement de la cargaison ne peut être effectué, à moins que l'affrèteur y ait consenti. Un tel transbordement peut cependant être effectué sans l'accord préalable de l'affrèteur, s'il est rendu nécessaire en vue de la poursuite du transport de la cargaison ou en raison d'avaries au navire.

Le frèteur a droit, dans ce cas, au paiement d'un fret proportionnel de distance, à moins que l'interruption du voyage soit imputable à des faits dont il répond.

Art. 652.— Si le navire ne peut pas entrer dans le port de destination ou ne peut pas y décharger sa cargaison, à la suite d'un événement de force majeure ou pour toute autre cause non imputable au frèteur, celui-ci est tenu d'en aviser immédiatement l'affrèteur.

Si l'affrèteur n'a pas donné au frèteur, dans un délai raisonnable, les renseignements quant au lieu de déchargement de la cargaison, le frèteur peut ordonner au capitaine, soit de décharger les marchandises dans le port sûr le plus proche, soit de ramener la cargaison au port de chargement. Dans tous les cas, l'affrèteur est tenu de payer le fret de distance.

Art. 653.— Si le fret et la rémunération due au titre des surestaries et des contre-surestaries ne lui sont pas payés par l'affrèteur, le frèteur peut, avec l'autorisation du tribunal compétent, faire consigner les marchandises et sommer l'affrèteur de payer le fret ou fournir une caution suffisante sous huitaine.

A l'expiration de ce délai, le frèteur peut procéder comme en matière de gage.

Art. 654.— Si l'affrèteur ou son représentant ne se présente pas au lieu de déchargement, refuse de décharger les marchandises, ou retarde le navire de telle sorte que les opérations de déchargement ne puissent être terminées avant l'expiration du délai de déchargement, le frèteur a le droit de faire débarquer les marchandises et de les faire déposer en lieu sûr pour le compte et aux risques de l'affrèteur. Il doit aviser sans délai l'affrèteur de la mise en dépôt des marchandises.

Art. 655.— Si les opérations de déchargement et de mise en dépôt mentionnées à l'article précédent dépassent le délai de déchargement et les surestaries prévues dans la charte-partie, le frèteur a droit à une indemnité pour le retard subi. Cette indemnité est calculée dans les mêmes conditions que celle due pour les contre-surestaries pendant le chargement.

Art. 656.— Le frèteur peut rompre le contrat d'affrètement et exiger le paiement d'une indemnité si le port de chargement à option n'a pas été indiqué en temps utile ; il en est de même si le port de chargement désigné par l'affrèteur n'est pas sûr.

Art. 657.— La rupture du contrat d'affrètement peut être demandée par l'affrèteur si le navire arrive en retard au port de chargement ou s'il n'est pas en état de navigabilité.

Cependant le frèteur peut établir que le retard ou le délai requis pour mettre le navire en état de navigabilité permettaient d'exécuter le contrat d'affrètement sans dommage pour l'affrèteur.

Art. 658.— Avant le départ du navire et sans qu'une faute n'ait été imputable à l'une ou l'autre des parties, le contrat d'affrètement est rompu sans dommages-intérêts de part et d'autre dans les cas suivants :

- le navire a été ou est devenu irréparable à la suite d'un accident ;
- le navire a été réquisitionné ou interdit d'appareiller par les autorités compétentes ;
- une interdiction de commerce a été décidée par le pays dans lequel le navire doit se rendre ;
- un événement de force majeure rend l'exécution du voyage impossible.

Art. 659.— L'affrèteur peut rompre le contrat d'affrètement avant le début du chargement, il doit, dans ce cas, indemniser le frèteur pour le préjudice qu'il a subi.

L'indemnité due ne peut être supérieure au montant du fret.

Art. 660.— En cas de rupture du contrat d'affrètement par le frèteur, celui-ci doit veiller à la conservation en bon état des marchandises et à leur acheminement à destination, si l'affrèteur ne lui a pas donné de renseignements précis à leur sujet.

Art. 661.— En cas d'interruption du voyage pour une cause non imputable au frèteur, l'affrèteur est tenu au paiement d'un fret de distance si les marchandises ont été transportées, et conservées en bon état.

Le fret de distance correspond à la partie du fret qui est due, proportionnellement à la partie du voyage stipulé qui a été effectuée.

#### Section 2

##### *L'affrètement à temps*

Art. 662.— Par le contrat d'affrètement à temps, le frèteur s'engage à mettre à la disposition de l'affrèteur un navire armé, équipé et apte à l'usage stipulé dans la charte-partie, pour une durée déterminée.



Art. 663. — La charte-partie doit contenir, entre autres, les mentions suivantes :

- les éléments d'individualisation du navire ;
- les noms et domiciles du frèteur et de l'affrèteur ;
- les activités commerciales auxquelles le navire peut être employé et les zones géographiques dans lesquelles il peut entreprendre la navigation ;
- le montant du fret et les modalités de son paiement ;
- la durée pour laquelle le contrat d'affrètement est conclu ;
- le lieu et la date auxquels le navire devra être mis à la disposition de l'affrèteur.

Art. 664. — Le frèteur s'engage à présenter à la date et au lieu convenus le navire désigné et à le maintenir en bon état de navigabilité pendant toute la durée du contrat, conformément aux stipulations de la charte-partie.

Le frèteur conserve la gestion nautique du navire ; à ce titre, le capitaine et les membres de l'équipage demeurent ses préposés et sont tenus de suivre ses instructions pour tout ce qui concerne la gestion nautique. Il doit assurer le navire, payer les salaires et accessoires des salaires de l'équipage.

Il doit par ailleurs supporter les frais de réparation et d'entretien nécessaires pour maintenir le navire en état de navigabilité.

L'affrèteur est tenu d'accorder au frèteur le temps nécessaire à l'exécution des travaux mentionnés à l'alinéa précédent.

Art. 665. — La gestion commerciale du navire appartient à l'affrèteur.

L'affrèteur est tenu de supporter tous les frais inhérents à l'exploitation commerciale du navire, en particulier les soutes, en quantité et en qualité nécessaires, ainsi que le paiement des heures supplémentaires effectuées par l'équipage.

Le capitaine et les membres de l'équipage sont tenus, dans les limites des dispositions prévues dans la charte-partie, de respecter les instructions de l'affrèteur pour tout ce qui concerne la gestion commerciale.

Art. 666. — Le fret court du jour où le navire est mis à la disposition de l'affrèteur dans les conditions du contrat. Sauf convention contraire des parties, le fret est payable par période d'un mois et d'avance. Le fret payé n'est pas acquis à tout événement.

Le fret n'est pas dû pour les périodes durant lesquelles le navire est commercialement inutilisable, si du moins l'immobilisation dépasse vingt-quatre heures.

Art. 667. — Si le frèteur a informé l'affrèteur que le navire ne serait pas mis à sa disposition dans les délais stipulés à la charte-partie, l'affrèteur doit, dans un délai raisonnable, informer le frèteur qu'il n'entend pas poursuivre le contrat.

Art. 668. — Le frèteur est tenu de faire effectuer au navire les voyages demandés par l'affrèteur, dans les conditions prévues à la charte-partie. Il peut cependant refuser tout voyage susceptible d'exposer le navire et les personnes se trouvant à son bord à des risques qui ne pouvaient raisonnablement être prévus lors de la conclusion du contrat d'affrètement. Le frèteur peut également refuser le chargement à bord du navire de cargaisons inflammables, d'explosifs et de toutes autres marchandises dangereuses.

Art. 669. — Le frèteur est responsable des dommages subis par la marchandise s'il est établi qu'ils sont dus à un manquement à ses obligations, sauf dans le cas de la faute nautique du capitaine ou des autres préposés.

L'affrèteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale.

Art. 670. — Si la durée du dernier voyage dépasse la date convenue pour l'échéance du contrat, ce dernier est prolongé jusqu'à l'arrivée du navire au port où il doit être restitué au frèteur. Celui-ci a droit, pour la période de prolongation de l'affrètement, au fret qui avait été stipulé dans la charte-partie, à moins qu'il n'en ait été convenu autrement.

L'affrèteur doit indiquer en temps utile au frèteur la date et le port de la restitution du navire.

Art. 671. — Si l'affrèteur ne paie pas le fret convenu à l'échéance, le frèteur peut rompre le contrat et exiger de l'affrèteur des dommages et intérêts en réparation du préjudice résultant de la perte du fret et pour tous autres dommages subis.

Art. 672. — Si le navire devient inapte à l'usage stipulé dans la charte-partie, par suite d'une faute ou négligence de l'affrèteur ou de ses préposés dans l'exploitation commerciale, le frèteur conserve son droit au paiement du fret pour le temps pendant lequel le navire est inapte à l'usage prévu.

Art. 673. — En cas de perte ou de destruction du navire ou s'il est devenu irréparable, le contrat d'affrètement est rompu. L'affrèteur doit le fret jusqu'au jour où ont été reçues les dernières nouvelles du navire.

Si la perte ou la destruction du navire est imputable à l'affrèteur, celui-ci reste tenu au paiement du fret convenu dans la charte-partie. Le frèteur a également droit à une indemnisation pour les pertes et dommages qu'il a subis.

Art. 674. — Si dans l'exercice de ses fonctions, le capitaine n'a pas déclaré aux tiers avec lesquels il contracte qu'il agit pour le compte de l'affrèteur, celui-ci est responsable solidairement avec le frèteur des obligations contractées par le capitaine.

### Section 3

#### *L'affrètement coque nue*

Art. 675. — Par le contrat d'affrètement coque nue, le frèteur s'engage, contre le paiement d'un fret, à mettre un navire sans armement ni équipement ou avec un armement et un équipement incomplets, à la disposition de l'affrèteur, pour une durée déterminée.

Un affrèteur ivoirien coque nue peut bénéficier du pavillon ivoirien pendant la durée de la charte-partie si le pavillon initial du navire le permet et si le navire peut obtenir les certificats internationaux de sécurité.

Art. 676. — La charte-partie doit contenir, entre autres, les mentions suivantes :

- les éléments d'individualisation du navire ;
- les noms et domiciles du frèteur et de l'affrèteur ;
- les activités commerciales auxquelles le navire peut être employé et les zones géographiques dans lesquelles il peut entreprendre la navigation ;
- le montant du fret et les modalités de son paiement ;
- la durée pour laquelle le contrat d'affrètement est conclu ;
- le lieu et la date auxquels le navire devra être mis à la disposition de l'affrèteur.

Art. 677. — Le frèteur s'engage à présenter, à la date et au lieu convenus dans la charte-partie, le navire en bon état de navigabilité et apte à l'usage auquel il est destiné.

Pendant la durée du contrat, le frèteur a la charge des réparations et remplacements dus aux vices propres au navire.

Art. 678. — L'affrèteur a la gestion nautique et commerciale du navire. Il doit l'utiliser conformément à sa destination normale et aux stipulations du contrat d'affrètement.

En cas d'immobilisation du navire par suite d'un vice propre ou d'un cas de force majeure, le paiement du fret est suspendu pendant la période où le navire n'est plus à sa disposition, à condition que l'immobilisation dépasse vingt-quatre heures.

Art. 679. — L'affrèteur est tenu d'assurer, équiper, maintenir en bon état de navigabilité le navire et de le rendre apte aux opérations pour lesquelles il a été affrété. L'entretien du navire, les réparations et les remplacements autres que ceux dus aux vices propres, sont à la charge de l'affrèteur. Il supporte également tous les frais d'exploitation et en particulier les soutes.

L'affrèteur recrute le capitaine et les membres de l'équipage, paie leurs salaires et les accessoires de ces salaires, leur nourriture et toutes autres dépenses annexes.

Art. 680. — A l'expiration du contrat d'affrètement, l'affrèteur doit restituer le navire, à la date et au lieu stipulés, dans l'état où il l'a reçu compte tenu de l'usure normale du navire.

En cas de retard dans la restitution du navire, le frèteur a droit au paiement du fret qui avait été stipulé dans le contrat d'affrètement, pour la période comprise entre la date de l'expiration du contrat et celle de sa restitution au frèteur, à moins qu'il n'en ait été convenu autrement.

Art. 681. — L'affrèteur garantit le frèteur contre tous recours des tiers qui sont la conséquence de l'exploitation du navire.

#### Section 4

#### *Les sous-affrètements*

Art. 682. — L'affrèteur peut, dans la limite des droits qui lui sont reconnus dans la charte-partie, sous-fréter le navire, pour la totalité ou pour partie.

Le contrat de sous-affrètement ne modifie pas les conditions du contrat intervenu entre le frèteur et l'affrèteur. L'affrèteur reste tenu envers le frèteur des obligations stipulées dans la charte-partie.

Art. 683. — Le frèteur, dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affrèteur, peut agir contre le sous-affrèteur en paiement du fret qui lui est encore dû par celui-ci.

Le sous-affrètement n'établit pas d'autres relations directes entre le frèteur et le sous-affrèteur.

#### TITRE II

#### LES TRANSPORTS MARITIMES

#### CHAPITRE I

#### *Les dispositions générales*

Art. 684. — Au sens de la présente loi, on entend par :

— transports maritimes, toutes activités commerciales de transport de marchandises et/ou de passagers par voie maritime ;

— transporteur, toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur ;

— transporteur substitué, toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confiée par le transporteur et doit s'entendre ou toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée ;

— chargeur, toute personne par laquelle ou au nom et pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur. Il doit s'entendre ou de toute personne par laquelle ou au nom et pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer ;

— destinataire, toute personne habilitée à prendre livraison des marchandises ;

— marchandises, les marchandises générales ou les marchandises spécialisées en vrac solides ou liquides conteneurisées ou non. Il doit s'entendre également des animaux vivants ;

— contrat de transport par mer, tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre ; toutefois, un contrat qui implique, outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un contrat de transport par mer aux fins des dispositions du présent Titre que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer ;

— connaissement, tout document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises du chargeur par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises au destinataire contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur d'un des originaux du connaissement ;

— droit de trafic, la prérogative de jouissance reconnue à l'Etat de Côte d'Ivoire sur le trafic maritime généré par son commerce extérieur.

Art. 685. — L'Etat de Côte d'Ivoire détient un droit de trafic maritime sur les cargaisons générées par son commerce extérieur.

La participation à l'exploitation des droits de trafic est soumise à la libre concurrence.

Toutefois l'Etat de Côte d'Ivoire peut réserver au pavillon national certains trafics en raison des circonstances.

Art. 686. — Sans préjudice des redevances et taxes portuaires, la participation à l'exploitation du trafic donne lieu à la perception de droits et taxes à la charge de l'armateur et dont les montants sont fixés par la loi de finances.

L'organisation générale des transports maritimes et en particulier les mesures de régulation de ce secteur et de facilitation du trafic sont déterminées par voie réglementaire.

Art. 687. — Les pratiques anticoncurrentielles, notamment l'abus de position dominante par un armateur ou groupe d'armateurs, sont interdites conformément à la réglementation en vigueur.

Les auteurs des pratiques contraires à la concurrence sont poursuivis et sanctionnés en application des dispositions législatives et réglementaires qui les régissent et par les sanctions prévues à la présente loi.

Art. 688. — Les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les contrats de transport de marchandises par mer qui ne sont pas soumis à une convention internationale à laquelle la Côte d'Ivoire est partie, et en tous les cas aux opérations de transport et aux clauses des contrats de transport qui sont hors du champ d'application d'une telle convention, dès lors que :

— le port de chargement ou de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé en Côte d'Ivoire ;

— l'un des ports à option de déchargement est le port de déchargement effectif et que ce port est situé en Côte d'Ivoire ;

— le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis en Côte d'Ivoire ou prévoit que les dispositions de la présente loi régissent le contrat.

Art. 689. — Les dispositions du présent titre s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

Art. 690. — Les dispositions du présent titre ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement.

Toutefois, elles s'appliquent lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, pour autant qu'il régisse les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affrèteur.

Art. 691. — Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions du présent titre régissent chacune de ces expéditions.

Toutefois, lorsqu'une expédition est faite dans le cadre d'un contrat d'affrètement, les dispositions de l'article précédent sont applicables.

## CHAPITRE 2

### *Les transports de marchandises par mer*

#### Section 1

##### *Les documents de transport*

Art. 692. — Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit émettre un connaissement.

Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur.

Un connaissement signé par le consignataire ou le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur.

La signature apposée sur le connaissement peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être portée par tout autre moyen mécanique ou électronique.

Art. 693. — Le connaissement doit contenir notamment, les mentions suivantes :

— la nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse le cas échéant du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur ;

— l'état apparent des marchandises ;

— le nom et l'établissement principal du transporteur ;

— le nom du chargeur ;

— l'identité du destinataire, s'il a été désigné par le chargeur ;

— le port de chargement prévu dans le contrat de transport et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement ;

— le port de déchargement prévu dans le contrat de transport ;

— le nombre d'exemplaires originaux du connaissement, s'il en existe plusieurs ;

— le lieu d'émission du connaissement ;

— la signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom ;

— le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire ;

— l'indication, le cas échéant, que les marchandises sont transportées en pontée ;

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

— la ou les limites supérieures de responsabilité lorsqu'elles sont fixées d'un commun accord conformément à la présente loi.

Art. 694. — Une fois que les marchandises sont à bord, le transporteur doit délivrer au chargeur un connaissement dit connaissement embarqué qui, en sus des indications prévues à l'article précédent doit indiquer que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés ainsi que la date ou les dates de chargement. Si le transporteur a précédemment délivré un connaissement ou tout autre document donnant droit à ces marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, lui restituer ce document en échange d'un connaissement embarqué.

Pour satisfaire à la demande d'un connaissement embarqué de la part du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié contienne tous les renseignements qui doivent être mentionnés sur le connaissement embarqué.

Art. 695. — Le défaut d'une ou plusieurs des mentions prévues à l'article 693 n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un connaissement à condition toutefois de satisfaire aux conditions exigées au tiret 8 de l'article 684.

Art. 696. — Si le connaissement contient des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne qui émet le connaissement en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou si un connaissement embarqué a été émis, les marchandises qu'il a effectivement mises à bord ou s'il n'a pas eu des moyens suffisants de contrôler ces indications, le transporteur ou son représentant doit faire dans le connaissement une réserve précisant ces inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.

Si le transporteur ou la personne qui émet le connaissement en son nom n'y fait pas mention de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissement que les marchandises étaient en bon état apparent.

Art. 697. — A l'exception des indications pour lesquelles une réserve a été faite et dans les limites de cette réserve :

— le connaissement fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissement embarqué, de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissement ;

— la preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissement a été transmis à un tiers ou au destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

Art. 698. — Un connaissement qui ne mentionne pas le fret ou n'indique pas que le fret est dû par le destinataire constitue une présomption, sauf preuve contraire, qu'aucun fret n'est dû par le destinataire.

Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissement a été transmis à un tiers ou au destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissement.

Art. 699. — Si le transporteur émet un document autre qu'un connaissement pour constater la réception des marchandises à transporter, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la conclusion du contrat de transport et de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

Art. 700. — Toute lettre de garantie ou tout accord par lequel le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de tout préjudice résultant de l'émission par le transporteur ou par une personne agissant en son nom, d'un connaissement sans réserve quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement ou à l'état apparent des marchandises, est sans effet à l'égard de tout tiers à qui le connaissement a été transmis.

Art. 701. — La lettre de garantie ou l'accord prévu à l'article précédent est valable à l'égard du chargeur, sauf lorsque le transporteur ou la personne agissant en son nom, en s'abstenant de faire les réserves prévues à l'article 696 de la présente loi, a l'intention de léser un tiers qui agit en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement. Si, dans ce dernier cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement, le transporteur n'a droit à aucune indemnisation du chargeur.

## Section 2

*L'exécution du contrat de transport*

Art. 702.— Le transporteur est tenu, avant et au début du voyage, de faire toutes diligences nécessaires pour :

- mettre le navire en état de navigabilité ;
- armer convenablement, équiper et approvisionner le navire ;
- mettre en bon état toutes les parties du navire où les marchandises doivent être chargées.

Le transporteur doit procéder de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde et au déchargement de la marchandise.

Art. 703.— Le chargeur ou son représentant doit présenter ses marchandises aux temps et lieu fixés par la convention des parties ou l'usage du port de chargement. A défaut, il sera tenu de payer une indemnité correspondant au préjudice subi par le transporteur, inférieure ou égale au montant du fret convenu.

Art. 704.— En cas d'interruption de voyage, quelle qu'en soit la cause, le transporteur ou son représentant doit, sous peine de dommages-intérêts, faire diligence pour assurer le transbordement de la marchandise et son déplacement jusqu'au port de destination prévu.

Les frais de transbordement et le fret dû pour achever le transport sont à la charge de la marchandise lorsque l'interruption est due à des cas d'exonération de responsabilité énumérés à l'article 711 de la présente loi.

Les frais sont à la charge du transporteur dans les autres cas.

Dans tous les cas, le transporteur conserve le fret qui avait été prévu pour le voyage entier.

Art. 705.— Le chargeur doit le prix du transport ou fret.

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par fortune de mer ou par suite de la négligence du transporteur à satisfaire aux obligations de l'article 702 susmentionné.

Art. 706.— En cas de fret payable à destination, le réceptionnaire en est également débiteur s'il accepte la livraison de la marchandise sous réserve des dispositions de l'article 708 de la présente loi.

Art. 707.— Le transporteur doit adresser au destinataire un avis d'arrivée de la marchandise.

## Section 3

*La responsabilité du transporteur*

Art. 708.— La responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.

Les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains soit du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte, soit d'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour l'expédition, conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement.

De même, les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur jusqu'au moment où il effectue la livraison soit en remettant les marchandises au destinataire, soit dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce applicables au port de déchargement.

Le terme de transporteur ou de destinataire s'entend ici également de leurs préposés ou mandataires respectifs.

Art. 709.— Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si ces pertes, dommages ou retards sont survenus pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 708 de la présente loi.

Art. 710.— Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu par le contrat de transport dans le délai expressément convenu ou dans celui qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait.

Art. 711.— Le transporteur est responsable des pertes et dommages subis par la marchandise, à moins qu'il ne prouve que ces pertes et dommages proviennent de l'une des causes suivantes :

- innavigabilité du navire à condition que le transporteur apporte la preuve qu'il a satisfait à ses obligations ;
- fait constituant un événement non imputable au transporteur, imprévisible et pour lequel le transporteur, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures raisonnables pour éviter les conséquences ;
- faits de guerre ;
- fait d'ennemis publics ;
- arrêt ou contrainte de prince ;
- restriction de quarantaine ;
- incendie ;
- fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;
- grèves, lock-out ou entrave apportée au travail ;
- acte ou tentative de sauvetage de vie ou de biens en mer ou de détournement à cette fin ;
- vice propre de la marchandise ou freinte de route ;
- vices cachés de navire échappant à un examen vigilant ;
- périls, dangers ou accidents de mer.

Le chargeur ou le destinataire peut néanmoins, dans les cas ci-dessus faire la preuve que les pertes ou les dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute du transporteur, de ses préposés, ou mandataires.

Art. 712.— En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Si le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur et que, dans les circonstances de fait, la perte, le dommage ou le retard peut être imputé à ces risques particuliers, la perte, le dommage ou le retard est présumé avoir été ainsi causé, à moins qu'il ne soit prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte, en totalité ou en partie, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

Art. 713.— La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises est limitée à un montant, fixé par la réglementation ou les usages en vigueur, calculé soit par colis ou autre unité de chargement, soit par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou avariées, la limite la plus élevée étant applicable.

La limite précitée est écartée lorsque celle fixée par la convention des parties est plus avantageuse pour l'ayant droit à la marchandise.

La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard. Cette somme ne peut excéder le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises.

En aucun cas, le cumul des réparations dues par le transporteur ne peut dépasser la limite qui serait applicable en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

Art. 714. — La limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après :

— lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, il est considéré comme un colis ou unité de chargement et indiqué au connaissement émis, ou dans tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer. En dehors de ce cas, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement ;

— lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

Art. 715. — Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par les dispositions du présent chapitre sont applicables dans toute action contre le transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises faisant l'objet du contrat de transport ou pour retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle, délictuelle ou quasi délictuelle.

Si l'action prévue à l'alinéa précédent est dirigée contre un préposé ou un mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, est habilité à se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu des dispositions du présent chapitre.

Art. 716. — Le transporteur, son préposé ou son mandataire, ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité, s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de l'auteur du dommage commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérement et sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

Art. 717. — Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages du commerce considéré ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur.

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

Art. 718. — Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée et que le transporteur ne peut pas invoquer un accord pour le transport en pontée, il ne peut se prévaloir des limitations prévues aux articles 713 et 714 pour les pertes, dommages ou retards à la livraison résultant uniquement du transport en pontée.

Art. 719. — Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions du présent chapitre. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions du transporteur substitué, et de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

Le montant total des réparations dues par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par le présent chapitre.

Art. 720. — Nonobstant les dispositions de l'article 719 alinéa 1, lorsqu'un contrat de transport par mer prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique ledit contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui a eu lieu alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport.

Néanmoins, toute stipulation limitant ou excluant cette responsabilité est sans effet si aucune procédure judiciaire ne peut être engagée contre le transporteur substitué. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison a été causé par ledit événement.

Art. 721. — Toutes les dispositions de la présente loi régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent à la responsabilité du transporteur substitué pour les transports effectués par lui.

#### Section 4

##### *La responsabilité du chargeur*

Art. 722. — Le chargeur est responsable envers le transporteur, le transporteur substitué ou le navire, pour les préjudices ou dommages résultant de sa faute ou négligence ou de celles de ses préposés ou mandataires.

Les préposés ou mandataires du chargeur sont responsables des dommages ou préjudices causés par leurs fautes ou négligences, au transporteur ou au transporteur substitué.

Art. 723. — Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissement. Le chargeur doit indemniser le transporteur du préjudice résultant de l'inexactitude de ces indications.

Le chargeur reste tenu par la garantie prévue à l'alinéa 1 même si le connaissement a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnisation ne limite en aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport par mer envers toute personne autre que le chargeur.

#### Section 5

##### *Les droits et actions*

Art. 724. — A moins que le destinataire ne donne par écrit au transporteur, à son représentant ou au consignataire du navire un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises lui ont été remises, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le document de transport ou, si aucun document de transport n'a été émis, qu'elles ont été livrées en bon état. Cet avis peut être donné sur le document de livraison.

Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions de l'alinéa précédent ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné par écrit dans un délai de huit jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire ou à son mandataire désigné.

Art. 725. — Si l'état des marchandises a fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment où celles-ci ont été remises au destinataire, il n'est pas nécessaire de donner avis par écrit de la perte ou du dommage constaté.

Art. 726.— Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis qui lui est donné dans les conditions de l'article 724 a le même effet que s'il avait été donné au transporteur, et tout avis donné au transporteur a le même effet que s'il avait été donné au transporteur substitué.

Art. 727.— En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'expertise des marchandises et à la vérification du nombre de colis.

Art. 728.— Si un avis de perte ou de dommage, spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage, n'est pas donné par écrit au chargeur par le transporteur ou le transporteur substitué dans les quarante-cinq jours consécutifs suivant la plus éloignée des deux dates ci-après, celle à laquelle la perte ou le dommage s'est produit ou celle à laquelle la livraison des marchandises a été effectuée, il est présumé, sauf preuve contraire, que le transporteur ou le transporteur substitué n'a subi aucune perte ni dommage dû à une faute ou à une négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires.

Art. 729.— Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant du retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur, à son représentant ou au consignataire du navire dans un délai de trente jours à compter de la date à laquelle les marchandises ont été livrées au destinataire.

Art. 730.— Toute action relative au transport de marchandises se prescrit par deux ans.

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

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

Toute personne tenue responsable peut exercer une action récursoire même après l'expiration du délai de prescription prévu à l'alinéa 1 du présent article.

Art. 731.— Dans tout litige relatif au transport de marchandises soumis aux dispositions de la présente loi, le demandeur peut, à son choix, et nonobstant toute clause attributive de juridiction, intenter une action devant le tribunal dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après :

— l'établissement principal du ou de l'un des défendeurs ou à défaut, leur résidence habituelle ;

— le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu ;

— le port de chargement ou le port de déchargement ;

— tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport.

Art. 732.— Nonobstant les dispositions prévues à l'article précédent, une action peut être intentée devant le tribunal de tout port ou lieu où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même propriétaire a été saisi.

Aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu des dispositions du présent chapitre ne peut être engagée en un lieu non spécifié à l'article 731 ou à l'alinéa 1 du présent article.

Art. 733.— Est nulle et non avenue toute clause d'un contrat de transport qui aurait pour effet d'écarter l'application des articles 731 et 732 de la présente loi.

Art. 734.— Les parties au contrat de transport peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au transport des marchandises sera soumis à l'arbitrage.

Les parties peuvent également, après que le litige est né, convenir de le soumettre à l'arbitrage.

Art. 735.— Toute clause d'arbitrage n'est opposable au destinataire que si celui-ci a signé le titre de transport et a accepté expressément ladite clause.

Art. 736.— Lorsqu'un contrat d'affrètement prévoit que les litiges découlant de son exécution seront soumis à l'arbitrage et qu'un connaissement émis en vertu de ce contrat d'affrètement ne spécifie pas, par une clause expressément acceptée par le destinataire, que cette disposition lie le porteur du connaissement, le transporteur ne peut pas opposer cette disposition à un détenteur de bonne foi du connaissement.

Art. 737.— La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur en un lieu, sur le territoire national, où est situé l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle, ou le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu, ou le port de chargement ou le port de déchargement.

La procédure d'arbitrage peut être engagée également en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause compromissoire.

L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les dispositions prévues dans la présente loi sauf dispositions contraires des parties.

Art. 738.— Les dispositions de l'article précédent sont réputées incluses dans toute clause compromissoire. Toute disposition contraire est nulle.

Aucune disposition de l'article 732 de la présente loi n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer.

#### Section 6

#### *Le transport de marchandises dangereuses par mer*

Art. 739.— La présente section fixe les règles particulières du transport par mer des marchandises dangereuses au départ et à destination des ports ivoiriens notamment celles classées selon la nomenclature des conventions internationales en vigueur en la matière.

Art. 740.— Le transport des marchandises en colis nécessite un emballage bien adapté, étanche s'il s'agit de transport de liquides et résistant pour les gaz sous pression ainsi qu'un étiquetage et des documents déclaratifs normalisés, indiquant leur classification précise.

Art. 741.— Le chargeur est tenu d'apposer sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses.

Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit informer le transporteur ou le transporteur substitué, selon le cas, du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre.

Si le chargeur manque à cette obligation et si le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas connaissance du caractère dangereux des marchandises, le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant de rembarquement desdites marchandises.

Dans ce cas, les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.

Ces dispositions ne peuvent pas être invoquées par une personne qui a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.

Art. 742. — Les marchandises y compris les conteneurs doivent être chargés, arrimés, et assujettis pendant toute la durée du voyage conformément aux dispositions réglementaires en vigueur ou selon les instructions données par le chargeur pour le transport desdites marchandises.

Art. 743. — L'autorité maritime administrative délivre un visa pour tout embarquement ou tout transbordement de marchandises dangereuses dans les ports ivoiriens.

Les modalités d'application de l'alinéa précédent sont déterminées par voie réglementaire.

La délivrance du visa prévu à l'alinéa 1 est soumise à la perception d'une taxe dont le montant est fixé par la loi de finances.

Art. 744. — En cas d'événement entraînant ou risquant d'entraîner la perte par-dessus bord en mer de marchandises dangereuses en colis, le capitaine du navire, ou toute autre personne ayant la charge du navire envoie sans retard à l'Etat côtier le plus proche un compte-rendu détaillé sur les circonstances de l'événement et le caractère dangereux desdites marchandises.

Art. 745. — Si le navire qui subit l'événement prévu à l'article précédent est abandonné ou lorsque le compte-rendu envoyé par ce navire est incomplet ou impossible à obtenir, le propriétaire, l'affréteur, l'armateur-gérant ou l'exploitant du navire ou leur agent, doivent assumer les obligations qui incombent au capitaine au terme de la présente loi.

### CHAPITRE 3

#### *Le transport de passagers et de bagages par mer*

##### Section 1

##### *Le contrat de passage*

Art. 746. — Par le contrat de passage, le transporteur s'engage à transporter, par la voie maritime, contre une rémunération déterminée, un passager et ses bagages, et à prendre toutes les mesures nécessaires en vue de l'exécution du transport et des prestations contractuelles ou usuelles en matière de contrat de passage.

Art. 747. — Est considérée comme passager, toute personne qui est transportée par la voie maritime en vertu d'un contrat de passage.

Les dispositions des chapitres I à IV du présent titre ne s'appliquent ni au transport bénévole, ni aux passagers clandestins. Cependant, elles s'appliquent au transport gratuit lorsqu'il est effectué par une entreprise de transport maritime.

Le transport gratuit est celui où une personne est transportée par mer, à la suite d'une offre faite par un transporteur, à titre publicitaire, dans un but social ou pour tout autre motif, qui ne donne pas lieu au paiement d'une rémunération.

Le transport bénévole est le transport d'une personne par voie maritime, ne donnant lieu à aucune rémunération et pour l'exécution duquel le transporteur n'a conclu aucun contrat ou convention quelconque avec le passager.

Art. 748. — Sont considérés comme bagages :

- les objets dont le passager conserve la garde ou le contrôle ou qu'il a dans sa cabine. Ils sont désignés comme bagages de cabine ;
- les bagages ou colis contenant des effets personnels du passager, enregistrés avant le début du voyage et transportés dans les cales du navire. Ils sont désignés comme bagages de cale ;
- les véhicules enregistrés conformément au contrat de passage.

Ne sont pas considérés comme bagages, les objets ou colis pour lesquels un connaissement ou un autre document de transport a été émis.

Art. 749. — Sont considérées comme faisant partie du transport les périodes suivantes :

— en ce qui concerne le passager et ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire ;

— en ce qui concerne les bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime, sur un quai ou autre installation portuaire, depuis la prise en charge des bagages par le transporteur, ses préposés ou mandataires, jusqu'à leur remise au passager ;

— en ce qui concerne les bagages de cale et les véhicules transportés en vertu du contrat de passage, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou ses préposés ou mandataires, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, ses préposés ou ses mandataires.

##### Section 2

##### *L'exécution du contrat de passage*

Art. 750. — Le transporteur est tenu de mettre et de conserver le navire en bon état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage à entreprendre. Il doit également prendre les soins nécessaires pour assurer la sécurité des passagers et de leurs bagages.

Les bagages ne doivent pas être transportés sur le pont, à moins qu'il en ait été convenu expressément sauf si le bagage est d'un type usuellement transporté en pontée.

Art. 751. — Le voyage doit être effectué dans des délais raisonnables. Le déroutement du navire doit être justifié par un motif grave notamment pour sauver des vies humaines ou des biens en mer.

Art. 752. — Le transporteur doit veiller à ce que le passager soit logé et nourri convenablement pendant le voyage, conformément aux stipulations du contrat de passage. En cas de maladie du passager durant le transport, le transporteur doit prendre les mesures nécessaires afin de lui faire assurer les soins appropriés.

Art. 753. — Lors de la conclusion du contrat de passage, le transporteur délivre un billet de passage au passager.

Le billet de passage peut être nominatif ou au porteur. Il constitue une présomption que le prix du passage a été payé.

Si le transporteur ne délivre pas de billet de passage, il ne peut pas invoquer la limitation de sa responsabilité prévue au présent titre.

Art. 754. — Le billet de passage doit contenir les indications suivantes :

- le lieu et la date d'émission du billet ;
- le port d'embarquement et le port de destination ;
- les nom et adresse du transporteur qui conclut le contrat de passage ;
- les nom et adresse du passager, si le billet de passage est nominatif ;
- le nom du navire ;
- la date d'embarquement et, le cas échéant, du débarquement ;
- le montant du prix de passage ;
- la classe et le numéro de la cabine.

Art. 755. — Si le billet de passage est nominatif, il ne peut être cédé à un tiers sans le consentement du transporteur.

La cession du billet de passage n'est plus possible après le commencement du voyage.

Art. 756. — Si le transport des passagers est effectué par un navire de moins de dix tonneaux de jauge brute ou par un bâtiment effectuant des services portuaires ou services réguliers dans des zones côtières délimitées par l'autorité maritime, un ticket de passage peut être délivré par le transporteur.

Les dispositions de l'article 754 ne sont pas applicables au ticket de passage ; celui-ci devra cependant indiquer, dans tous les cas, le nom et l'adresse du transporteur, le service effectué et le prix du passage.

Art. 757. — Lors de la réception des bagages de cale et de véhicules transportés en vertu du contrat de passage, le transporteur délivre un récépissé.

La restitution des bagages de cale et de véhicules s'effectue contre remise du récépissé.

Si le transporteur ne délivre pas de récépissé pour des bagages de cale ou des véhicules, il ne peut invoquer la limitation de responsabilité prévue au présent titre.

Art. 758. — Le passager doit se présenter à embarquement dans les conditions fixées par le billet de passage.

En cas de renonciation au voyage, signifiée au transporteur au moins huit jours avant la date d'embarquement stipulée, le passager a droit à la restitution du prix du passage déjà payé.

Art. 759. — En cas d'empêchement pour cause de force majeure ou de décès du passager, le contrat est résolu par l'avis qu'en donne avant embarquement, le passager ou ses ayants droit. Le quart du prix du passage est alors dû au transporteur.

Les mêmes dispositions s'appliquent aux membres de la famille du passager empêché ou décédé qui devaient voyager avec lui.

Art. 760. — Le transporteur et le passager peuvent rompre le contrat de passage, sans dommages et intérêts de part et d'autre, si au cours du voyage prévu, le passager, le navire ou son équipage est susceptible d'être exposé à un risque de guerre, de blocus, d'émeutes, de troubles civils, de piraterie ou autre intervention de forces armées. La partie au contrat de passage qui veut utiliser cette possibilité de rupture doit en aviser l'autre partie dans les délais les plus brefs.

La rupture est possible pour les deux parties au contrat de passage même lorsque l'événement mentionné à l'alinéa précédent n'est que temporaire, mais que ses conséquences leur paraissent insurmontables.

Art. 761. — Si le navire ne part pas ou si son départ est retardé de plus de trois jours pour une cause non imputable au transporteur, chaque partie peut rompre le contrat de passage, sans dommages-intérêts de part et d'autre, sauf au transporteur à rembourser au passager, le prix de passage déjà perçu.

Si le transporteur ne peut établir que la cause de l'empêchement ou du retard ne lui est pas imputable, le passager peut obtenir des dommages-intérêts pour le préjudice qu'il aurait subi.

Art. 762. — En cas de modification importante des horaires prévus, de l'itinéraire fixé dans le contrat de passage ou des escales prévues, le passager peut demander la résiliation du contrat et des dommages et intérêts pour le préjudice subi, le cas échéant.

Art. 763. — Si le voyage est interrompu ou si le navire ne peut atteindre le port de débarquement prévu dans des délais raisonnables, le transporteur est tenu, au choix du passager, de rembourser la fraction du prix de passage correspondant à la partie du voyage non effectuée, ou de le faire transporter avec ses bagages et sans frais, jusqu'au port de débarquement par le premier navire approprié ou par un autre moyen de transport accepté par le passager.

Si le transporteur n'établit pas que la cause de l'interruption du voyage ou du retard ne lui est pas imputable, le passager peut obtenir réparation du préjudice subi.

Art. 764. — Si le passager décide de ne pas continuer le voyage pour une cause qui ne lui est pas imputable ou en raison de la survenance d'un événement imprévisible de nature à rendre impossible la poursuite du voyage ou en dégradant les conditions, il a également droit au remboursement de la fraction du prix correspondant à la partie du transport non effectuée.

Art. 765. — Le passager est tenu au respect des règles relatives au maintien de l'ordre et à la sécurité à bord du navire.

Art. 766. — Le transporteur peut faire mettre en dépôt les bagages, aux frais et risques du passager, jusqu'à ce que les créances résultant du contrat de passage aient été payées ou aient fait l'objet d'une garantie.

Si les créances du transporteur ne font pas l'objet d'un paiement ou d'une garantie dans le délai de quinze jours, le transporteur peut faire vendre les bagages, aux enchères publiques, en procédant comme en matière de gage.

### Section 3

#### *La responsabilité du transporteur dans le contrat de transport de passagers*

Art. 767. — Le transporteur est responsable du décès ou des lésions corporelles d'un passager s'il est établi qu'ils résultent d'une violation de ses obligations prescrites par le présent titre ou d'une faute commise au cours du transport ou, pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit au port de départ ou de destination, soit au port d'escale, par le transporteur lui-même ou par l'un de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

Le transporteur est responsable du décès ou des blessures corporelles du passager causés par naufrage, abordage, explosion, incendie ou défaut du navire, sauf si le transporteur prouve que l'événement qui a provoqué le décès ou les blessures n'est dû ni à sa faute ni à celle de ses préposés ou mandataires.

Le transporteur est responsable, dans les conditions prévues à l'alinéa 1 du présent article, du préjudice subi par le passager du fait d'un retard dans l'exécution du transport.

Art. 768. — Le transporteur est responsable des pertes et dommages subis par les bagages et véhicules enregistrés.

Art. 769. — La responsabilité du transporteur en cas de décès ou de lésions corporelles d'un passager est limitée, dans tous les cas, à un montant fixé suivant les conventions et usages en vigueur. Si l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

Art. 770. — La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, à un montant maximum fixé suivant les conventions et usages en vigueur, par passager et par transport.



La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris les passagers transportés dans le véhicule, est limitée, à un montant maximum fixé suivant les conventions et usages en vigueur, par véhicule et par transport.

La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux mentionnés aux alinéas 1 et 2 ci-dessus, est limitée, à un montant maximum fixé suivant les conventions et usages en vigueur, par passager et par transport.

Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur n'est engagée que sous déduction d'une franchise n'excédant pas des montants déterminés, fixés suivant les conventions et usages en vigueur, en cas de dommages causés à un véhicule et en cas de perte et dommages survenus à d'autres bagages. Les sommes ainsi fixées sont déduites du montant de la perte ou du dommage.

Toute clause du contrat de passage qui limite la responsabilité du transporteur à un montant inférieur à ceux prévus suivant les conventions et usages en vigueur est nulle et réputée non écrite.

Art. 771. — Si une action est dirigée contre un préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué en raison de dommages prévus par les dispositions de la présente loi, ce préposé ou mandataire peut, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peuvent invoquer le transporteur ou le transporteur substitué.

Art. 772. — Lorsque les limites de responsabilité prennent effet, elles s'appliquent au montant total de la réparation qui peut être obtenu dans le cadre de toutes les actions en responsabilité intentées en cas de décès ou de lésions corporelles d'un passager ou de pertes ou de dommages survenus à ses bagages.

En ce qui concerne le transport exécuté par un transporteur substitué, le montant total de réparation qui peut être obtenu du transporteur et du transporteur substitué, ainsi que de leurs préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut excéder l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à la charge soit du transporteur, soit du transporteur substitué, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable.

Dans tous les cas où le préposé ou mandataire du transporteur substitué peut se prévaloir des limites de responsabilité prévues à la présente loi, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur ou, le cas échéant, du transporteur substitué ainsi que de leurs préposés ou mandataires, ne peut dépasser ces limites.

Art. 773. — Le transporteur, son préposé ou le mandataire substitué est déchu du bénéfice des limites de responsabilité visées aux articles 770 et 772 de la présente loi, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient.

Art. 774. — Le transporteur n'est pas responsable en cas de pertes ou de dommages survenus à des pièces, des titres négociables, de l'or, de l'argenterie, de la joaillerie, des bijoux, des objets d'art ou d'autres biens de valeur, sauf si ces biens de valeur ont été déposés auprès du transporteur. La limitation de responsabilité n'est pas applicable dans ce cas.

Art. 775. — Lorsque le passager a connaissance de la nature dangereuse de ses bagages, ou sait qu'ils peuvent constituer un danger pour le navire ou les marchandises se trouvant à son bord, ou pour l'équipage et les autres passagers, il est tenu d'en aviser le transporteur avant le commencement du voyage. Il en est de même si des bagages, autres que des bagages de cabine, doivent faire l'objet de soins particuliers.

Art. 776. — Le transporteur peut interdire au passager d'emmener à bord des bagages de nature dangereuse ou susceptibles de constituer un danger pour le navire ou les marchandises, ou pour l'équipage ou les autres passagers.

Si de tels bagages ont été amenés à bord et que le transporteur n'a pas eu connaissance de leur nature, il peut les débarquer, les rendre inoffensifs ou les détruire, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.

Il en est de même si, le transporteur ayant eu connaissance de la nature des bagages, ceux-ci présentent par la suite un danger pour le navire ou les marchandises, ou pour l'équipage ou les passagers, et ne peuvent plus être gardés à bord.

Art. 777. — Si le transporteur a subi un préjudice imputable aux bagages d'un passager, celui-ci est responsable des dommages causés s'il est établi qu'ils sont dus à sa faute ou à sa négligence ou à celle d'une personne dont il répond.

Art. 778. — Le transporteur peut invoquer, dans tous les cas, l'exonération de sa responsabilité en ce qui concerne le transport d'animaux vivants voyageant comme bagages.

Art. 779. — Si tout ou partie du transport convenu est confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, dans les conditions prévues au présent chapitre, pour l'ensemble du transport. Le transporteur substitué, ainsi que ses préposés ou mandataires, sont assujettis aux dispositions du présent chapitre et peuvent s'en prévaloir pour la partie du transport qu'ils exécutent eux-mêmes.

Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, des actes et omissions du transporteur substitué ainsi que de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

Art. 780. — Tout accord spécial conclu avec un passager, en vertu duquel le transporteur assume des obligations qui ne lui sont pas imposées par le présent titre, ou au contraire renonce à des droits qui lui sont conférés par ce titre, n'est opposable au transporteur substitué que si ce dernier en convient de façon expresse et par écrit.

Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, et dans la mesure où ils le sont, leur responsabilité est solidaire.

#### Section 4

##### *Les actions en réparation*

Art. 781. — Le passager doit adresser une notification écrite au transporteur ou à son mandataire dans les cas de dommages apparents causés à des bagages, pour les bagages de cabine, avant le débarquement du passager ou au moment de ce débarquement, pour tous autres bagages, avant leur livraison ou au moment de cette livraison.

— Dans les cas de dommages non apparents causés aux bagages, dans les huit jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison ou de la date à laquelle la livraison aurait dû avoir lieu, le passager doit également adresser une notification écrite au transporteur ou à son mandataire.

Il en va de même en cas de perte, dans les quarante-cinq jours qui suivent le débarquement du passager.

Faute de se conformer aux dispositions du présent article, le passager est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état.

La notification écrite n'est pas exigée si l'état des bagages a fait l'objet d'un constat ou d'une inspection contradictoire au moment de leur réception.

Art. 782. — Une action intentée en vertu des dispositions du présent chapitre doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions énumérées ci-dessous :

— le tribunal compétent du lieu de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur ou de l'un des défendeurs ;

— le tribunal du lieu de départ ou du lieu de destination stipulé dans le contrat de transport ;

— le tribunal compétent du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un établissement, une agence ou un mandataire résidant dans l'Etat où est situé ce domicile ou cette résidence ;

— le tribunal compétent du lieu de conclusion du contrat.

Les parties peuvent aussi convenir, par un compromis d'arbitrage, de confier le règlement de leur litige à un tribunal arbitral. L'arbitre applique les dispositions de la présente loi sauf si les parties en disposent autrement.

Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé le décès ou les lésions corporelles du passager, ou les pertes ou dommages survenus à ses bagages, et qui aurait pour effet de restreindre le choix spécifié à l'alinéa 1 du présent article, est nulle et non avenue.

Art. 783. — Toute action en réparation du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager ou de pertes ou de dommages survenus aux bagages, se prescrit par deux ans.

Le délai de prescription court :

— dans le cas de lésions corporelles, à partir de la date du débarquement du passager ;

— dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû débarquer et, dans le cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès. Le délai ne peut cependant dépasser trois ans à compter de la date de débarquement ;

— dans les cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, en considérant la date la plus tardive.

Art. 784. — La cause de suspension ou d'interruption des délais de prescription sont régies par la loi de la juridiction saisie ou par celle du siège du tribunal compétent.

Cependant, en aucun cas, une instance régie par les dispositions du présent titre ne peut être introduite après l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date du débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu.

#### Section 5

#### *Les passagers clandestins*

Art. 785. — Toute personne qui, dans un port quelconque ou en un lieu à sa proximité, se dissimule dans un navire sans le consentement du propriétaire de ce navire ou du capitaine ou de toute autre personne ayant la responsabilité du navire, et qui est à bord après que le navire a quitté ce port ou ce lieu est un passager clandestin.

Art. 786. — Si, au cours du voyage d'un navire immatriculé en Côte d'Ivoire, un passager clandestin est découvert dans un port ou en mer, le capitaine du navire peut le livrer aux autorités habilitées à recevoir et à traiter les passagers clandestins, dans le premier port où le navire fait escale après la découverte de celui-ci, et dans lequel il estime que ce passager peut être traité convenablement.

Art. 787. — Lors de la remise du passager clandestin aux autorités du port de débarquement, le capitaine remet à celles-ci un rapport contenant l'indication de tous les renseignements en sa possession.

Art. 788. — L'autorité maritime administrative peut interdire la navigation dans les eaux sous juridiction ivoirienne à tout navire transportant des passagers clandestins.

Elle peut, en outre, arraisonner ou dérouter tout navire suspecté de transport de passagers clandestins.

#### TITRE III

#### LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS PAR VOIES D'EAU INTERIEURES

#### CHAPITRE I

#### *Les dispositions générales*

Art. 789. — Constituent des transports de marchandises ou de passagers par voies d'eau intérieures, tous services commerciaux réguliers de transport effectués en lagune et dans les parties navigables des fleuves par toute entreprise de transport ou groupement d'intérêts économiques de transporteurs et tout transporteur individuel.

Toutefois, ne sont pas soumis aux dispositions du présent titre le transport mixte de voyageurs et de matériels effectué par les bacs et engins spéciaux appartenant à l'Etat ainsi que le transport privé de personnel et de matériels effectué par les entreprises pour les besoins de leurs activités.

Les entreprises de transport ou groupements d'intérêts économiques mentionnés à l'alinéa 1 du présent article doivent être de droit ivoirien. Ils sont soumis dans l'exercice de leurs activités aux lois et règlements sur la concurrence. Ils doivent transmettre à l'autorité maritime, à des fins statistiques, toutes informations requises.

Art. 790. — Toute personne physique ou morale désirant exercer les activités de transport de marchandises et de passagers par voies d'eau intérieures en Côte d'Ivoire doit obtenir l'agrément préalable de l'autorité maritime administrative.

La délivrance de l'agrément est soumise à la perception d'une taxe dont le montant est fixé par la loi de finances.

Les modalités d'application de l'alinéa 1 du présent article sont déterminées par voie réglementaire.

#### CHAPITRE 2

#### *Les transports de marchandises par voies d'eau intérieures*

Art. 791. — Par le contrat de transport par voies d'eau intérieures le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par voies d'eau intérieures d'un port à un autre, d'une gare à une autre ou d'un appontement à un autre.

Le contrat de transport par voies d'eau intérieures peut être verbal ou matérialisé par un document constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.

Art. 792. — Lorsqu'un contrat prévoit le transport des marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions du présent titre régissent chacune de ces expéditions.

Art. 793. — Les dispositions du présent titre s'appliquent, quelle que soit la nationalité du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de tout autre mandataire.

Art. 794. — La responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au lieu de chargement, durant le transport et au lieu de déchargement.

Les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur à partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte, d'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour l'expédition.

Elles sont également réputées être sous la garde du transporteur jusqu'au moment où il effectue la livraison en remettant les marchandises au destinataire.

Il en est de même dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce applicables au lieu de livraison ou en remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises.

Art. 795. — Des clauses limitatives de responsabilité peuvent être inscrites sur le titre de transport prévu à l'article 791 du présent chapitre.

Cependant ces clauses ne peuvent avoir pour effet de ramener la réparation due en cas de perte ou avaries des marchandises, à un montant inférieur à celui prévu par la police d'assurance préalable-ment souscrite par le propriétaire ou toute personne assimilée.

Art. 796. — Le chargeur engage sa responsabilité envers le transporteur dans les mêmes conditions que dans le transport de marchandises par mer.

#### CHAPITRE 3

##### *Les transports de passagers et de bagages par voies d'eau intérieures*

Art. 797. — Toute personne qui est transportée par voies d'eau intérieures, en vertu d'un contrat de passage, est un passager.

Lors de la conclusion du contrat de passage, le transporteur délivre un ticket ou un billet de passage au passager.

Le ticket de passage est délivré par le transporteur si le transport est effectué dans les zones urbaines et interurbaines.

Le billet de passage est délivré par le transporteur, conformément aux dispositions du transport par mer, en cas de transport international de passagers et de bagages.

Art. 798. — Par le contrat de passage, le transporteur s'engage à transporter par voies d'eau intérieures, contre une rémunération déterminée, un passager et ses bagages et à prendre toutes les mesures nécessaires en vue de l'exécution du transport et des prestations contractuelles ou usuelles en matière de contrat de passage.

Art. 799. — Sont considérés comme bagages les objets dont le passager conserve la garde ou le contrôle, les bagages ou colis contenant des effets personnels du passager, enregistrés avant le début du voyage et les véhicules qui les accompagnent.

Art. 800. — Le contrat de passage international peut être rompu par le transporteur ou par le passager dans les mêmes conditions que pour le contrat de transport de passagers par mer.

En cas d'inexécution du contrat de passage urbain ou interurbain imputable au transporteur, le passager a droit au remboursement du prix du ticket.

Art. 801. — Le passager est tenu de respecter strictement les règles relatives au maintien de l'ordre et à la sécurité à bord de l'engin de navigation intérieure.

Le transporteur peut mettre en dépôt, pour justes motifs, les bagages du passager, et aux frais et risques de celui-ci.

Art. 802. — Le régime de la responsabilité du transporteur de passagers par mer et les règles relatives aux actions en responsabilité qui peuvent être exercées contre lui, sont applicables au transporteur de passagers par voies d'eau intérieures.

### LIVRE VIII

#### LES PROFESSIONS DES TRANSPORTS MARITIMES

##### TITRE I

##### L'ARMATEUR, LE CAPITAINE ET LE SUBRECARGUE

##### CHAPITRE I

##### *L'armateur*

Art. 803. — L'armateur est la personne physique ou morale qui exploite un ou plusieurs navires en son nom, soit à titre de propriétaire, soit à un autre titre lui attribuant l'usage du ou desdits navires.

L'armateur peut exploiter le navire à titre individuel ou en copropriété, ou dans le cadre d'une société d'armement.

Art. 804. — Quiconque désire exercer en qualité d'armateur en Côte d'Ivoire doit préalablement obtenir un agrément délivré par le ministre chargé des Affaires maritimes.

Les modalités d'application de l'alinéa précédent sont déterminées par voie réglementaire.

La délivrance de l'agrément prévu à l'alinéa 1 du présent article donne lieu à la perception d'une taxe dont le montant est fixé par la loi de Finances.

Art. 805. — L'armateur est tenu de déclarer au registre d'immatriculation de la Côte d'Ivoire tout navire qu'il a l'intention d'exploiter commercialement. Cette déclaration doit être accompagnée des documents prescrits par les dispositions de la présente loi.

Si l'armateur a l'intention d'exploiter un navire dont il n'est pas propriétaire, il doit également indiquer dans sa déclaration les nom et adresse du propriétaire du navire et le titre en vertu duquel l'usage de ce navire lui est attribué.

Art. 806. — Tout armateur doit désigner un consignataire de navire pour le représenter auprès de l'autorité maritime administrative et pour effectuer en son nom et pour son compte les opérations usuelles liées à l'expédition maritime.

Le service de consignation peut être assuré par une succursale de l'armateur.

Art. 807. — L'armateur est tenu de s'assurer que les navires qu'il exploite répondent aux exigences des dispositions législatives ou réglementaires applicables, en ce qui concerne l'état de navigabilité, la sécurité, l'armement, l'équipement et l'approvisionnement, et que d'une manière générale, ils sont dans l'état approprié pour le service auquel ils sont destinés.

##### CHAPITRE II

##### *Le capitaine et le subrecargue*

##### Section 1 : *Le capitaine*

Art. 808. — Le commandement du navire est exercé par le capitaine.

Le capitaine est nommé et révoqué par le propriétaire du navire ou par l'armateur, conformément à la convention conclue entre les parties.

Art. 809. — Le contrat d'engagement du capitaine, conclu avec le propriétaire du navire ou l'armateur ou son représentant, prend effet à compter de l'inscription du capitaine au rôle d'équipage.

Art. 810.— Le propriétaire du navire ou l'armateur peut rompre à tout moment le contrat d'engagement du capitaine ; il n'est pas tenu d'observer un délai de préavis.

Le propriétaire du navire ou l'armateur qui rompt le contrat d'engagement du capitaine n'est pas tenu de verser une indemnité si la rupture est justifiée.

Art. 811.— Le capitaine est tenu de se trouver à bord du navire pendant toute la durée du voyage en mer et d'exercer personnellement le commandement, sauf dans les cas où il s'absente du navire dans les ports pour tous motifs admis par les usages maritimes, alors qu'il n'y a pas de danger prévisible.

Art. 812.— En cas d'absence du capitaine, quel qu'en soit le motif, le second capitaine prend toutes les décisions nécessaires qu'il ne paraît pas possible d'ajourner.

Si le capitaine quitte le navire, il est tenu d'en informer le second capitaine ou l'officier du pont de garde et de lui laisser les instructions appropriées et l'indication des moyens de le joindre.

Art. 813.— En cas de décès ou de maladie du capitaine ou en cas de survenance de toute autre cause l'empêchant d'assumer le commandement du navire pendant le voyage, la direction du navire est assurée par le second capitaine jusqu'à ce qu'il soit remplacé par un nouveau capitaine.

Le propriétaire du navire ou l'armateur doit être informé sans délai de la survenance de tout fait ayant pour effet d'empêcher le capitaine d'exercer le commandement du navire.

Art. 814.— En dehors des lieux où l'armateur a son principal établissement, le capitaine représente de plein droit l'armateur pour l'exécution de tous actes relatifs aux besoins normaux du navire et de l'expédition maritime.

Art. 815.— Le capitaine est tenu, au cours de l'expédition, de veiller à la protection des intérêts des ayants droit de la cargaison et d'agir en la matière conformément aux instructions de l'armateur.

En dehors des lieux où l'armateur a son principal établissement, le capitaine peut prendre, au nom de l'armateur, toutes les dispositions conservatoires pour sauvegarder les droits de l'armateur, des passagers et des ayants droit de la cargaison.

Art. 816.— En cas de litige concernant le navire ou l'exécution de l'expédition maritime, en dehors des lieux où l'armateur a son principal établissement, le capitaine représente l'armateur en justice, aussi bien en qualité de demandeur que de défendeur, à moins que l'armateur n'ait désigné un autre représentant.

Le capitaine peut, de même, recevoir tous actes judiciaires ou extrajudiciaires adressés à l'armateur.

Art. 817.— Avant le début du voyage, le capitaine est tenu de s'assurer que le navire est en bon état de navigabilité, qu'il est convenablement armé, équipé et approvisionné, et qu'il est dans l'état approprié pour la réception, le transport et la conservation de la cargaison.

En cours de voyage, le capitaine doit s'assurer que le navire est maintenu en bon état de navigabilité et veiller également à la sécurité des personnes embarquées et à la conservation de la cargaison.

Art. 818.— Le capitaine vérifie que le chargement et l'arrimage des marchandises, ainsi que leur déchargement, sont effectués en tenant compte de la stabilité du navire, de son bon état de navigabilité et de sa sécurité.

Le capitaine veille en particulier à ce que le navire ne soit pas surchargé, et à ce que les opérations de chargement, d'arrimage et de déchargement, ainsi que le voyage en mer, soient effectués avec la célérité usuelle.

Art. 819.— Il est interdit au capitaine de charger sur le navire des marchandises pour son propre compte, sans l'autorisation expresse et écrite de l'armateur.

En cas d'infraction à l'interdiction prévue à l'alinéa précédent, le capitaine est tenu de payer à l'armateur une indemnité égale au double du fret correspondant aux marchandises ainsi chargées.

Art. 820.— Le capitaine est seul responsable de la conduite et des manoeuvres du navire. Il doit conduire le navire conformément aux principes de l'art de la navigation et selon les règles et usages maritimes internationaux, en respectant les réglementations nationales applicables dans les eaux territoriales des Etats.

Le capitaine est tenu de conduire personnellement son navire à l'entrée et à la sortie des ports, rades, lagunes, canaux et rivières, ainsi qu'à l'intérieur des ports, et dans toutes les circonstances où la navigation présente des difficultés particulières. La présence, même obligatoire, d'un pilote à bord ne dispense pas le capitaine de cette obligation.

Art. 821.— Le capitaine est tenu d'utiliser les services d'un pilote et d'un remorqueur dans les ports ivoiriens.

Art. 822.— Dans le cadre de ses fonctions, le capitaine a compétence pour :

- maintenir l'ordre à bord du navire et infliger des sanctions pour les fautes commises par les membres de l'équipage ou les passagers ;

- procéder en sa qualité d'officier de police judiciaire à une instruction préalable si une infraction pénale est commise à bord. Le pouvoir d'investigation ainsi conféré au capitaine prend fin lorsque le navire arrive dans un port. S'il s'agit d'un port ivoirien, le capitaine doit rendre compte à l'autorité maritime administrative des mesures prises, et en cas d'arrivée dans un port étranger, il doit en aviser le consul ou le représentant diplomatique de la République de Côte d'Ivoire.

Art. 823.— En sa qualité d'officier d'état civil, le capitaine consigne dans le rôle d'équipage les naissances et les décès survenus à bord du navire, pendant un voyage en mer. Il peut également en cas d'urgence recevoir un testament.

Lorsqu'une personne décède à bord, le capitaine procède à l'inventaire de ses biens et des documents qu'elle détenait, en présence de deux officiers.

En cas de disparition d'une personne se trouvant à bord, le capitaine procède à une enquête.

Art. 824.— Le capitaine est tenu d'avoir à bord :

- l'acte d'immatriculation du navire en Côte d'Ivoire ;

- le rôle d'équipage ;

- les chartes-parties et les manifestes commerciaux ;

- les titres de sécurité nationaux et internationaux afférents à la catégorie de son navire ;

- les documents commerciaux ;

- les documents de douane concernant le navire et sa cargaison ;

- tous autres documents prescrits par la présente loi et par la réglementation en vigueur.

Art. 825.— Le capitaine doit s'assurer que le livre de bord et les journaux décrivant la conduite du navire sont régulièrement tenus.

Les inscriptions doivent y être effectuées à chaque quart à la mer et signées chaque jour par le capitaine. Ces inscriptions font foi jusqu'à preuve du contraire, des faits et événements qui y sont relatés.

Il rédige personnellement le rapport de mer.

Art. 826. — S'il se produit, en cours de voyage, des événements exceptionnels intéressant le navire, les personnes se trouvant à son bord et la cargaison transportée, le capitaine dépose, dans les vingt-quatre heures de son arrivée au premier port, un extrait de son rapport de mer auprès des autorités maritimes de ce port, qui lui en délivrent récépissé.

Art. 827. — En cas de danger, le capitaine peut sacrifier les installations et les équipements du navire, ainsi que la cargaison ou engager toutes dépenses exceptionnelles en vue de sauver le navire, les personnes embarquées et les marchandises se trouvant à bord.

Art. 828. — En cas de danger pour le navire en mer, le capitaine doit demander l'assistance d'un ou de plusieurs autres navires.

Si les moyens mis en œuvre en vue de sauver le navire ont échoué et que le navire est menacé de perte totale, le capitaine est tenu de prendre toutes mesures appropriées que les circonstances lui imposent afin de sauver les personnes se trouvant à bord, et en premier lieu les passagers.

Dans la mesure du possible, le capitaine doit également veiller à sauver le livre de bord, les journaux des machines et de la radio et tous autres documents, et tenter de préserver le navire et sa cargaison. A moins que sa vie ne soit mise en danger, le capitaine ne doit pas quitter le navire aussi longtemps que subsistent des possibilités de sauver le navire et sa cargaison.

Art. 829. — Après avoir accompli toutes les diligences que lui imposent ses fonctions, le capitaine qui a fait naufrage et qui s'est sauvé seul ou avec tout ou partie de l'équipage, est tenu de se présenter devant l'autorité maritime administrative dans le premier port ivoirien qu'il atteint ou devant le consul ou le représentant diplomatique de la République de Côte d'Ivoire, s'il arrive dans un port étranger, afin d'y faire rapport sur les circonstances du naufrage et de le faire vérifier par les membres de l'équipage qui se sont sauvés avec lui.

L'autorité maritime administrative ou le consul ou le représentant diplomatique de la République de Côte d'Ivoire peut procéder à toutes vérifications jugées utiles, notamment par l'audition de passagers sauvés ou de toutes autres personnes présentes sur les lieux lors du naufrage.

#### Section 2 : *Le subrécargue*

Art. 830. — Le subrécargue est le mandataire salarié de l'armateur, de l'affrètement à bord du navire.

Sur les navires destinés au transport de marchandises par mer, il surveille les opérations de chargement et de déchargement de la cargaison et s'assure de leur bonne conservation en cours de voyage.

Sur les navires de pêche, le subrécargue veille à la bonne exécution des opérations de transformation et de commercialisation des produits de la pêche.

Art. 831. — Le contrat d'engagement du subrécargue précise quelles sont les fonctions commerciales qui lui sont attribuées. Le capitaine est présumé avoir conservé toutes celles qui n'ont pas été expressément confiées au subrécargue.

Le subrécargue ne peut exercer de fonction en matière administrative, disciplinaire ou nautique.

Art. 832. — Le subrécargue est librement choisi par l'armateur ou l'affrètement. Il est inscrit sur le rôle d'équipage en qualité d'officier et est soumis à la discipline du bord.

## TITRE II

### LES AUXILIAIRES DES TRANSPORTS MARITIMES

Art. 833. — Les dispositions de l'article 687 de la présente loi s'appliquent aux auxiliaires des transports maritimes.

Art. 834. — Nul ne peut exercer en qualité d'auxiliaire des transports maritimes, conformément aux dispositions du présent titre, s'il n'est titulaire d'un agrément délivré par l'autorité maritime.

Les modalités d'application de l'alinéa précédent sont déterminées par voie réglementaire.

La délivrance et le renouvellement de l'agrément donnent lieu à la perception d'une taxe dont le montant est fixé par la loi de finances.

Art. 835. — Les auxiliaires de transport maritime sont tenus de fournir à l'autorité maritime administrative toutes informations requises relatives à l'exercice de leur profession.

#### CHAPITRE I

##### *Le consignataire*

##### Section 1 : *Le consignataire du navire*

Art. 836. — Est consignataire du navire, toute personne morale de droit ivoirien qui, en vertu d'un mandat de l'armateur, de l'affrètement ou du capitaine s'engage à effectuer, moyennant une rémunération, pour les besoins et le compte du navire, de l'équipage ou de l'expédition maritime, les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même, ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour du navire dans un port.

Art. 837. — Un navire ne peut faire escale dans un port ivoirien si son armateur n'est pas représenté par un consignataire résidant en Côte d'Ivoire et agréé par l'autorité maritime.

Le consignataire représentant les intérêts du navire dans le port le demeure, jusqu'au départ du navire, sauf rupture du mandat pour des motifs légitimes.

Lorsqu'il en est requis par le porteur du connaissement ou par toute personne intéressée, le consignataire dont le mandat a pris fin doit fournir l'identité de celui qui le remplace.

Art. 838. — Le consignataire du navire exerce notamment les activités suivantes pour le compte de l'armateur :

- la conduite administrative du navire auprès de l'autorité maritime et le dépôt du manifeste douane ;

- la conclusion des contrats de manutention, de remorquage, de pilotage et d'avitaillement du navire ;

- la délivrance des autorisations de livraison de la marchandise ;

- l'assistance au navire pendant son séjour dans le port ;

- la fourniture des fonds nécessaires au capitaine ;

- le paiement des droits, des frais et de toutes autres charges ou taxes dues à l'occasion de l'escale du navire dans les ports.

Art. 839. — Le consignataire du navire peut recevoir de l'armateur ou du capitaine toutes autres missions en relation avec l'exploitation commerciale du navire et en particulier la gestion des connaissements des marchandises débarquées ou embarquées.

Art. 840. — Tous actes judiciaires ou extrajudiciaires que le capitaine est habilité à recevoir en qualité peuvent être signifiés ou notifiés au consignataire, même après le départ du navire.

Art. 841. — Avant la sortie du navire du port, l'armateur ou l'affrètement sont tenus de remettre au consignataire du navire, une garantie destinée à couvrir le paiement des sommes procédant directement ou indirectement du séjour du navire au port.

Le consignataire doit présenter aux autorités portuaires une attestation certifiant qu'il a obtenu la garantie visée à l'alinéa précédent et indiquant la nature et la forme de cette garantie.

En l'absence d'une telle attestation, les autorités portuaires peuvent interdire aux navires la sortie des ports ivoiriens.

Art. 842. — Le montant de la rémunération du consignataire du navire est fixé dans la convention conclue par les parties ou conformément aux tarifs applicables ou, à défaut, suivant les usages.

Les fonds fournis par le consignataire au capitaine et les dépenses faites par lui à l'occasion du séjour du navire au port, doivent lui être remboursés par l'armateur dans les délais convenus. Le consignataire du navire peut demander à l'armateur de lui fournir des acomptes pour couvrir les frais résultant de la prise en charge des intérêts du navire pendant son séjour au port.

Art. 843. — Le consignataire du navire doit mettre en œuvre tous les moyens afin que l'armateur ou l'affrèteur exécute leurs obligations en ce qui concerne :

— le paiement des droits de port et des taxes diverses ainsi que des prestations fournies dans l'intérêt du navire ;

— le paiement des dépenses résultant de l'exécution des consignes données par les autorités portuaires dans l'exercice de leur pouvoir de police, qu'elles aient été engagées par le consignataire ou d'office par les autorités portuaires ;

— la réparation des dommages causés aux installations portuaires ou à tous autres équipements et installations de l'Etat et des collectivités locales sur les domaines publics maritime, lagunaire et fluvial dans les limites de la responsabilité des propriétaires de navires prévues par la présente loi ;

— le paiement des salaires de l'équipage, dans les limites et les conditions prévues par les contrats d'engagement et après justification de l'existence des créances de salaires.

Art. 844. — Le consignataire du navire doit rendre compte à l'armateur, dans les délais convenus, des sommes perçues et dépensées, et prendre toutes mesures utiles en vue de sauvegarder les droits de l'armateur envers les tiers.

Art. 845. — Toute action née à l'occasion du contrat de consignation du navire se prescrit deux années à compter du départ du navire.

#### Section 2 : *Le consignataire de la cargaison*

Art. 846. — Est consignataire de la cargaison toute personne morale de droit ivoirien qui, en vertu d'un mandat des ayants droit à la cargaison, s'engage moyennant une rémunération à prendre livraison des marchandises au nom et pour le compte de ses mandants, à payer le fret pour les marchandises s'il est dû, et à répartir les marchandises entre les destinataires.

Art. 847. — Le consignataire de la cargaison doit exécuter, en bon père de famille, ses obligations, telles qu'elles sont prévues dans le contrat de consignation, veiller aux intérêts de l'ayant droit à la marchandise et prendre les mesures appropriées en vue de la sauvegarde de leurs droits.

Art. 848. — Lorsque l'état ou la quantité des marchandises dont il prend livraison ne correspond pas aux indications figurant sur les connaissements ou dans tout document de transport, le consignataire de la cargaison doit formuler des réserves contre le transporteur ou son représentant, dans les conditions et les délais prévus par la législation applicable.

Faute de ces réserves, le consignataire de la cargaison est réputé avoir reçu les marchandises dans l'état et pour la quantité décrits dans le connaissement ou dans le document de transport. Cette présomption peut être combattue dans les rapports du consignataire et du transporteur.

Le consignataire de la cargaison bénéficie d'un droit de rétention à raison des rémunérations dues pour les services qu'il a rendus ainsi que des avances justifiées qu'il a faites pour le compte de ses mandants.

Art. 849. — Le montant de la rémunération du consignataire de la cargaison est fixé dans la convention conclue entre les parties ou conformément aux tarifs applicables ou, à défaut, suivant les usages.

Le consignataire de la cargaison a droit au remboursement par ses mandants, dans les délais convenus, des dépenses qu'il a faites à l'occasion des opérations habituelles et nécessaires, en vue de la réception des marchandises.

Art. 850. — Toute action relative à l'exécution du contrat de consignation de la cargaison se prescrit par deux ans à compter du jour de la livraison de la marchandise ou à la date à laquelle elle aurait dû être livrée.

#### CHAPITRE 2

##### *Le manutentionnaire*

Art. 851. — Est manutentionnaire, toute personne morale de droit ivoirien qui effectue par quelque moyen que ce soit, contre rémunération, les opérations de chargement, d'arrimage, de désarrimage et de déchargement des marchandises de toute nature, les opérations de mise et de reprise desdites marchandises sous hangar, sur terre-plein, dans les magasins, sur parc à bois ou sur les terminaux.

Le manutentionnaire peut aussi assurer, pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire, la réception, la reconnaissance à terre des marchandises destinées à être chargées ou qui ont été déchargées ainsi que la garde, la conservation et la livraison desdites marchandises.

Art. 852. — Le manutentionnaire emploie, dans le cadre de ses activités, des dockers et des dockers transit dont le statut est déterminé par voie réglementaire.

Art. 853. — Le contrat de manutention est conclu par écrit.

Dans l'exécution de ses obligations, le manutentionnaire doit apporter les soins et la diligence requis par le type et le caractère des opérations effectuées, compte tenu des moyens techniques disponibles.

Art. 854. — Le manutentionnaire opère pour le compte de celui qui a requis ses services et sa responsabilité n'est contractuellement engagée qu'envers celui-ci.

Art. 855. — Lorsqu'il accomplit les opérations mentionnées à l'alinéa 1 de l'article 851 de la présente loi, le manutentionnaire est responsable des dommages causés par sa faute.

Art. 856. — Le manutentionnaire est responsable des pertes et des dommages aux marchandises ou des dommages subis par le navire lorsqu'il accomplit les fonctions prévues à l'alinéa 2 de l'article 851 de la présente loi.

Le manutentionnaire n'est cependant pas tenu des pertes ou des dommages aux marchandises ou des dommages subis par le navire ou par un autre moyen de transport, s'il prouve qu'ils résultent des causes suivantes :

— des faits constituant un événement non imputable au manutentionnaire ;

— des grèves, lock-out ou entraves apportées au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

— une faute du chargeur notamment en cas de défaut de l'emballage, de conditionnement défectueux, d'absence ou de défaut des marques ;

— un vice propre de la marchandise.

Le demandeur peut cependant, établir que les pertes ou les dommages sont dus, totalement ou partiellement, à une faute du manutentionnaire ou de ses préposés.

Art. 857. — Le manutentionnaire répond des conséquences dommageables des retards dans les opérations de chargement ou de déchargement du navire, au-delà des délais stipulés dans le contrat de manutention, à moins qu'il ne puisse établir que ces retards ne lui sont pas imputables.

Le montant de l'indemnité qui peut être dû par le manutentionnaire en cas de retard ou de dépassement des délais stipulés est fixé dans le contrat de manutention ou conformément aux usages du port de chargement ou de déchargement où le retard a eu lieu.

Art. 858. — En cas d'interruption du travail au cours des opérations de manutention portuaire, la partie au contrat de manutention à qui une telle interruption est imputable répond des conséquences dommageables et des frais qui peuvent en résulter.

Art. 859. — Est nulle à l'égard du chargeur, du réceptionnaire ou de leurs ayants droit, toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet de soustraire le manutentionnaire à sa responsabilité telle que définie par la présente loi, de renverser la charge de la preuve lui incombant et de céder au manutentionnaire le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

Art. 860. — Toutes les actions nées à l'occasion du contrat de manutention se prescrivent par deux ans à compter du jour de la livraison de la marchandise ou du jour où elle aurait dû être livrée.

### CHAPITRE 3

#### *Le courtier maritime*

Art. 861. — Est courtier maritime, toute personne morale qui, moyennant rémunération, met en rapport des personnes désireuses de conclure des contrats d'affrètement, de transports maritimes, d'achat et de vente de navire ou tous autres contrats relatifs au commerce ou à la navigation maritimes.

Le contrat de courtage maritime est conclu par écrit.

Art. 862. — Le courtier peut recevoir mandat de promettre et de stipuler au nom et pour le compte de l'une ou de toutes les parties.

Lorsqu'il représente plus d'une partie dans la conclusion du contrat, le courtier est tenu d'informer toutes les parties de l'existence de ses différents mandats. Il doit agir avec impartialité et prendre en considération les intérêts de tous ses mandants.

Le courtier maritime est tenu d'agir dans les limites des pouvoirs qui lui ont été conférés, et conformément aux instructions de son mandant. Il a le droit de recevoir et de payer, au nom de son mandant, toutes les sommes à percevoir ou dues en vertu du contrat conclu, sauf stipulation contraire dans le mandat.

Art. 863. — Le montant de la rémunération ou commission du courtier maritime est fixé dans le contrat de courtage conclu par les parties ou conformément aux tarifs applicables ou, à défaut, suivant les usages.

Le courtier maritime n'a cependant droit à une rémunération que si le contrat pour lequel ses services ont été requis est conclu.

Art. 864. — Le courtier est responsable de ses fautes dans les conditions de droit commun.

Toute action relative à l'exécution du contrat de courtage maritime se prescrit par deux ans à compter de la fin du contrat de courtage.

### CHAPITRE 4

#### *L'avitailleur maritime*

Art. 865. — Est avitailleur maritime toute personne morale de droit ivoirien chargée de fournir contre rémunération son approvisionnement à un navire, à une plate-forme fixe ou flottante et à tout autre engin d'exploration et d'exploitation des ressources de la mer.

La preuve du contrat d'avitaillement maritime est administrée par tout moyen laissant trace écrite visé par le donneur d'ordre.

Art. 866. — L'avitailleur garantit la bonne qualité des approvisionnements au moment de la livraison.

Sous réserve de l'alinéa précédent, la responsabilité de l'avitailleur n'est engagée que si sa faute est établie.

Art. 867. — Toute action relative à l'exécution d'un contrat d'avitaillement maritime se prescrit par deux ans à compter de la fin du contrat d'avitaillement.

### CHAPITRE 5

#### *L'agent maritime*

Art. 868. — Est agent maritime, toute personne morale de droit ivoirien qui fait profession d'organiser les transports qui comportent une partie maritime.

Art. 869. — L'agent maritime peut être l'agent officiel d'une ou de plusieurs compagnies de navigation. Il peut accomplir l'ensemble des opérations complémentaires ou accessoires du transport maritime.

Art. 870. — L'agent maritime recherche le fret pour le compte des compagnies de navigation et tient à jour la documentation sur les mouvements des navires, leur capacité et leurs particularités afin de rendre un service optimal à ses clients.

L'agent maritime peut organiser le transport de personnes par voie maritime.

Art. 871. — En raison de la diversité des fonctions de l'agent maritime, il y a lieu de tenir compte, dans chaque cas, des conditions dans lesquelles il a contracté avec son client, de l'initiative qui lui a été laissée, de l'étendue des obligations qu'il a contractées. Selon le cas, l'agent maritime agit notamment en qualité de commissionnaire de transport, ou de simple mandataire.

Art. 872. — Toute action relative à l'exécution d'un contrat d'agent maritime se prescrit par deux ans.

### CHAPITRE 6

#### *Le commissionnaire de transport*

Art. 873. — Le contrat de commission de transport est un contrat par lequel l'une des parties, le commissionnaire de transport, s'engage envers le donneur d'ordre, en contrepartie d'une rémunération, à accomplir pour le compte de celui-ci, en son propre nom et sous sa propre responsabilité, les opérations nécessaires au déplacement des marchandises.

Art. 874. — Le contrat de commission est constaté par un document qui comporte notamment les mentions suivantes :

— la nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse, le cas échéant, du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids brut des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par le donneur d'ordre ;

- l'état apparent des marchandises ;
- le nom et l'établissement principal du commissionnaire et du donneur d'ordre ;
- le nom du destinataire, s'il a été désigné par le donneur d'ordre ;
- le lieu et la date de prise en charge des marchandises par le commissionnaire de transport ;
- le lieu de livraison des marchandises ;
- la date ou le délai de livraison des marchandises au lieu de livraison, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord express entre les parties ;
- le lieu et la date de l'émission du document ;
- la signature du commissionnaire ou d'une personne mandatée par lui ;
- la rémunération du commissionnaire ;
- le cas échéant l'itinéraire envisagé pour le parcours, les modes de transport à employer et les points de transbordement prévus, s'ils sont connus au moment de l'émission du document.

Art. 875. — Le donneur d'ordre est tenu de fournir au commissionnaire de transport toutes indications nécessaires en vue de l'exécution du contrat.

Le donneur d'ordre est responsable de tout préjudice causé au commissionnaire de transport ou à des tiers provenant de l'absence d'indications, d'indications frauduleuses, d'indications inexactes ou incomplètes relatives aux marchandises.

Art. 876. — Le commissionnaire de transport est tenu de fournir des conseils au donneur d'ordre, de prendre soin des marchandises et d'en assurer le transport conformément aux instructions éventuellement reçues.

Art. 877. — Le commissionnaire de transport a le libre choix des moyens de transport à utiliser et des itinéraires à suivre, sauf instructions particulières du donneur d'ordre.

Art. 878. — Si le contrat de commission renferme des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces, ou le poids, ou la quantité des marchandises, dont le commissionnaire, ou une personne agissant en son nom, sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou s'il n'a pas de moyens suffisants de contrôler ces indications, le commissionnaire ou la personne agissant en son nom, doit faire, dans le contrat une réserve, précisant ces inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.

Si le commissionnaire de transport ou la personne agissant en son nom ne fait pas mention dans le contrat de commission de l'état apparent des marchandises, le document est réputé mentionner que les marchandises étaient en bon état apparent.

Art. 879. — A l'exception des indications pour lesquelles a été faite une réserve autorisée en vertu de l'article précédent et dans les limites de cette réserve, le contrat de commission fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge, par le commissionnaire, des marchandises telles qu'elles sont décrites dans ce document.

Art. 880. — En cas de perte ou de dommage imputable à un tiers, le commissionnaire de transport est tenu d'en informer le donneur d'ordre et de prendre toutes mesures nécessaires en vue de sauvegarder les droits de ce dernier.

Art. 881. — A moins qu'il ait reçu des instructions écrites, indiquant le montant pour lequel les marchandises sont à assurer et les risques contre lesquels elles doivent être assurées, le commissionnaire de transport n'est pas tenu d'assurer lesdites marchandises.

Lorsque les instructions reçues sont inexactes et ne peuvent pas être exécutées, le commissionnaire de transport décide du montant pour lequel les marchandises doivent être assurées ainsi que les risques qui doivent être couverts.

Une déclaration de valeur des marchandises par le donneur d'ordre ne constitue pas une instruction d'assurer ces marchandises.

Art. 882. — Le commissionnaire de transport peut exercer un droit de rétention sur les marchandises en cas de non-paiement de sa rémunération et des frais qui lui sont dus dans le cadre de l'exécution du contrat.

Art. 883. — Si le destinataire ne prend pas livraison des marchandises au lieu et au moment qui ont été convenus, le commissionnaire de transport peut faire entreposer les marchandises, aux risques exclusifs du donneur d'ordre. La responsabilité du commissionnaire pour les marchandises prend fin, dans ce cas, à partir du moment où elles ont été confiées à un entrepositaire.

Dans le cas où le commissionnaire est tenu de payer les frais d'entreposage des marchandises, le donneur d'ordre doit rembourser le montant de ces frais.

Art. 884. — Le commissionnaire est responsable des marchandises depuis leur prise en charge jusqu'à leur livraison conformément aux instructions du donneur d'ordre.

Art. 885. — Le commissionnaire est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises, ainsi que du retard à la livraison si l'événement qui a causé la perte ou le retard est survenu pendant que les marchandises étaient sous sa garde, ou sous celle de toute personne à qui il a confié tout ou partie de l'exécution de sa mission.

Le commissionnaire de transport n'est pas responsable si le préjudice a été causé notamment dans les cas suivants :

- la faute ou la négligence du donneur d'ordre ;
- la manutention des marchandises par le donneur d'ordre ou par des personnes agissant pour son compte ;
- l'insuffisance ou l'absence de marques ou de nombres sur les emballages ;
- l'absence ou la défectuosité de l'emballage ;
- le vice propre des marchandises ;
- les cas de force majeure.

Art. 886. — Nonobstant les dispositions prévues aux tirets 1 à 4 de l'alinéa 2 de l'article précédent, le commissionnaire de transport est responsable des pertes, avaries ou retard dans la mesure où sa faute ou sa négligence a contribué à la réalisation du préjudice.

Art. 887. — En cas de responsabilité du commissionnaire de transport pour les dommages imputables à un retard dans la livraison des marchandises, une indemnisation n'est due que dans les cas où le contrat n'a pas été exécuté dans des délais raisonnables, compte tenu des circonstances de l'espèce et des usages en la matière.

Art. 888. — Si l'utilisation d'un mode de transport déterminé a été convenue, ou s'il est établi que la perte ou le dommage aux marchandises ou le retard dans leur livraison est survenu pendant le transport des marchandises par ce mode de transport déterminé, le commissionnaire de transport est responsable conformément au régime juridique applicable à un tel mode de transport.



Art. 889. — En cas de survenance d'événements non imputables au commissionnaire de transport qui l'empêchent, partiellement ou totalement, d'exécuter ses obligations contractuelles, de même qu'en cas de grèves ou de lock-out, l'une ou l'autre des parties peut rompre le contrat, même si le contrat de commission de transport a déjà reçu un début d'exécution. Dans ce cas le donneur d'ordre est tenu de rembourser au commissionnaire de transport les frais et dépenses effectuées.

Art. 890. — Le commissionnaire de transport a un privilège sur les marchandises se trouvant sous sa garde pour le remboursement des frais et le paiement des sommes dues au titre de ces marchandises.

Art. 891. — La prescription en matière d'actions relatives au contrat de commission de transport est de deux ans à compter de la date de livraison des marchandises, ou à partir du jour où elles auraient dû être livrées en cas de perte totale.

#### CHAPITRE 7

##### *Le commissionnaire en douane*

Art. 892. — Les activités de commissionnaire en douane peuvent être exercées à titre principal ou constituer le complément d'une activité commerciale.

Art. 893. — Toute personne qui désire exercer les activités de commissionnaire en douane doit être munie d'un agrément délivré par le ministre chargé des Finances.

Art. 894. — Les conditions d'exercice de la profession de commissionnaire en douane sont fixées par voie réglementaire.

#### CHAPITRE 8

##### *Le transitaire*

Art. 895. — Le transitaire est un mandataire du chargeur qui reçoit les marchandises, et effectue toutes les opérations juridiques en vue de leur réexpédition.

Art. 896. — Toute personne qui désire exercer les activités de transitaire doit être munie d'un agrément délivré par le ministre chargé des Finances.

Art. 897. — Le transitaire exécute sa mission en se conformant avec diligence aux instructions de son mandant. Il est tenu d'un devoir de conseil et d'une obligation d'information.

Art. 898. — Le transitaire a un droit de rétention sur les marchandises appartenant à son mandant, pour le paiement de ses honoraires et le remboursement des avances faites.

Art. 899. — Le transitaire est responsable des fautes qu'il commet dans l'accomplissement de sa mission.

Il n'est pas garant des transporteurs ou autres intermédiaires participant à l'exécution du transport.

Art. 900. — Lorsque le transitaire a reçu pouvoir de se substituer à un tiers dans l'exécution de tout ou partie de son mandat, il ne répond pas des fautes de son substitué, sauf le cas où le tiers est notoirement incapable ou insolvable.

Le transitaire est responsable des fautes du tiers qu'il s'est substitué sans l'autorisation du mandant.

Art. 901. — Le transitaire substitué doit informer le mandant de la substitution qu'il a reçue. S'il omet de le faire ou le fait tardivement, il perd tout recours contre le mandant.

Art. 902. — A la réception de la marchandise, le transitaire est tenu de vérifier l'état de la marchandise, de faire constater éventuellement les avaries apparentes et, d'une manière générale, de préserver les droits de son mandant à l'égard des tiers.

## LIVRE 9

### LES ASSURANCES MARITIMES

#### TITRE I

##### LES PRINCIPES GENERAUX

Art. 903. — Toute convention par laquelle le souscripteur, moyennant le paiement d'une prime se fait promettre par l'assureur, pour lui ou pour un tiers, une indemnisation en cas de sinistre relatif à un intérêt économique maritime, est un contrat d'assurance maritime soumis à la présente loi.

Tout intérêt légitime, y compris le profit espéré, peut faire l'objet d'une assurance. Tous les navires ou engins de navigation immatriculés en Côte d'Ivoire ainsi que toutes les importations de biens et marchandises à des fins directement ou indirectement commerciales ou industrielles sont soumis à l'obligation d'assurance.

Constituent des intérêts assurables : le navire, le loyer dû pour l'affrètement du navire, la cargaison, le fret, le prix du passage, le profit espéré sur les marchandises, la contribution en avaries communes, la responsabilité civile encourue par l'armateur ou l'affréteur.

Tous les navires ou engins de navigation immatriculés en Côte d'Ivoire sont soumis à l'obligation d'assurance.

Art. 904. — Le contrat d'assurance maritime peut être conclu pour le compte de l'assuré, souscripteur de la police ou au bénéfice d'un tiers, désigné nommément ou non. Dans ce dernier cas, il y a assurance pour le compte de qui il appartiendra.

Lorsque l'assurance maritime est souscrite pour le compte d'un tiers, la police est délivrée au souscripteur. Celui-ci peut exercer les droits résultant du contrat d'assurance tant qu'il n'a pas remis la police à un tiers. Il reste cependant tenu du paiement de la prime même après la transmission de la police au tiers.

Art. 905. — Lorsque les clauses ou stipulations d'une police d'assurance maritime sont rédigées d'une manière ambiguë ou obscure et que leur signification exacte ne peut être établie par les règles juridiques d'interprétation habituelles, elles sont à interpréter contre celui qui a émis la police.

Art. 906. — Lorsqu'il n'est pas établi que les parties au contrat ont entendu attribuer un sens particulier à un mot ou une expression rédigés dans une langue étrangère dans la police, et à moins que des usages locaux leur donnent une signification déterminée, il y a lieu d'admettre la signification technique et juridique qu'ils ont dans la langue à laquelle ils appartiennent.

#### TITRE II

##### LES REGLES COMMUNES AUX DIVERSES ASSURANCES MARITIMES

#### CHAPITRE I

##### *La conclusion du contrat d'assurance maritime*

Art. 907. — Lors de la conclusion du contrat d'assurance maritime, l'assuré est tenu de déclarer à l'assureur toutes les circonstances dont il a connaissance, ou dont il devrait avoir connaissance, et qui sont susceptibles d'influencer l'opinion de l'assureur sur le risque à assurer et sur sa décision de conclure le contrat d'assurance.

Art. 908. — Le contrat d'assurance maritime se prouve par écrit. L'assureur est tenu de délivrer à l'assuré une police d'assurance.

Avant l'établissement d'une police ou d'un avenant, la preuve des engagements des parties au contrat pourra être faite au moyen de tout écrit, notamment par certificat d'assurance ou note de couverture.

Si le contrat d'assurance a été établi suivant des conditions générales types ou selon une police d'assurance type, il en est fait mention audit contrat. Le texte des conditions générales ou de la police type doit être joint à la police d'assurance délivrée à l'assuré.

Toute stipulation prévue dans les conditions générales types ou une police d'assurance type, contraire aux termes de la police d'assurance délivrée à l'assuré, est considérée comme nulle et non écrite.

Art. 909. — La police d'assurance contient notamment les mentions suivantes :

- les lieu et date de souscription ;
- les noms et domiciles des parties au contrat d'assurance ;
- la désignation de la chose ou de l'intérêt assuré ;
- les risques assurés et les risques exclus ;
- les temps ou les voyages pour lesquels le contrat d'assurance a été conclu ;
- la somme assurée ;
- le montant de la prime.

La police d'assurance est établie, au choix de l'assuré, à personne dénommée, à ordre ou au porteur.

Elle indique, le cas échéant, que le souscripteur agit pour le compte d'autrui.

Art. 910. — Le contrat doit indiquer le montant pour lequel l'objet est assuré. La valeur ainsi assurée ne doit pas excéder la valeur assurable.

Si la valeur assurée, stipulée au contrat, est supérieure à la valeur assurable, l'assureur n'est pas garant des dommages pour la partie du montant stipulé qui est supérieure à la valeur réelle de la chose assurée.

Si la valeur assurée indiquée au contrat, est inférieure à la valeur assurable, l'assureur n'est pas garant des dommages pour le montant compris entre la valeur assurée et la valeur réelle de la chose assurée.

Art. 911. — La valeur assurable est le prix courant de l'objet assuré au moment où le contrat d'assurance est conclu.

Lorsque les parties conviennent, au moment de la conclusion du contrat, d'une valeur assurable ou valeur agréée, seule celle-ci est prise en considération pour la fixation du montant de l'indemnité d'assurance.

Si l'assureur prouve qu'il y a eu fraude de la part de l'assuré, l'assurance contractée pour une somme supérieure à la valeur réelle de l'objet assuré est nulle, et la prime lui reste acquise.

Art. 912. — La valeur assurable d'un navire comprend, sauf convention contraire, le corps, les machines et leurs accessoires, l'approvisionnement du navire et le coût de son assurance.

La valeur assurable de la cargaison est représentée par sa valeur au lieu et à la date du chargement, augmentée de tous les frais jusqu'au port de destination, y compris le coût de l'assurance de fret, et le profit espéré.

La valeur assurable du fret est le montant total du fret augmenté du coût de l'assurance.

La valeur assurable des autres intérêts susceptibles d'être assurés, à l'exception de la responsabilité civile, est déterminée d'après la somme que l'assuré aurait perdue ou qu'il serait obligé de payer à un tiers, si le risque s'était produit au moment où l'assurance prend effet, cette somme étant augmentée du coût de l'assurance.

Art. 913. — Le contrat d'assurance maritime est nul si, au moment de sa conclusion, les risques couverts par l'assurance se sont déjà réalisés ou si leur réalisation était impossible, à moins que l'assuré n'ait pu avoir connaissance de ces faits lors de la conclusion du contrat.

Art. 914. — En cas de retrait d'agrément, de liquidation de biens, de redressement judiciaire ou de déconfiture de l'assureur, l'assuré a la faculté de rompre l'assurance et de réclamer le remboursement de la prime correspondant à la période d'assurance restant à courir.

Art. 915. — L'assureur peut demander l'annulation de l'assurance pour toute omission ou déclaration inexacte de l'assuré de nature à diminuer sensiblement l'opinion de l'assureur sur le risque, qu'elle ait ou non influé sur le dommage ou sur la perte de l'objet assuré.

Cependant, si l'assuré prouve sa bonne foi, l'assureur, sauf stipulation plus favorable au profit de l'assuré, est garant du risque proportionnellement à la prime perçue par rapport à celle qu'il aurait dû percevoir, sauf s'il est établi qu'il n'aurait pas couvert les risques s'il les avait connus.

Art. 916. — Toute modification au cours du contrat, soit de ce qui a été convenu lors de sa formation, soit de l'objet assuré, d'où résulte une aggravation sensible du risque, entraîne la rupture de l'assurance si elle n'a pas été déclarée à l'assureur dans les cinq jours où l'assuré en a eu connaissance, jours fériés non compris.

Si l'assuré apporte la preuve de sa bonne foi, il est fait application de l'alinéa 2 de l'article 915 de la présente loi.

Si l'aggravation est le fait de l'assuré, l'assureur peut, soit rompre le contrat dans les trois jours à partir de la date où il en a eu connaissance, soit exiger une augmentation de prime correspondant à l'aggravation survenue.

Art. 917. — Toutes les fois où l'assurance est rompue en raison du fait de l'assuré, la prime est acquise à l'assureur.

## CHAPITRE 2

### *Les obligations de l'assureur et de l'assuré*

#### *Section 1 : Les obligations de l'assureur*

Art. 918. — L'assureur répond des dommages matériels causés aux objets assurés pour fortune de mer ou pour un événement de force majeure, de la contribution des objets assurés à l'avarie commune, sauf si celle-ci provient d'un risque exclu par l'assurance ou des frais exposés en vue de sauver l'objet assuré, de le préserver d'un dommage matériel ou de limiter l'étendue des dommages.

Ces frais sont remboursés dans la proportion de la somme assurée par rapport à la valeur assurable, même si le total de ces frais et de l'indemnité d'assurance excède la somme assurée.

Art. 919. — L'assureur répond des dommages causés aux objets assurés même en cas de faute de l'assuré ou de ses préposés terrestres, à moins qu'il n'établisse que les dommages sont dus à un manque de soins raisonnables de la part de l'assuré pour préserver les objets assurés des risques survenus.

La garantie de l'assureur peut cependant être atténuée en cas de faute intentionnelle ou inexcusable de l'assuré, à dire d'expert.

Art. 920. — L'assureur répond également des dommages causés aux objets assurés, même s'ils sont dus à une faute du capitaine, d'un membre de l'équipage ou du pilote.

La garantie de l'assureur peut cependant être atténuée en cas de dommage causé par une faute intentionnelle du capitaine ou de l'un de ses préposés, à dire d'expert.

Art. 921. — Les risques assurés demeurent couverts même en cas de changement forcé de route, de voyage ou de navire ou, en cas de changement décidé par le capitaine sans que l'armateur ou l'assuré ait été préalablement consulté.

Art. 922. — La clause dite franc d'avaries affranchit l'assureur de toutes avaries, soit communes, soit particulières, sauf dans les cas qui donnent ouverture au délaissement.

Dans ces cas, l'assuré a le choix entre l'action d'avarie et le délaissement.

Le délaissement consiste pour l'assuré à demander le paiement total de la somme assurée contre l'abandon au profit de l'assureur de ses droits sur l'objet qui est couvert par l'assurance.

Art. 923. — L'assureur ne couvre pas notamment, sauf stipulation contractuelle contraire, les risques suivants :

- guerre civile ou étrangère mines et tous engins de guerre ;
- piraterie, actes de terrorisme ou de sabotage ayant un caractère politique, ou se rattachant à la guerre civile ;
- capture, prise, détention ou destruction ordonnées par l'autorité politique ou militaire ;
- émeutes, mouvements populaires, grèves ou lock-out ;
- dommages causés par l'objet assuré à d'autres biens ou personnes ; l'assureur est cependant garant du remboursement des dommages de toutes natures dont l'assuré serait tenu sur les recours des tiers en cas d'abordage par le navire assuré ou de heurt de ce navire contre un bâtiment, corps fixe, mobile ou flottant ;
- sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiations provenant de transmutation de noyaux d'atomes ou de la radioactivité, ou aux effets de radiations provoquées par l'accélération artificielle des particules.

Lorsqu'il n'est pas possible d'établir si les dommages aux biens assurés ont pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il sera présumé qu'ils sont dus à un événement de mer.

Art. 924. — L'assureur n'est pas garant notamment des dommages et des risques subis dans les cas suivants :

- pertes et dommages matériels provenant des vices propres de l'objet assuré, sauf s'il s'agit du vice caché du navire et en particulier l'innavigabilité pour vice caché du navire ;
- pertes et dommages résultant d'amendes, de confiscations, de mises sous séquestre, de réquisitions, de mesures sanitaires ou de désinfection, ou consécutifs à la violation de blocus, à des actes de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin ;
- dommages et intérêts ou autres indemnités dues à la suite de saisies ou de cautions données pour libérer les objets saisis ;
- préjudices indirects résultant du chômage du navire, de retard, de la différence de cours, d'obstacles apportés au commerce de l'assuré ;
- pertes et dommages matériels provenant d'un vice propre d'une propriété naturelle ou spéciale des marchandises, ou imputables aux effets de cargaisons explosives, inflammables ou dangereuses chargées sur le navire à l'insu de l'assureur ou de son représentant.

#### Section 2 : Les obligations de l'assuré

Art. 925. — L'assuré est tenu notamment :

- de payer la prime et les frais aux lieu et époque convenus ;
- d'apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire ou aux marchandises ;

— de porter à la connaissance de l'assureur, lors de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui et qui sont de nature à avoir une influence sur l'estimation du risque par l'assureur ;

— de déclarer à l'assureur, dans la mesure où il en a connaissance, les aggravations sensibles ou les modifications importantes des risques assurés, survenues en cours de contrat.

Art. 926. — En cas de défaut de paiement de la prime à l'échéance prévue, l'assureur peut, même si l'assuré est l'objet d'une procédure de redressement judiciaire, de liquidation des biens ou de faillite personnelle, soit suspendre l'assurance, soit rompre le contrat d'assurance.

La suspension ou la rupture ne prend effet qu'à l'expiration d'un délai de huit jours suivant la réception par l'assuré, ou le syndic, d'une mise en demeure de payer la prime échue, adressée par lettre recommandée avec accusé de réception, non suivie d'effet.

Art. 927. — Lorsque le défaut de paiement de la prime a entraîné la suspension ou la rupture du contrat d'assurance, cette décision de l'assureur reste cependant sans effet à l'égard des tiers de bonne foi, bénéficiaires de l'assurance en vertu de droits nés antérieurement à la notification de la suspension ou de la rupture.

Art. 928. — Si un sinistre entraînant des dommages aux objets assurés se produit, l'assuré est tenu de prendre toutes les mesures nécessaires en vue de sauver les objets assurés et de prévenir les dommages ou d'en réduire l'étendue. Il doit également prendre toutes les mesures en vue de permettre à l'assureur l'exercice des actions en réparation contre les personnes responsables des dommages.

En prenant les mesures indiquées à l'alinéa précédent, l'assuré doit suivre les instructions éventuellement reçues de l'assureur. En l'absence d'instructions, il prend les mesures qui lui paraissent raisonnables, suivant les circonstances de l'espèce.

Art. 929. — L'assuré est responsable envers l'assureur du dommage qui a pu être causé par l'inexécution des obligations prévues à l'article précédent, lorsqu'il y a faute ou négligence de sa part.

### TITRE III

#### LES REGLES PARTICULIERES AUX DIFFERENTES ASSURANCES

##### CHAPITRE I

##### *L'assurance sur corps*

Art. 930. — L'assurance du navire est contractée, soit pour un voyage, soit pour plusieurs voyages consécutifs, soit pour une durée déterminée.

Elle couvre la coque, les machines principales et auxiliaires, les équipements et installations, ainsi que toutes dépendances ou accessoires, fixes ou mobiles, qui sont nécessaires à son fonctionnement, sa navigation et sa manœuvre. Elle couvre également les frais d'armement et les approvisionnements normaux de voyage.

L'assurance peut être contractée sur bonne arrivée, avec l'accord des assureurs du navire, à peine de nullité.

L'assurance sur bonne arrivée ne couvre que la perte totale ou le délaissement du navire consécutif à la réalisation d'un risque couvert par la police.

Art. 931. — La police d'assurance du navire doit contenir les indications permettant d'individualiser le navire. Elle précise, notamment, son nom, son type, sa nationalité, son tonnage, le port d'attache et le numéro d'immatriculation, l'année et le lieu de la construction.

Art. 932. — Dans l'assurance au voyage, la garantie court depuis le début du chargement des marchandises au port de départ jusqu'à la fin du déchargement au port de destination et au plus tard quinze jours après l'arrivée du navire dans ce port.

En cas de voyage sur lest, la garantie court à partir du moment où le navire a levé l'ancre, et cesse au moment où il est amarré au lieu de destination.

Si une nouvelle assurance au voyage est conclue à la suite de celle couvrant les risques du voyage précédent, l'assurance couvrant ce dernier voyage prend fin aussitôt que l'assurance conclue pour le nouveau voyage prend effet.

Art. 933. — Dans l'assurance au voyage ou pour plusieurs voyages consécutifs, la prime est acquise à l'assureur, pour la totalité de son montant, à partir du moment où les risques ont commencé à courir.

Art. 934. — Dans l'assurance à temps, la garantie court à partir de la date prévue dans la police. Les risques du premier jour et du dernier jour sont couverts par l'assurance. Les jours sont comptés de zéro à vingt-quatre heures, d'après l'heure du pays dans lequel la police a été émise.

Les parties peuvent convenir que les risques ne sont pas couverts par l'assureur dans certaines zones géographiques ou dans des régions déterminées, ou que l'assurance n'aura d'effets qu'en ce qui concerne des risques se produisant dans certaines zones géographiques ou dans des régions déterminées.

Art. 935. — Si le contrat d'assurance à temps prend fin au cours d'un voyage du navire, il est prorogé de plein droit jusqu'au lendemain, à douze heures, du jour où le navire est arrivé au port de destination et y a été amarré ou ancré.

L'assuré est tenu de payer une prime complémentaire, calculée sur la base de la prime stipulée dans le contrat d'assurance et proportionnelle à la durée de temps pour laquelle le contrat a été prorogé.

Art. 936. — Dans l'assurance à temps, la prime stipulée pour toute la durée de la garantie reste acquise à l'assureur en cas de perte totale ou de délaissement à sa charge.

Si la perte totale ou le cas de délaissement n'est pas à sa charge, le prime reste acquis à l'assureur en fonction du temps écoulé jusqu'à la perte totale ou la notification du délaissement.

Art. 937. — A l'exception des dommages aux personnes, l'assureur répond des dommages de toute nature causés à des tiers et dont la réparation incombe à l'assuré, à la suite d'un abordage par le navire assuré, ou d'un heurt de ce navire avec des bateaux, engins flottants assimilés à des navires, corps ou ouvrages fixes des domaines publics maritime, lagunaire et fluvial.

Art. 938. — L'assureur ne répond pas des dommages et pertes résultant du vice propre du navire, sauf s'ils sont dus à un vice caché.

Art. 939. — Lorsque la valeur assurée du navire est une valeur agréée, les parties s'interdisent réciproquement toute estimation, sous réserve des dispositions prévues aux articles 914 et 971 de la présente loi.

La valeur agréée du navire comprend de façon indivise la valeur des différents éléments énumérés à l'alinéa 1 de l'article 912.

Art. 940. — Dans le cas de sinistres successifs, couverts par le même contrat d'assurance, l'assureur répond des dommages dus à chacun des sinistres, jusqu'à concurrence de la somme assurée. Cette règle s'applique même si le montant total des dommages dépasse la valeur assurée.

Art. 941. — Le délaissement du navire peut être effectué notamment dans les cas suivants :

— la perte totale du navire ;

— la perte présumée du navire, pour défaut de nouvelles, depuis plus de trois mois.

La perte est réputée s'être produite à la date à laquelle les dernières nouvelles ont été reçues ;

— les dépenses de sauvetage ou de réparation du navire sont susceptibles d'atteindre les trois quarts de la valeur agréée ;

— la réparation du navire est impossible ;

— en cas de prise ou de confiscation du navire, et lorsque l'assurance couvre les risques de guerre, ou en cas de capture du navire par des pirates, lorsqu'une telle situation dure plus de trois mois à compter de la date à laquelle la prise, la confiscation ou la capture a eu lieu.

Art. 942. — L'assuré doit notifier le délaissement à l'assureur par lettre recommandée avec accusé de réception dans le délai de six mois à compter de la date à laquelle il a eu connaissance des circonstances dont la survenance justifie le délaissement.

L'assuré est tenu de faire connaître à l'assureur tous les droits réels grevant le navire assuré ainsi que les autres assurances le concernant.

Art. 943. — L'assureur peut refuser la demande de délaissement du navire si la notification n'est pas faite conformément aux conditions prévues à l'article précédent.

L'assureur doit faire connaître son refus du délaissement dans le délai de trente jours à compter de la date à laquelle il en a reçu notification.

L'assuré dont la notification de délaissement n'est pas recevable conserve le droit à une indemnité d'assurance conformément à la police souscrite.

Art. 944. — En cas d'aliénation ou d'affrètement coque nue du navire assuré, le contrat d'assurance continue de plein droit au profit du nouveau propriétaire ou de l'affréteur, qui doit informer l'assureur de l'aliénation du navire ou de son affrètement coque nue dans un délai de dix jours à compter de la vente ou de l'affrètement.

L'acquéreur du navire ou l'affréteur coque nue est tenu, solidairement avec le vendeur ou l'affréteur, du paiement de la prime d'assurance et de l'exécution de toutes autres obligations dont l'assuré était tenu en vertu du contrat d'assurance.

L'assureur peut rompre le contrat, dans le délai d'un mois à compter de la date à laquelle l'aliénation ou l'affrètement lui a été notifié. L'acquéreur du navire ou l'affréteur coque nue peut, dans le même délai, également rompre le contrat d'assurance.

Si, au moment de l'aliénation ou de l'affrètement coque nue, le navire se trouve en mer, le contrat d'assurance en cours est prorogé jusqu'à l'arrivée du navire au premier port d'escale.

Les dispositions du présent article sont applicables en cas d'aliénation de la majorité des parts ou quirats d'un navire en copropriété.

Art. 945. — Les dispositions contenues dans le présent chapitre sont également applicables aux contrats d'assurance concernant les navires qui ne sont assurés que pour la durée de leur séjour dans les ports, rades ou autres lieux, qu'ils soient à flot ou en cale sèche.

Art. 946. — Les conditions dans lesquelles les dispositions du présent chapitre peuvent s'appliquer à l'assurance des navires en construction sont déterminées par voie réglementaire.

## CHAPITRE 2

*Les assurances sur facultés*

Art. 947. — Les assurances conclues pour couvrir les intérêts assurables au cours d'opérations maritimes ou effectuées dans des eaux intérieures ou pendant des opérations terrestres qui en sont l'accessoire, sont soumises aux dispositions du présent chapitre.

Si le voyage comprend à la fois des trajets maritimes et des trajets en eaux intérieures, ou par la voie terrestre ou aérienne, les dispositions relatives aux assurances maritimes sont applicables à l'ensemble du voyage.

Art. 948. — Les marchandises sont assurées, soit par une police n'ayant d'effets que pour un voyage, soit par une police appelée police flottante.

Quel que soit le lieu où elles se trouvent, les marchandises sont assurées sans interruption, dans les limites du voyage prévu dans la police, même dans les cas où elles sont déchargées, par nécessité, dans un port d'escale forcé.

Art. 949. — Dans l'assurance sur facultés, les risques commencent à courir à partir du moment où les marchandises quittent la terre pour être embarquées à bord du navire dans lequel elles doivent être transportées, ou pour être mises à bord d'une allège ou de tout autre engin flottant qui doit les amener à bord du navire transporteur.

Les marchandises restent assurées pendant les périodes de séjour sur des allèges ou autres engins flottants, sur terre-plein ou en magasin-cale, au port de destination jusqu'à leur transfert en dépôt douane réel ou sur place.

Art. 950. — Si le navire sur lequel les marchandises assurées sont transportées, devient innavigable en cours de voyage, et que les intérêts assurés doivent être transbordés sur un autre navire, l'assurance couvre également les frais de transbordement, d'entreposage et de garde ainsi que le fret supplémentaire dû, jusqu'à concurrence de la valeur assurée.

Art. 951. — L'assuré peut opter pour le délaissement en ce qui concerne les marchandises assurées et réclamer une indemnité pour perte totale notamment dans les cas suivants :

- les marchandises sont totalement perdues ;
- le défaut de nouvelles du navire transporteur, lorsque trois mois se sont écoulés depuis les dernières nouvelles ;
- le navire transporteur, par suite d'un événement garanti, est reconnu définitivement hors d'état de continuer le voyage et les facultés assurées ne peuvent être déchargées pour être acheminées au lieu de destination dans le délai de trois mois à compter de la déclaration d'innavigabilité faite par le transporteur ;
- le montant de l'indemnité à payer par l'assureur atteint les trois quarts de la valeur assurée ;
- les marchandises sont vendues au cours du voyage pour cause d'avaries matérielles des objets assurés, par suite d'un risque couvert.

Art. 952. — Le délaissement doit être notifié à l'assureur dans un délai de trois mois à partir de la date à laquelle l'assuré a eu connaissance des circonstances dont la survenance justifie ledit délaissement.

Art. 953. — Lorsqu'un contrat d'assurance de marchandises est conclu sous forme de police flottante, l'assuré est tenu de déclarer à l'assureur toutes les expéditions effectuées par voie maritime, en exécution de contrats d'achat ou de vente mettant à sa charge l'obligation d'assurer, ou toutes les expéditions faites pour le

compte de tiers ayant laissé à l'assuré le soin de pourvoir à l'assurance, si l'assuré est intéressé à ces expéditions comme commissionnaire, consignataire ou en toute autre qualité.

L'assureur est tenu de les accepter en aliment dans le cadre de la police.

L'assuré est également tenu de déclarer à l'assureur la nature et la valeur des marchandises expédiées, ainsi que les noms des navires, les dates d'embarquement et les voyages prévus, dans les formes et les délais indiqués dans la police d'assurance.

Art. 954. — Les expéditions de marchandises sous police flottante sont couvertes dans les conditions suivantes :

— d'office à partir du moment où elles sont exposées aux risques garantis, lorsqu'il s'agit des expéditions prévues à l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article précédent, et à condition que la déclaration d'aliment ait été faite à l'assureur dans les délais prévus dans la police ;

— à compter du jour de la déclaration faite par l'assuré, dans le cas des expéditions prévues à l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article précédent.

Art. 955. — Si l'assuré, qui a contracté une police flottante, enfreint les obligations prévues à cet effet à sa charge, l'assureur peut rompre le contrat d'assurance.

Il peut également exiger le paiement des primes correspondant aux expéditions qui n'ont pas été déclarées.

En cas de mauvaise foi de l'assuré, l'assureur peut demander le remboursement des indemnités versées à la suite de sinistres relatifs aux expéditions postérieures à la première omission intentionnelle de déclaration d'expédition par l'assuré.

Art. 956. — Sauf stipulations contraires, l'assureur ne garantit pas les dommages et pertes de marchandises provenant notamment de l'une des causes suivantes :

- la freinte de route ;
- le vice propre, le défaut ou l'insuffisance d'emballage des marchandises assurées ;
- le mauvais arrimage des marchandises, s'il a été réalisé sous la responsabilité de l'assuré, du chargeur ou de leurs préposés.

Si une franchise a été stipulée dans le contrat d'assurance, elle sera indépendante de la freinte de route.

Art. 957. — L'importance des avaries aux marchandises est déterminée par comparaison de leur valeur en état d'avarie avec la valeur qu'elles auraient eue à l'état sain, à la même époque et au même lieu. Le taux de dépréciation ainsi obtenu est appliqué à la valeur assurée de la marchandise.

## CHAPITRE 3

*L'assurance de responsabilité*

Art. 958. — L'assureur de responsabilité soumis aux dispositions de la présente loi garantit l'assuré contre les conséquences pécuniaires des dommages causés à un tiers, dans le cadre d'un risque assuré.

L'assuré n'a droit à un remboursement, que si le tiers lésé a été indemnisé, et dans la mesure de cette indemnisation seulement. L'assuré n'a droit à aucun remboursement en cas d'affectation de l'indemnité d'assurance à la constitution d'un fonds de limitation, dans les conditions prévues à la présente loi.

En cas de constitution d'un fonds de limitation, les créanciers dont le droit est soumis à limitation n'ont pas d'action contre l'assureur.

Art. 959. — L'assurance de responsabilité, qui a pour objet la réparation des dommages causés aux tiers par le navire ne produit d'effets qu'en cas d'insuffisance de la somme assurée par la police sur corps.

Art. 960. — Quel que soit le nombre d'événements survenus pendant la durée de l'assurance de responsabilité, la somme souscrite par chaque assureur constitue, par événement, la limite de son engagement.

#### CHAPITRE 4

##### *Les autres assurances*

###### Section 1 : *L'assurance contre les risques de guerre*

Art. 961. — Les parties au contrat d'assurance peuvent convenir, par une clause spéciale, que les risques de guerre dus aux engins de guerre, à la piraterie ou au terrorisme, sont couverts, totalement ou partiellement, par l'assurance moyennant le paiement par l'assuré du supplément de prime correspondant.

Art. 962. — L'assurance contre les risques de guerre couvre les pertes et les dommages résultant d'actes ou d'événements de guerre, ainsi que tous faits survenus après la fin de tels actes ou événements, mais qui peuvent être considérés comme leur suite.

Les risques d'émeutes ou d'insurrections sont assimilés à des risques de guerre.

###### Section 2 : *L'assurance contre les risques off-shore*

Art. 963. — L'assurance contre des risques off-shore a pour principal objet la garantie des engins et matériels utilisés pour la prospection et l'exploitation des gisements marins.

Sont soumis à l'obligation d'assurance contre les risques off-shore, les plates-formes de forage et d'exploitation mobile ou fixe, les navires ou engins de forage, les navires spécialisés dans les travaux de mer opérant dans la zone économique exclusive ivoirienne.

#### TITRE IV

##### LE REGLEMENT DES INDEMNITES EN CAS DE SINISTRE

Art. 964. — Les dommages et pertes aux biens assurés sont réglés en avaries sous réserve de la faculté donnée à l'assuré d'opter pour le délaissement.

Art. 965. — Dans le règlement d'avaries, en ce qui concerne l'assurance sur corps, l'assureur ne rembourse que le coût, justifié par des factures acquittées, des remplacements et réparations reconnus nécessaires pour remettre le navire en bon état de navigabilité. L'assuré ne peut prétendre à aucune autre indemnité, ni pour dépréciation, ni pour chômage de navire, ni pour une autre cause quelconque.

Art. 966. — La contribution à l'avarie commune ainsi que les frais d'assistance et de sauvetage sont remboursés par l'assureur, proportionnellement à la valeur assurée, déduction faite s'il y a lieu des avaries particulières à sa charge.

Art. 967. — Le délaissement ne peut être ni partiel ni conditionnel.

Il entraîne le transfert des droits de l'assuré sur les objets couverts par la police à l'assureur, au moment où le délaissement lui est notifié, ou après l'expiration d'un délai de trente jours à compter de la date à laquelle il a reçu la notification du délaissement sans avoir fait connaître expressément son refus.

Après paiement de l'indemnité d'assurance, l'assureur peut disposer de l'objet assuré.

Art. 968. — Après le paiement de l'indemnité d'assurance, l'assureur est subrogé dans les droits et actions de l'assuré contre les tiers, à concurrence de son paiement.

L'assuré est tenu de fournir à l'assureur tous les renseignements et informations utiles, de lui procurer tous documents et de prendre toutes les mesures nécessaires en vue de préserver les droits de l'assureur.

Si l'assuré renonce à des droits envers les tiers, sans le consentement de l'assureur, celui-ci peut refuser de payer tout ou partie de l'indemnité d'assurance, à concurrence des droits auxquels l'assuré a renoncé.

Art. 969. — Si un même risque a été couvert par deux ou plusieurs assureurs pour la même période, chacun d'eux est tenu à concurrence de la somme qu'il a assurée, et dans cette limite.

Art. 970. — Si l'assuré fait une déclaration inexacte sur les circonstances du sinistre et sur l'étendue des dommages, il est déchu du bénéfice de l'assurance si sa mauvaise foi est établie.

Art. 971. — Les actions nées du contrat d'assurance se prescrivent par deux ans.

Le délai de prescription court à partir :

— de la date d'exigibilité, en ce qui concerne l'action en paiement de la prime ;

— de la date de l'événement donnant lieu à l'action en avarie s'il s'agit d'un navire ;

— de la livraison des marchandises ou du jour où elles auraient dû l'être, pour les dommages aux marchandises ;

— de la date de l'événement qui donne droit à l'action de délaissement et, si un délai est fixé pour donner ouverture à cette action, à partir de la date d'expiration de ce délai ;

— du jour de l'action en justice contre l'assuré ou du jour du paiement, en ce qui concerne l'action de l'assuré ayant pour cause une contribution en avarie commune, une rémunération d'assistance ou le recours d'un tiers ;

— du jour du paiement, pour l'action en répétition de l'assureur contre l'assuré.

Art. 972. — La notification à l'assureur d'une demande de délaissement interrompt la prescription de l'action en avarie.

#### LIVRE X

##### LES PECHEES MARITIMES ET LAGUNAIRES

###### TITRE I

###### LES DISPOSITIONS GENERALES

Art. 973. — Les dispositions du présent livre sont applicables à toutes les personnes pratiquant la pêche dans la limite des eaux maritimes et lagunaires sous juridiction ivoirienne, aux navires et autres engins de navigation utilisés pour cette activité, sous réserve de la législation nationale spéciale, des conventions et accords internationaux en vigueur.

Art. 974. — Sont considérées comme pêches maritimes, les activités de pêche ci-dessous se déroulant dans les eaux territoriales ou dans la zone économique exclusive :

— les pêches artisanales ou industrielles dont les produits sont destinés à la vente ;

— la pêche scientifique ou pédagogique pratiquée à des fins d'études sur les ressources halieutiques et les techniques de pêche ;

— la pêche artisanale de subsistance dont le produit est destiné à la consommation personnelle ;

- la pêche de plaisance pratiquée à des fins sportives ou de loisirs ;
- la pêche sous-marine avec ou sans équipement autonome ;
- la pêche à partir du rivage, professionnelle ou de loisirs.

Art. 975.— L'introduction ou l'importation en Côte d'Ivoire d'animaux vivants et végétaux aquatiques est soumise à l'autorisation de l'autorité compétente dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Art. 976.— L'autorité maritime administrative assure la gestion administrative et le contrôle technique des navires et embarcations destinés à la pêche maritime et lagunaire.

Elle assure également la gestion administrative des marins professionnels à la pêche, contrôle leur qualification et leurs conditions d'embauche et d'emploi.

Art. 977. — Le droit de pêche dans les eaux sous juridiction ivoirienne appartient exclusivement à l'Etat de Côte d'Ivoire qui peut le concéder à des personnes physiques ou morales, dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Art. 978.— L'exercice de la pêche lucrative est subordonné à l'obtention d'une autorisation délivrée par le ministre chargé des Pêches dans des conditions définies par voie réglementaire.

Art. 979.— Toute personne morale ou physique qui désire exercer en qualité d'armateur à la pêche doit obtenir au préalable, un agrément délivré par l'autorité maritime administrative.

Les modalités d'application de l'alinéa précédent sont fixées par voie réglementaire.

La délivrance de l'agrément prévu à l'alinéa 1 est soumise à la perception d'une taxe dont le montant est fixé par la loi de finances.

Art. 980. — Les armements agréés à la pêche sont tenus de communiquer aux autorités compétentes les données relatives à l'effort de pêche ainsi que toutes informations requises.

Art. 981. — Les activités de plongée sous-marine à des fins de pêche sont soumises à une autorisation délivrée par le ministre chargé des Pêches dans des conditions définies par voie réglementaire.

Art. 982. — Les établissements de pêcherie, de culture de végétaux aquatiques, les parcs d'élevage d'animaux vivant partiellement ou complètement dans le milieu aquatique, ne doivent pas faire obstacle à la navigation maritime ou fluvio lagunaire.

Ils doivent être installés de telle manière que leur position géographique soit connue.

## TITRE II LA POLICE DES PECHEES

Art. 983. — Tout navire de pêche se trouvant dans les eaux sous juridiction ivoirienne peut être soumis en tous temps à un contrôle.

Art. 984. — Au sens des dispositions de la présente loi, sont considérés comme responsables des infractions à la réglementation des pêches, l'armateur, le consignataire, le capitaine ou le patron en ce qui concerne le navire de pêche ayant commis une infraction. Dans ce cas, sont solidairement responsables du paiement des amendes, l'armateur, le propriétaire ou le gérant.

Sont également solidairement responsables du paiement des amendes, le propriétaire ou le gérant en ce qui concerne les établissements de pêche nationale ou les contrevenants eux-mêmes, dans tous les autres cas.

Art. 985. — Sont compétents, pour la recherche et la constatation des infractions, les personnes ci-après :

- les agents des Affaires maritimes ;
- les officiers et officiers mariniers, commandants de bâtiments de la Marine nationale de l'Etat de Côte d'Ivoire ;
- les agents habilités de l'administration des pêches ;
- les officiers de police judiciaire.

Lorsque la recherche et la constatation des infractions concernent les activités de la pêche et de l'aquaculture la présence des agents de l'administration de la pêche dessaisit toute autre administration.

Art. 986. — Les procès-verbaux dressés par les agents verbalisateurs énumérés à l'article 986 de la présente loi sont transmis à l'autorité maritime et toute autre autorité compétente, pour leur diligence.

## LIVRE XI LE REGIME DISCIPLINAIRE ET PENAL

### TITRE I LES DISPOSITIONS GENERALES CHAPITRE I

#### *Les poursuites des infractions*

Art. 987.— Les infractions aux dispositions de la présente loi sont constatées par les agents des affaires maritimes, les officiers et officiers mariniers et commandants de bâtiments de la marine nationale, les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires et agents auxquels sont attribuées des fonctions de police judiciaire.

Les procès-verbaux dûment signés, établis par les personnes mentionnées à l'alinéa précédent font foi jusqu'à inscription de faux.

Ils sont transmis à l'autorité maritime administrative ainsi qu'à toute autre autorité compétente qui saisit le procureur de la République près le tribunal compétent.

Le procureur de la République peut engager des poursuites indépendamment de la procédure de la saisine prévue à l'alinéa précédent, conformément à la procédure de droit commun.

Art. 988. — Les dispositions du présent livre sont applicables à toute personne, même étrangère, qui se trouve à bord d'un navire battant pavillon ivoirien ou non, lorsque l'infraction a été commise dans les eaux sous juridiction ivoirienne, sous réserve des dispositions de l'article 1018 en matière de piraterie.

Art. 989. — Nonobstant les dispositions des articles 987 et 988 ci-dessus, les règles prévues au Code de procédure pénale en matière d'enquête préliminaire sont applicables.

### CHAPITRE 2

#### *Les règles applicables aux infractions de droit commun commises à bord du navire*

Art. 990. — Les dispositions du Code pénal s'appliquent aux infractions de droit commun commises à bord des navires.

### TITRE II

#### LES DISPOSITIONS EN MATIERE DE POLICE DES DOMAINES PUBLICS MARITIME, LAGUNAIRE ET FLUVIAL

Art. 991. — Est puni d'un emprisonnement de deux mois et d'une amende de 100.000 à 1.000.000 de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque procède :

- à l'édification de constructions interdites ;
- à l'édification de constructions sans autorisation ou en dehors des limites autorisées ;
- au maintien d'installations après l'expiration d'une autorisation d'occupation ou la fin d'une concession, sauf convention contraire ;

— à l'inexécution d'un ordre de l'autorité maritime ou portuaire ;

— à toute entrave à la navigation par la création d'obstacles aux navigations maritime, lagunaire, fluviale et de plaisance ;

— à l'occupation de tout ou partie des domaines publics maritime, lagunaire et fluvial ou de leurs dépendances ou la réalisation de dépôts sans autorisation préalable ou d'une façon non conforme à la destination ;

— au stationnement de navires en permanence sur le domaine public maritime ou portuaire sans autorisation ou abandonnés par leurs propriétaires ;

— à toute atteinte à l'usage auquel les domaines publics maritime, lagunaire et fluvial sont destinés ou à leur affectation.

Art. 992. — L'amende prononcée à la suite d'une condamnation pour l'une des infractions prévues à l'article 994 de la présente loi peut être mise à la charge de la personne morale employant l'auteur de l'infraction, de son dirigeant de droit ou de fait ou du civilement responsable.

Art. 993. — L'autorité maritime administrative saisie de l'une des infractions prévues à l'article 991 de la présente loi peut ordonner l'arrêt immédiat des travaux dont la poursuite serait de nature à porter atteinte à l'intégrité des domaines publics maritime, lagunaire et fluvial ou de leurs dépendances ou à aggraver l'atteinte déjà portée.

L'autorité maritime administrative prend toutes mesures pour en assurer l'application immédiate.

Le sursis à l'exécution de la décision de l'autorité maritime administrative est ordonné suivant les voies de droit ordinaires.

Art. 994. — Quel que soit le temps écoulé depuis la survenance de l'infraction, le tribunal saisi peut condamner à la réparation de l'atteinte portée aux domaines publics maritime, lagunaire et fluvial et notamment à l'enlèvement des ouvrages faits. Les personnes condamnées supportent les frais et dépens de l'instance ainsi que les frais des mesures provisoires et urgentes que l'autorité maritime administrative a pu être amenée à prendre.

Art. 995. — L'action en réparation du préjudice causé aux domaines publics maritime, lagunaire et fluvial est imprescriptible.

Art. 996. — Afin de garantir le paiement éventuel de l'amende et des frais de procédure, le prévenu, s'il s'agit d'un capitaine, maître ou patron d'un navire, doit consigner immédiatement entre les mains de l'autorité maritime administrative un cautionnement égal au maximum de l'amende encourue, une caution solvable ou une lettre de garantie à première demande délivrée par un établissement bancaire agréé en Côte d'Ivoire.

Faute pour le prévenu de fournir ces garanties, le navire est frappé d'interdiction d'appareiller.

### TITRE III

#### LES DISPOSITIONS EN MATIÈRE DE NAVIGATION MARITIME, INTERIEURE ET DE PLAISANCE ET DE GESTION DU NAVIRE

Art. 997. — Est puni d'une amende de 500.000 à 3.000.000 de francs CFA, quiconque agit en violation des articles 112 et 115 de la présente loi.

Art. 998. — Est puni d'une amende de 500.000 à 5.000.000 de francs CFA, quiconque commet l'une des infractions ci-dessous :

— absence, faux ou usage de faux documents ou non-conformité des documents de nationalité ou d'identité ;

— pour ceux qui y sont soumis, absence ou non validité des certificats prescrits par les conventions internationales ratifiées par la Côte d'Ivoire ;

— importations ou constructions non autorisées ;

— achat ou vente d'un navire sans déclaration à l'autorité maritime administrative ;

— défaut de permis de navigation ou de carte de circulation ou permis de navigation ou carte de circulation périmée ou suspendue ou falsifiée ;

— absence de rôle d'équipage ou rôle d'équipage périmé ou falsifié ;

— absence de police d'assurance ;

— défaut du matériel de sécurité réglementaire, matériel non approuvé, ou entretien non effectué à la date limite ;

— navigation sans avoir exécuté les prescriptions dans les délais impartis ;

— non-conformité aux règlements des locaux collectifs ou individuels, cuisines et chambre de conservation, infirmerie.

Art. 999. — Est puni d'un emprisonnement de trois à douze mois et d'une amende de 100.000 à 2.000.000 de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement :

— le capitaine ou le mécanicien qui assure la conduite ou le fonctionnement d'un navire sans être titulaire des titres de qualification requis ou lorsque lesdits titres leur ont été retirés ou sont périmés ;

— l'armateur ou le propriétaire d'un navire qui emploie un capitaine ou un mécanicien sachant qu'ils sont démunis des titres de qualification requis ;

— le capitaine qui, en état d'ivresse ou sous l'emprise d'un état alcoolique, conduit ou tente de conduire un navire ;

— le propriétaire ou à défaut le capitaine qui, en cas d'accident, ne prévient pas immédiatement l'autorité maritime administrative ou ne requiert pas les secours nécessaires, et tente ainsi d'échapper à la responsabilité pénale et civile qu'il peut encourir.

Art. 1000. — Lorsque l'auteur de l'un quelconque des délits prévus à l'article précédent est reconnu coupable des faits concomitants d'homicide ou de blessures involontaires, les peines prévues pour sanctionner ces derniers faits sont portées au double.

Art. 1001. — Est puni d'une peine d'emprisonnement de un à trois ans et d'une amende de 2.000.000 à 50.000.000 de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, le propriétaire, l'exploitant ou l'affréteur d'un navire ivoirien qui, sans aucun motif légitime et par quelque moyen que ce soit, dissimule la nationalité ivoirienne du navire ou lui fait attribuer d'une manière illégale une nationalité étrangère.

Art. 1002. — Est puni d'une peine d'emprisonnement de un à trois ans et d'une amende de 500.000 à 5.000.000 de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, le propriétaire ou le capitaine d'un navire qui utilise ou tente d'utiliser un certificat d'immatriculation qui n'a pas été régulièrement délivré.

### TITRE IV

#### LES INFRACTIONS CONCERNANT LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

##### CHAPITRE I

#### *Les règles de navigation et de circulation*

Art. 1003. — Est puni d'une amende de 500.000 à 2.000.000 de francs CFA, quiconque commet l'une des infractions aux règles de navigation et de circulation ci-dessous :



— le non-respect du règlement de la convention sur la réglementation internationale pour prévenir les abordages en mer en matière de règles de route, de feux et de signaux de signalisation ou de manœuvre ;

— l'emploi injustifié des signaux de détresse ;

— le non-respect de la conduite à droite et des chenaux obligatoires ;

— l'entrave à la libre circulation dans les eaux ivoiriennes ;

— le défaut de signalisation conforme d'une plate-forme en mer et le non-respect de la distance de sécurité pour les autres navires ;

— la vitesse excessive devant les plages sans respect du balisage ;

— le non-respect des règles de conduite d'un engin sportif à moteur ;

— le défaut de déclaration d'une manifestation collective de plaisance ;

— le défaut de mesure de sécurité dans un club sportif ou lors d'une manifestation autorisée ;

— le non-respect de la distance de sécurité autour d'un signal de plongeur qui remonte.

Art. 1004.— Est puni d'une amende de 500.000 à 2.000.000 de francs CFA, quiconque vend à un utilisateur des matériels de sécurité non conformes aux exigences des conventions internationales ou des règlements nationaux.

Dans ce cas, l'autorité maritime administrative peut, après avis des services concernés, demander au tribunal compétent d'ordonner la saisie et la destruction desdits matériels.

Art. 1005.— En cas d'infraction aux règles de sécurité et de navigation, le navire est interdit d'appareiller par l'autorité maritime administrative.

#### CHAPITRE 2

##### *Les accidents de mer*

Art. 1006.— Les capitaines, pilotes, officiers de quart et mécaniciens sont pénalement responsables des infractions qu'ils commettent dans la conduite du navire.

Art. 1007.— Est puni d'une peine d'emprisonnement de trois à douze mois et d'une amende de 500.000 à 5.000.000 de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque :

— s'abstient de déclarer une épave ;

— soustrait frauduleusement ou détourne une épave.

#### CHAPITRE 3

##### *La piraterie*

Art. 1008.— On entend par piraterie maritime tout acte illicite de violence, de menace, de détention ou de déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef et dirigé contre un autre navire ou aéronef ou contre des personnes ou des biens à leur bord, au-delà de la mer territoriale.

Est également qualifié de piraterie maritime tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou cet aéronef est un navire ou aéronef pirate.

Tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux alinéas 1 et 2 du présent article ou commis dans l'intention de les faciliter est également qualifié de piraterie maritime.

L'infraction de piraterie prévue au présent article est punie, d'une peine de dix à vingt ans et d'une amende de 20.000.000 à 200.000.000 de francs CFA.

La tentative est punissable.

S'il résulte des faits de piraterie des blessures ou des maladies, le maximum des peines prévues à l'alinéa 4 du présent article est appliqué.

S'il en résulte la mort d'une ou plusieurs personnes, la peine est l'emprisonnement à vie.

Les dispositions des articles 117 et 118 du Code pénal relatives aux circonstances atténuantes ne sont pas applicables à l'infraction de piraterie.

Art. 1009.— Sera poursuivi et jugé conformément à l'alinéa 4 de l'article 1008 ci-dessus :

1. tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire et naviguant sans être inscrit sur le rôle d'équipage, ou sans avoir été muni pour le voyage de passeport, de commissions ou d'autres actes constatant la légitimité de sa présence à bord ;

2. tout capitaine d'un navire porteur de commission délivrée par deux ou plusieurs puissances ou Etats différents.

Art. 1010.— Seront poursuivis et jugés conformément à l'alinéa 4 de l'article 1008 de la présente loi :

1. tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ivoirien lequel commettrait à main armée des actes de déprédation ou de violence, soit envers des navires ivoiriens ou des navires étrangers, soit envers les équipages ou chargements de ces navires ;

2. tout individu faisant partie d'un navire étranger lequel, sans être muni d'une commission régulière, commettrait lesdits actes envers des navires ivoiriens, leurs équipages ou chargements ;

3. le capitaine et les officiers de tout navire qui auraient commis des actes d'hostilité sous un pavillon autre que celui de l'Etat dont ils auraient commission.

Art. 1011.— Sera également poursuivi et jugé comme pirate tout ivoirien, qui, ayant obtenu, même avec l'autorisation du Gouvernement, commission d'une puissance étrangère pour commander un navire armé, commettrait des actes d'hostilité envers des navires ivoiriens ou d'Etats auxquels des droits équivalents ont été reconnus, leurs équipages ou leurs chargements.

Art. 1012.— Seront poursuivis et jugés comme pirates :

1. tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ivoirien qui, par fraude ou violence envers le capitaine, s'emparerait dudit navire ;

2. tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ivoirien qui le livrerait à des pirates ou à l'ennemi.

Art. 1013.— Dans le cas prévu par le paragraphe 1 de l'article 1009 ci-dessus, les pirates seront punis des peines suivantes :

— 20 ans d'emprisonnement, pour les capitaines, chefs et officiers ;

— 10 ans d'emprisonnement, pour les autres hommes de l'équipage.

Tout individu coupable de l'infraction prévue au paragraphe 2 du même article sera puni d'une peine de 20 ans d'emprisonnement.

Art. 1014.— Dans les cas prévus par les paragraphes 1 et 2 de l'article 1010 de la présente loi, s'il a été commis des dégradations et violences sans homicides ni blessures, les capitaines, chefs et officiers seront punis de l'emprisonnement à vie et les autres hommes de l'équipage seront punis de la peine de 20 ans d'emprisonnement.

Si ces dégradations et violences ont été précédées, accompagnées et suivies d'homicides ou de blessures, l'emprisonnement à vie sera indistinctement prononcé contre les officiers et les autres hommes de l'équipage.

L'infraction mentionnée au paragraphe 3 de l'article 1010 sera puni d'une peine d'emprisonnement à vie.

Art. 1015. — Quiconque est reconnu coupable de l'infraction prévue par l'article 1011 de la présente loi sera puni de la peine de l'emprisonnement à vie.

Art. 1016. — Dans le cas prévu au paragraphe 1 de l'article 1012 de la présente loi, la peine sera :

- l'emprisonnement à vie contre les chefs et les officiers ;
- l'emprisonnement de 20 ans contre les hommes de l'équipage.

Si le fait a été précédé, accompagné ou suivi d'homicides ou de blessures, la peine de l'emprisonnement à vie sera indistinctement prononcée contre tous les hommes d'équipage.

L'infraction prévue au paragraphe 2 du même article sera puni de la peine de l'emprisonnement à vie.

Art. 1017. — La vente des navires capturés pour cause de piraterie sera ordonnée par le tribunal compétent et le produit de ladite vente sera versé au fonds d'appui au développement du secteur maritime et portuaire.

Un décret déterminera les modalités d'application des dispositions du présent article.

Art. 1018. — Les juridictions ivoiriennes sont compétentes pour connaître des faits de piraterie tels que prévus et réprimés par les articles 1008 à 1016 même lorsqu'ils sont commis en haute mer.

En application des conventions internationales auxquelles la Côte d'Ivoire est Partie, les personnes mentionnées à l'article 987 disposent d'un droit de poursuite en haute mer des auteurs des faits de piraterie.

## TITRE V

### LE REGIME DISCIPLINAIRE ET PENAL DU MARIN

#### CHAPITRE I

##### *Le régime disciplinaire*

Art. 1019. — L'autorité à bord du navire, sur les membres de l'équipage et sur toute autre personne embarquée, appartient au capitaine ou, à défaut, à la personne qui, régulièrement et en fait, exerce le commandement du navire.

Le capitaine est tenu d'assurer l'ordre et la sécurité à bord et de veiller à la bonne exécution de l'expédition maritime. Il peut employer à cet effet tous les moyens nécessaires, prévus par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Art. 1020. — Le capitaine peut faire arrêter et consigner, au besoin par la force, pendant le voyage, toute personne se trouvant à bord du navire dont il considère la conduite comme dangereuse pour la sécurité du navire, des personnes à bord ou de la cargaison transportée.

L'usage de la force n'est autorisé que dans les cas où d'autres moyens apparaissent ou se sont avérés insuffisants.

Art. 1021. — L'usage de la force ne doit cependant être utilisé que si le comportement d'une personne à bord constitue une menace pour l'ordre et la sécurité du navire ou entrave l'exercice, par le capitaine et les membres de l'équipage, de leurs fonctions.

La consignation d'une personne à bord prend fin avec l'arrivée du navire au premier port ivoirien ou dans un port du pays dont la personne consignée a la nationalité. Dans l'un de ces ports, le capitaine est tenu de remettre la personne consignée aux autorités compétentes, avec un rapport relatif à la consignation à bord du navire et aux motifs pour lesquels elle a été décidée.

Art. 1022. — S'il est présumé qu'un membre de l'équipage détient à bord des objets ou des marchandises, en infraction avec les dispositions prévues à l'article 402 de la présente loi, le capitaine peut ordonner qu'une perquisition soit effectuée.

Si, à la suite de la perquisition ainsi effectuée, des marchandises ou des objets non autorisés appartenant à un marin ou un navigateur kroomen sont découverts, le capitaine peut décider leur confiscation et mise sous garde.

Si ces objets ou marchandises menacent la santé ou la vie des personnes se trouvant à bord, ou la sécurité du navire et de sa cargaison, ou s'ils sont susceptibles d'entraîner pour le navire des sanctions pour infractions aux lois et règlements applicables en matière maritime, douanière, sanitaire ou environnementale, le capitaine a le droit de faire détruire lesdits objets ou marchandises.

Art. 1023. — Tous les moyens mis en œuvre par le capitaine et toutes les mesures prises par lui doivent obligatoirement être mentionnés dans le livre de bord.

Art. 1024. — Tout membre de l'équipage qui, contrairement aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, commet un acte préjudiciable au déroulement normal du service, à bord d'un navire battant pavillon ivoirien ou à terre, encourt des sanctions disciplinaires pour autant que l'acte incriminé n'est pas de nature à entraîner une responsabilité pénale.

Art. 1025. — Il est ouvert un livre spécial, appelé livre de discipline lors de l'armement du navire. Le capitaine mentionne dans ce livre la nature des fautes disciplinaires ou les circonstances des crimes et délits commis à bord, les résultats des enquêtes effectuées, les sanctions prononcées et les mesures spéciales ordonnées.

Art. 1026. — Le livre de discipline est présenté au visa de l'autorité maritime toutes les fois où un délit ou un crime a été commis à bord du navire.

Art. 1027. — Sont considérées comme fautes contre la discipline :

- le refus d'obéir à tout ordre concernant le navire ;
  - l'ivresse à bord, la consommation de drogues, de substances psychotropes ou hallucinogènes ;
  - toute faute dans l'exécution du service de nature à nuire à la sécurité du navire et des personnes se trouvant à bord ;
  - le manque de respect envers un supérieur ou les injures et insultes directement proférées à l'encontre d'un subalterne à bord ou à terre ;
  - les querelles et disputes, sans voies de fait ;
  - la négligence dans le service de quart ou de garde ;
  - le fait d'avoir allumé du feu sans autorisation ou d'avoir fumé dans une partie du navire où il est interdit de fumer ;
  - l'emploi non autorisé d'une embarcation du navire, lorsqu'il n'y a eu ni perte, ni dégradation, ni abandon de cette embarcation ;
  - l'absence du bord du marin ou du navigateur kroomen, sans autorisation, même lorsqu'elle n'a pas eu pour conséquence de lui faire manquer le départ du navire ;
  - l'introduction à bord du navire d'objets ou de marchandises susceptibles de nuire à la sécurité du navire, des personnes embarquées à bord ou de la cargaison, ou qui sont soumis à des dispositions restrictives de la part des autorités ivoiriennes ou des autorités des Etats dans les ports desquels le navire fait escale ;
  - l'introduction volontaire, à bord du navire, de personnes non autorisées ;
  - les larcins à bord, avec restitution à leur propriétaire de l'objet volé.
- Art. 1028. — Lorsque le capitaine a connaissance d'une faute contre la discipline, il est tenu de procéder immédiatement à une enquête.

Le capitaine interroge la personne qui a commis la faute sur les faits qui lui sont reprochés et entend les témoins à charge et à décharge.

Art. 1029. — Les résultats de l'enquête prévue à l'article précédent sont consignés dans un procès-verbal, signé par les témoins, qui relate la nature de la faute contre la discipline relevée, les noms des témoins et leurs déclarations et les explications de l'auteur de la faute. Les résultats de l'enquête sont également mentionnés au livre de discipline et leur contenu contresigné, après lecture, par la personne à qui la faute contre la discipline est reprochée.

Art. 1030. — Lorsque l'armateur est saisi par le capitaine d'une plainte concernant une faute contre la discipline, il est tenu de convoquer immédiatement l'auteur de cette faute, le capitaine et les témoins à charge et à décharge.

Art. 1031. — Les sanctions disciplinaires éventuelles sont prises par l'armateur ou son représentant après que le capitaine et les témoins ont été entendus et que l'auteur de la faute contre la discipline, assisté s'il le désire d'un conseil de son choix, a fourni des explications écrites ou verbales.

Lorsque les explications fournies par l'auteur de la faute sont verbales, elles font l'objet d'un procès-verbal rédigé par l'armateur ou son représentant, contresigné par l'auteur de la faute et le conseil qui, le cas échéant, l'a assisté.

Lorsque l'auteur de la faute n'a pas été assisté par un conseil, mention en est faite dans le procès-verbal.

Art. 1032. — Si les explications fournies par l'auteur de la faute contre la discipline ne sont pas de nature à le disculper, la sanction prononcée lui est signifiée par écrit et copie de la décision prise est envoyée à l'autorité maritime administrative.

La sanction prononcée est également mentionnée dans le livre de discipline.

Art. 1033. — Les sanctions susceptibles d'être prononcées en matière de faute contre la discipline sont les suivantes :

- l'avertissement écrit ;
- la consigne à bord du navire, pour quatre jours au plus ;
- les arrêts dans la limite de quinze jours, avec ou sans suspension de salaire et avec ou sans du service ;
- les arrêts dans la limite de quinze jours avec suspension de salaire et sans continuation de service ;
- le licenciement.

Art. 1034. — Dans le cas où la faute est d'une gravité particulière, ou a un caractère de récidive, ou souligne des tendances peu compatibles avec la vie sociale à bord, les sanctions indiquées ci-dessus ont un caractère provisoire et le dossier est adressé pour décision à l'autorité maritime.

L'autorité maritime administrative, après avoir entendu les parties intéressées, peut procéder ainsi qu'il suit :

— estimer que les sanctions prises par le capitaine sont suffisantes, ou y ajouter une amende disciplinaire d'un montant de 25.000 à 50.000 francs CFA pour un marin ou un navigateur kroomen, ou de 50.000 à 200.000 francs CFA pour un officier ;

— requalifier les faits de faute disciplinaire, en délit, particulièrement dans les matières touchant à la conduite ou à la sécurité du navire, et de les transmettre à l'autorité judiciaire à ce titre ;

— autoriser l'armateur qui dispose du pouvoir patronal, à licencier l'officier ou le marin sans préavis quelle que soit la nature du contrat d'engagement en principe au port d'armement. Dans les cas les plus graves et les plus urgents, l'autorité consulaire peut accepter le licenciement du marin ou l'expulsion de la personne en cause à l'étranger, avec retour à ses frais ;

— retirer le livret maritime du marin ou du navigateur kroomen, temporairement ou définitivement.

Les décisions prises par l'autorité maritime administrative qui sont de nature à aggraver la situation du marin ou du navigateur kroomen sont portées à la matricule.

Art. 1035. — Indépendamment des sanctions disciplinaires prévues aux articles 1033 et 1034 de la présente loi, l'autorité maritime administrative peut, en répression d'une infraction maritime en matière de navigation, de sécurité ou de police, suspendre tout brevet, ou la dérogation afférente, ainsi que les capacités ou permis de conduire à la plaisance, y compris celui du capitaine ou du pilote, pour une durée n'excédant pas trois mois.

Art. 1036. — L'autorité maritime administrative peut, pour faute contre l'honneur, ou pour faute grave dans l'exercice de la profession de marin ou en cas d'incapacité physique, prononcer à l'encontre de tout marin, ou de tout pilote, soit directement en cas de condamnation définitive à une peine afflictive ou infamante, soit dans tous les autres cas après avoir pris l'avis d'une commission d'enquête, le retrait temporaire ou définitif, partiel ou total, des droits et prérogatives afférents à la nature du diplôme ou du brevet détenu par le marin ou le pilote.

Lorsqu'un navigateur kroomen se trouve dans l'un des cas prévus à l'alinéa précédent, l'autorité maritime administrative peut prononcer sa radiation.

Art. 1037. — La composition de la commission d'enquête mentionnée à l'article précédent, les règles relatives à sa constitution et à son fonctionnement ainsi que les conditions d'exécution des avis émis par elle sont déterminées par le ministre chargé des Affaires maritimes.

Art. 1038. — Tout marin détenteur d'un brevet ou d'un diplôme et tout pilote, qui comparait devant la commission d'enquête mentionnée à l'article 1036 de la présente loi, peut, du simple fait de la citation devant la commission et jusqu'à ce que la commission ait émis son avis, être suspendu de l'exercice des droits et obligations afférents au diplôme ou au brevet détenu, par décision de l'autorité maritime administrative.

## CHAPITRE 2

### *Le régime pénal*

Art. 1039. — Est puni d'un emprisonnement de six à trente-six mois et d'une amende de 200.000 francs CFA à 2.000.000 de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque commet l'une des infractions suivantes :

- absence de pièces d'identité des gens de mer ;
- recrutement de marins par des procédés interdits ;
- absence d'autorisation parentale pour embarquement d'un mineur ;
- absence de décision d'effectif sur les navires qui y sont astreints ;
- tenue incorrecte du rôle d'équipage ;
- détention de brevets et certificats de qualification non conformes au niveau nécessaire sauf dérogation ;

- pilotage d'un navire sans être commissionné ;
- conduite d'un navire de plaisance sans le permis requis.

Art. 1040. — Quiconque commet ou tente de commettre un faux ou fait usage ou tente de faire usage d'un faux en matière de pièce d'identité des gens de mer, est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans et d'une amende de 500.000 francs à 2.000.000 de francs CFA.

### CHAPITRE 3

#### *Les crimes et délits*

Art. 1041. — Les juridictions de droit commun de Côte d'Ivoire sont seules compétentes en matière de crimes et délits commis à bord des navires sous pavillon ivoirien.

Une copie du jugement ou de l'arrêt rendu à la suite d'une condamnation pour crime ou délit commis à bord d'un navire sous pavillon ivoirien est transmise sans délai à l'autorité maritime administrative.

Art. 1042. — En cas d'infraction commise dans les eaux territoriales ou portuaires ivoiriennes à bord des navires sous pavillon d'un Etat étranger, les juridictions pénales sont compétentes pour connaître du jugement desdites infractions lorsque :

- l'intervention des autorités ivoiriennes a été réclamée ;
- l'infraction a troublé l'ordre public ;
- fauteur ou la victime est ivoirien.

Art. 1043. — Dans les cas prévus à l'article précédent, l'autorité maritime est tenue d'informer immédiatement le consul ou le représentant diplomatique de l'Etat dont le navire bat pavillon des faits à la suite desquels les juridictions ivoiriennes ont eu à connaître des crimes ou délits commis à bord du navire.

Art. 1044. — Si le capitaine a connaissance d'un crime ou d'un délit commis à bord, il procède à une enquête préliminaire.

Art. 1045. — Pour les nécessités de l'enquête préliminaire, le capitaine peut procéder à la garde à vue de la personne mise en cause.

Le capitaine transmet les pièces de l'enquête préliminaire à l'autorité maritime administrative, au premier port ivoirien dans lequel le navire fait escale.

Lorsque le premier port n'est pas un port ivoirien, le capitaine remet le mis en cause et les pièces de l'enquête préliminaire au représentant diplomatique ou au consul de la Côte d'Ivoire dans l'Etat du port.

Lorsque la garde à vue est susceptible de durer plus de quatre-vingt-seize heures et que la mise à l'écart de la personne mise en cause est nécessaire, le capitaine procède conformément aux articles 1020 et 1021 de la présente loi.

### CHAPITRE 4

#### *Les infractions à la police intérieure du navire*

Art. 1046. — Est puni d'une amende de 200.000 à 1 000.000 de francs CFA tout officier, maître ou homme d'équipage qui se rend coupable d'absences irrégulières à bord, lorsque ces absences ont eu pour conséquence de lui faire manquer le départ du navire.

Art. 1047. — Tout capitaine qui, hors les cas de force majeure, rompt son engagement et abandonne son navire avant d'avoir été remplacé, est puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de 1.000.000 à 5.000.000 de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement si le navire se trouve en sûreté dans un port ou d'un emprisonnement d'un à deux ans et d'une amende de 2.000.000 à 10.000 000 de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement si le navire se trouve en rade ou en mer.

Art. 1048. — Est puni, d'une amende de 100.000 à 1.000.000 de francs CFA, tout capitaine trouvé en état d'ivresse à bord de son navire ou sous l'emprise de drogues, substances psychotropes ou hallucinogènes.

Est puni d'un emprisonnement de trois à douze mois et d'une amende de 200.000 à 2.000.000 de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine qui n'assure pas en personne le commandement de son navire à l'entrée, à la sortie des ports, havres et passes et pendant les mouvements intérieurs sauf en cas de maladie.

Est puni, de la peine prévue à l'alinéa 2 ci-dessus, tout capitaine qui, au moment d'assurer le commandement de son navire, à l'entrée, à la sortie des ports, havres et passes et pendant les mouvements intérieurs, est trouvé en état d'ivresse ou sous l'emprise de drogues, substances psychotropes ou hallucinogènes.

Les peines prévues à l'alinéa 2 ci-dessus sont applicables à tout officier, maître et homme d'équipage trouvé pendant le quart dans les mêmes circonstances.

Art. 1049. — Est puni d'un emprisonnement de trois à douze mois et d'une amende de 200.000 à 2.000.000 de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, tout pilote qui entreprend de conduire un navire en état d'ivresse ou sous l'emprise de drogues, substances psychotropes ou hallucinogènes.

Art. 1050. — Est puni d'un emprisonnement de trois mois à douze mois et d'une amende de 200.000 à 1.000.000 de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine, officier ou maître, qui abuse de son autorité ou qui ordonne ou tolère un abus d'autorité à l'égard d'une personne se trouvant à bord du navire.

Est puni des mêmes peines tout capitaine, officier ou maître qui se rend coupable d'outrage par voie verbale, par geste ou menace envers un membre de l'équipage, impose des durées de travail illégales sans motifs de sécurité ou refuse d'accorder un repos ou une sortie sans motif de service ou de sécurité.

Art. 1051. — Est puni d'une amende de 500.000 à 5.000.000 de francs CFA tout capitaine qui refuse ou qui, sans motif légitime, néglige d'effectuer les constatations requises en cas de crime ou de délit commis à bord du navire, d'enregistrer les naissances, mariages et décès et de rédiger les documents prévus par les dispositions de la présente loi.

Est puni des mêmes peines, tout capitaine qui néglige ou refuse sans motif légitime de tenir régulièrement le journal du bord, le livre de discipline et tous autres documents dont la tenue est prévue par les dispositions de la présente loi.

Art. 1052. — Est puni d'un emprisonnement de trois mois à un an et d'une amende de 200.000 à 1.000.000 de francs CFA, tout capitaine qui favorise, par son consentement, l'usurpation de l'exercice du commandement à bord de son navire.

Est puni des mêmes peines, que celles prévues à l'alinéa 1 du présent article, quiconque prend indûment le commandement d'un navire.

Art. 1053. — Est puni d'un emprisonnement de trois mois à un an, 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 constitutif d'une infraction pénale.

Lorsque l'infraction prévue à l'alinéa 1 du présent article est commise par le capitaine du navire, celui-ci encourt une peine de six mois à vingt-quatre mois d'emprisonnement et une amende de 500.000 à 2.000.000 de francs CFA ou l'une de ces deux peines seulement.

Art. 1054. — Est puni d'une peine de trois à cinq ans d'emprisonnement et d'une amende de 5.000.000 à 20.000.000 de francs CFA, tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse, détourne à son profit le navire ou qui, volontairement et dans une intention criminelle, entreprend un déroutement du navire ou détruit sans nécessité tout ou partie de la cargaison, des vivres du bord ou des effets se trouvant à bord du navire.

Le double des peines prévues à l'alinéa 1 ci-dessus, est applicable au capitaine qui vend le navire dont il a le commandement.

Art. 1055. — Est puni d'une peine d'emprisonnement de trois mois à douze mois et d'une amende de 1.000.000 à 5.000.000 de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine, officier ou homme d'équipage qui altère volontairement des marchandises faisant partie de la cargaison du navire.

Art. 1056. — Est punie d'un emprisonnement de cinq à dix ans, toute personne se trouvant à bord du navire qui altère volontairement les vivres, boissons ou autres biens destinés à la consommation humaine.

Si l'altération des vivres, boissons ou autres biens destinés à la consommation humaine est consécutive à l'emploi de substances nocives et s'il en est résulté ou non une maladie pour une ou plusieurs personnes à bord du navire une maladie, la peine encourue sera de dix à vingt ans d'emprisonnement.

Si le décès d'une ou de plusieurs personnes à bord est résulté des faits mentionnés à l'alinéa précédent, la peine encourue est l'emprisonnement à vie.

Art. 1057. — Est punie d'une peine d'emprisonnement de trois mois à vingt-quatre mois et d'une amende de 500.000 à 1.000.000 de francs CFA, quiconque à bord d'un navire, détériore volontairement, détourne ou vend un objet utile à la navigation, à la manœuvre ou à la sécurité du navire ou qui vend des vivres embarqués pour le service du bord.

Art. 1058. — Est puni des peines prévues aux articles 401 et 420 du Code pénal ivoirien, tout marin ou navigateur kroomen qui, après avoir reçu des avances sur salaire ou parts de profit, s'abstient sans motif légitime de prendre son service à bord du navire et ne rembourse pas les avances qui lui ont été accordées.

Art. 1059. — Est punie d'un emprisonnement de trois mois à douze mois et d'une amende de 200.000 à 1 000.000 de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne embarquée, qui introduit à bord du navire des boissons alcoolisées ou qui en facilite l'introduction, sans l'autorisation expresse du capitaine.

Est puni, des mêmes peines que celles prévues à l'alinéa 1 ci-dessus, le capitaine ou l'armateur qui embarque ou fait embarquer des boissons alcoolisées destinées à la consommation de l'équipage en quantités supérieures à celles admises par la réglementation en vigueur.

Les peines prévues aux alinéas 1 et 2 ci-dessus du présent article s'appliquent à quiconque qui introduit à bord des marchandises non autorisées, de fraude ou de contrebande, drogues, substances psychotropes et hallucinogènes.

Art. 1060. — Est puni d'une amende de 2.000.000 à 10.000.000 de francs CFA, tout capitaine qui débarque clandestinement un membre de l'équipage ou un passager non ivoirien dans les eaux sous juridictions ivoiriennes ou dans un port ivoirien.

Est considéré comme débarquement clandestin, tout débarquement non porté à la connaissance de l'autorité maritime et de celle chargée de l'immigration.

Art. 1061. — Est puni d'un emprisonnement de trois à douze mois et d'une amende de 200.000 à 1 000.000 de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, tout homme d'équipage qui, après une sommation formelle du capitaine ou d'un officier, refuse d'obéir ou résiste à un ordre concernant le service à bord du navire.

Si l'infraction prévue à l'alinéa précédent est commise par un officier ou un maître, les peines encourues sont portées au double de celles mentionnées ci-dessus.

#### CHAPITRE 5

##### *Les infractions à l'ordre public maritime*

Art. 1062. — Les peines prévues à l'alinéa 2 de l'article 1061 sont encourues par toute personne embarquée sur un navire battant pavillon ivoirien qui, hors des eaux sous juridiction nationale, ne se conforme pas aux ordres donnés par un consul ou un représentant diplomatique de la Côte d'Ivoire ou par le commandant des navires des affaires maritimes ou d'un bâtiment de la marine nationale.

Art. 1063. — Est punie, d'une peine d'emprisonnement d'un à trois ans et d'une amende de 500.000 à 5.000.000 de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, toute infraction aux dispositions relatives au recrutement des marins telles que prévues par la réglementation en vigueur.

Art. 1064. — Est puni, d'une amende de 200.000 à 2.000.000 de francs CFA, quiconque empêche ou tente d'empêcher un représentant de l'autorité maritime administrative de procéder aux contrôles et inspections prévus par la présente loi.

Art. 1065. — Est puni d'une amende de 500.000 à 2.000.000 de francs CFA, tout capitaine qui, requis par les autorités compétentes, refuse sans motif légitime de se charger d'un dossier d'enquête ou de pièces à conviction, ou d'assurer le transport d'un mis en cause, ou qui ne livre pas un mis en cause ou un dossier confié à ses soins aux autorités compétentes.

Art. 1066. — Est puni de la peine prévue à l'article précédent tout capitaine qui, sans motif légitime, refuse de donner suite à la demande de l'autorité maritime administrative concernant le rapatriement d'un marin ivoirien vers la Côte d'Ivoire.

Art. 1067. — Est puni d'un emprisonnement de trois à vingt-quatre mois et d'une amende de 500.000 à 2.000.000 de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un navire ivoirien qui, en mer, n'obéit pas à l'injonction faite par un navire des affaires maritimes ou un bâtiment de la marine nationale de la République de Côte d'Ivoire et le contraint ainsi à faire usage de la force.

Art. 1068. — Est puni d'une amende de 1.000.000 à 5.000.000 de francs CFA et d'un emprisonnement de six à vingt-quatre mois ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine qui, ayant laissé à terre, dans un port où ne se trouve pas de consul ou de représentant diplomatique de Côte d'Ivoire, un officier, un maître ou un homme d'équipage malade ou blessé, ne lui procure pas les moyens nécessaires en vue d'assurer son traitement médical et son rapatriement.

Art. 1069. — Les peines prévues à l'article précédent sont également encourues par le capitaine qui, ayant laissé à terre, avant qu'il ait atteint son lieu de destination, un passager malade ou blessé, n'en informe pas aussitôt le consul ou le représentant diplomatique de l'Etat dont le passager débarqué a la nationalité ou, à défaut, les autorités maritimes locales.

Art. 1070. — Est puni d'une amende de 1.000.000 à 5.000.000 de francs CFA, tout armateur ou propriétaire de navire qui ne se conforme pas aux prescriptions de la présente loi relatives à la réglementation du travail à bord, à l'alimentation et au couchage à bord des navires, et aux textes réglementaires pris en vue de leur application.

Est également puni de la peine prévue à l'alinéa 1 ci-dessus, le capitaine qui commet personnellement ou en accord avec l'armateur ou le propriétaire du navire les infractions prévues à l'alinéa précédent.

La peine prononcée à l'encontre du capitaine, conformément à l'alinéa 1 ci-dessus, peut être atténuée s'il est prouvé que celui-ci a reçu un ordre de l'armateur ou du propriétaire du navire, lui demandant de prendre les mesures qui donnent lieu à poursuites.

Art. 1071. — Est puni d'un emprisonnement de trois à douze mois et d'une amende de 500.000 à 2.000.000 de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui, sur un navire sous pavillon ivoirien, exerce sans l'autorisation de l'autorité maritime administrative et hors les cas de force majeure soit le commandement du navire, soit toute autre fonction à bord, sans satisfaire aux conditions exigées par les dispositions de la présente loi et les textes pris en vue de leur application.

Est punie des peines prévues à l'alinéa 1 du présent article, toute personne qui, sans une commission régulière de pilote de la station, entreprend ou tente d'entreprendre la conduite d'un navire en qualité de pilote.

Art. 1072. — Est puni, pour chaque membre de l'équipage irrégulièrement embarqué ou débarqué, d'une amende de 500.000 à 2.000.000 de francs CFA, tout capitaine qui embarque ou débarque un membre de l'équipage, sans faire mentionner, par l'autorité maritime administrative cet embarquement ou ce débarquement au rôle d'équipage ou du rôle spécial des navigateurs kroomen.

Art. 1073. — Est punie des peines d'emprisonnement et d'amende prévues à l'article 1071 de la présente loi, toute personne qui contracte ou tente de contracter un engagement maritime en produisant de fausses pièces d'identité ou un livret professionnel maritime obtenu frauduleusement.

Art. 1074. — Est punie d'une amende de 200.000 à 1.000.000 de francs CFA, toute personne autre que les agents habilités, qui pénètre à bord d'un navire sans l'autorisation du capitaine ou de l'armateur, ou sans y être appelée pour les besoins de l'exploitation du navire.

Art. 1075. — Toute personne qui s'introduit frauduleusement à bord d'un navire avec l'intention d'effectuer une traversée est punie d'une amende de 500.000 à 2.000.000 de francs CFA et d'un emprisonnement de six mois à trois ans.

Art. 1076. — Toute personne qui, soit à bord du navire, 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 500.000 à 2.000.000 de francs CFA et d'un emprisonnement de six mois à trois ans. Le maximum de ces deux peines doit être prononcé à l'égard des personnes qui se sont groupées pour faciliter des embarquements clandestins.

Les frais résultant du refoulement de passagers clandestins hors du territoire national sont mis à la charge du navire à bord duquel ces passagers ont été trouvés.

Art. 1077. — Tout armateur, même étranger, qui utilise son navire dans les eaux ivoiriennes pour le transport exclusif de passagers clandestins est puni d'un emprisonnement de cinq à dix ans et d'une amende de 50.000.000 à 200.000.000 de francs CFA.

Tout capitaine, même étranger, qui utilise son navire dans les eaux ivoiriennes pour le transport à titre onéreux de passagers clandestins est puni d'un emprisonnement de deux à cinq ans et d'une amende de 25.000.000 à 100.000.000 de francs CFA.

Art. 1078. — Est puni, d'une peine d'emprisonnement de dix à vingt ans et d'une amende de 20.000.000 à 200.000.000 de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un navire ivoirien ou étranger qui jette à la mer un passager clandestin.

S'il en est résulté la mort ou la disparition du clandestin, la peine est l'emprisonnement à vie.

Les dispositions des articles 117 et 118 du Code pénal relatives aux circonstances atténuantes ne sont pas applicables aux infractions prévues au présent article.

Art. 1079. — 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 200.000 à 2.000.000 de francs CFA et d'un emprisonnement de six mois à trois ans 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 navire.

Art. 1080. — Est puni d'une amende de 200.000 à 2.000.000 de francs CFA, tout capitaine qui, hors le cas d'empêchement dûment justifié, ne dépose pas le rôle d'équipage, le rôle spécial des navigateurs kroomen et le livre de discipline auprès des services de l'autorité maritime administrative ou du consul ou du représentant diplomatique de la Côte d'Ivoire, soit dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans un port ivoirien ou dans un port étranger où réside un consul lorsque le navire doit séjourner plus de vingt-quatre heures dans le port, les jours fériés étant exclus, soit dès son arrivée si le navire doit séjourner moins de vingt-quatre heures dans le port.

Art. 1081. — Est puni d'une amende de 500.000 à 5.000.000 francs CFA, tout capitaine qui ne se conforme pas aux dispositions de la présente loi ainsi qu'aux dispositions réglementaires en vigueur en ce qui concerne les marques extérieures d'identité des navires ou qui efface, altère, couvre ou masque lesdites marques.

#### TITRE VI

##### LES DISPOSITIONS PENALES EN MATIÈRE D'ABORDAGE, DE PERTE, D'ÉCHOUEMENT ET AUTRES ACCIDENTS DE LA NAVIGATION

Art. 1082. — En cas d'abordage ou de tout autre événement de navigation concernant un navire battant pavillon ivoirien et qui est de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de toute autre personne au service du navire, des poursuites ne peuvent être engagées que devant les autorités judiciaires ou l'autorité maritime administrative ivoirienne.

Si le navire battait pavillon d'un autre Etat, des poursuites ne peuvent être engagées que devant les autorités judiciaires ou administratives de l'Etat dont le navire battait pavillon au moment de l'abordage, sauf dans les cas suivants :

- l'intervention des autorités ivoiriennes a été réclamée ;
- l'ordre public est troublé du fait de l'abordage ;
- l'auteur ou la victime est ivoirien.

Art. 1083.— Les autorités judiciaires ou l'autorité maritime administrative sont habilitées à entreprendre des poursuites en cas d'abordage survenu dans les eaux intérieures, dans les ports et rades ou dans les eaux territoriales ivoiriennes et qui est de nature à entraîner la responsabilité pénale du capitaine ou de tout autre membre de l'équipage au service d'un navire battant pavillon d'un autre Etat.

Art. 1084. — Est puni d'un emprisonnement de dix à vingt ans, quiconque volontairement échoue, perd ou détruit un navire quelconque par quelque moyen que ce soit.

Le maximum de la peine prévue à l'alinéa précédent est appliqué à la personne qui est chargée, à quelque titre que ce soit, de la conduite du navire ou qui le dirige comme pilote.

Art. 1085. — Est puni d'une amende de 200.000 à 2.000.000 de francs CFA et d'un emprisonnement de six mois à trois ans ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine ou chef de quart qui se rend coupable de violations des règles relatives soit aux feux à allumer la nuit aux signaux à faire en temps de brume, soit à la route à suivre et aux manœuvres à exécuter en cas de rencontre d'un autre navire.

Si l'une des infractions prévues à l'alinéa 1 du présent article ou tout autre fait de négligence imputable au capitaine, au chef de quart ou au pilote a occasionné, pour le navire lui-même 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 d'une amende de 500.000 à 5.000.000 de francs CFA et d'un emprisonnement de un à cinq ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si l'une des infractions prévues à l'alinéa 2 du présent article a eu pour conséquence la perte ou l'innavigabilité absolue du navire ou la perte de la cargaison, ou si elle a entraîné, soit des blessures graves, soit la mort ou la disparition d'une ou plusieurs personnes, le capitaine, le chef de quart ou le pilote est puni d'un emprisonnement de cinq à dix ans et d'une amende de 1.000.000 à 5.000.000 de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 1086. — Tout membre 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, d'un manque 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 ou connu, soit une avarie grave à un navire ou à une cargaison, est puni d'un emprisonnement de trois mois à douze mois et d'une amende de 200.000 à 1.000.000 de francs CFA, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si l'infraction prévue à l'alinéa 1 du présent article 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 ou la disparition d'une ou plusieurs personnes, le membre de l'équipage qui en est l'auteur est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans et d'une amende de 1.000.000 à 5.000.000 de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 1087.— Est puni d'une amende de 1.000.000 à 5.000.000 de francs CFA et d'un emprisonnement de six mois à trois ans ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine qui, après un abordage et pour autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et les passagers à bord, néglige d'employer tous les moyens dont il dispose pour sauver du danger créé par l'abordage, l'autre navire, son équipage et ses passagers.

Est puni des peines prévues à l'alinéa 1 du présent article, le capitaine qui, hors les cas de force majeure, s'éloigne du lieu de la collision avant de s'être assuré qu'une assistance à l'autre navire, à son équipage et aux passagers à son bord, est inutile et, si l'autre navire a sombré, avant d'avoir fait tous ses efforts pour recueillir les naufragés. S'il en est résulté la mort ou la disparition d'une ou plusieurs personnes, la peine prévue est portée au double.

Art. 1088. — En cas d'abordage, est puni d'une amende de 200.000 à 2.000.000 de francs CFA et d'un emprisonnement de trois à douze mois ou de l'une de ces deux peines seulement, le capitaine de chacun des navires abordés qui, s'il le peut sans danger pour son navire, ne fait pas connaître au capitaine de l'autre navire le nom de son propre navire et les noms des ports d'attache, de départ et de destination de celui-ci.

Art. 1089.— Est puni d'un emprisonnement de trois à douze mois et d'une amende de 200.000 à 2.000.000 de francs CFA, tout capitaine qui, en cas de danger, abandonne son navire pendant le voyage sans l'avis des officiers et des membres de l'équipage.

Est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans et d'une amende de 1.000.000 à 5.000.000 de francs CFA, 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 documents du bord.

Est également puni des peines prévues à l'alinéa précédent, le capitaine qui, forcé d'abandonner son navire, ne reste pas à bord, le dernier.

Art. 1090.— Tout capitaine qui, alors qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et les passagers à son bord, ne prête pas assistance à toute personne, même ennemie, en danger de se perdre en mer, est puni d'une amende de 1.000.000 à 5.000.000 de francs CFA et d'un emprisonnement de six mois à trois ans, ou de l'une de ces deux peines seulement.

#### TITRE VII

##### LES DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES ET PENALES EN MATIERE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN

Art. 1091. — L'autorité maritime administrative peut immobiliser tout navire qui ne se conforme pas aux prescriptions des dispositions des conventions internationales en vigueur.

Art. 1092. — Lorsqu'elle décide de l'immobilisation d'un navire, l'autorité maritime est tenue de délivrer au capitaine du navire immobilisé une note indiquant les motifs de l'immobilisation. Lorsque le navire bat pavillon ivoirien, copie de cette note est adressée au propriétaire du navire. Si le navire bat pavillon d'un Etat étranger, une copie de la note est transmise au consul ou au représentant diplomatique de cet Etat, ou en leur absence aux autorités compétentes de l'Etat dont le navire bat pavillon.

Le ministre chargé des affaires maritimes fixe les règles relatives à la procédure d'immobilisation du navire en cas de violation des dispositions du présent titre et à la procédure de levée de l'immobilisation dudit navire.

Art. 1093.— Lorsqu'un navire a été immobilisé, l'autorité maritime administrative peut exiger du propriétaire du navire qu'il fournisse une garantie financière.

Si une telle garantie financière est fournie, l'autorité maritime peut ordonner la levée de l'immobilisation du navire.

Art. 1094. — En cas de contestation des décisions prises par l'autorité maritime administrative en ce qui concerne l'application des dispositions du présent titre et des textes pris en vue de leur application, le capitaine ou le propriétaire du navire, qu'il soit sous pavillon ivoirien ou sous pavillon d'un Etat étranger, peut exercer un recours administratif.

Art. 1095. — Le recours prévu à l'article précédent doit être exercé dans le délai de deux mois à compter de la date à laquelle le capitaine ou le propriétaire du navire s'est vu notifier la décision de l'autorité maritime administrative.

Art. 1096. — Est puni des amendes prévues au Code de l'Environnement, tout armateur, propriétaire ou capitaine de navire qui enfreint les prescriptions des dispositions en vigueur en matière de pollution marine et d'immersion des déchets en mer.

Art. 1097. — Est puni d'une peine d'amende de 1 000.000 à 5.000.000 de francs CFA et d'une peine d'emprisonnement de six mois à trois ans ou de l'une de ces deux peines seulement le capitaine qui s'oppose aux visites et inspections entreprises par des représentants de l'autorité maritime administrative.

#### TITRE VIII

##### LES DISPOSITIONS PÉNALES EN MATIÈRE DE TRANSPORTS MARITIMES

Art. 1098. — Est puni d'une amende de 5.000.000 à 50.000.000 de francs CFA, tout armateur ou auxiliaire des transports maritimes, qui exerce dans les ports ivoiriens sans agrément ou refuse de communiquer à l'autorité maritime administrative les informations requises relatives à l'activité pour laquelle il a été agréé.

En ce qui concerne l'activité d'avitailleur, l'amende est de 1.000.000 à 5.000.000 de francs CFA.

Est puni de la peine prévue à l'alinéa 1 du présent article, quiconque affrète un navire sans l'autorisation de l'autorité maritime administrative.

Art. 1099. — Sont punis conformément à la réglementation relative à la concurrence, les abus de position dominante dans les ports ivoiriens.

Art. 1100. — Est punie d'une amende de 1 000.000 à 5.000.000 de francs CFA, toute infraction aux dispositions des articles 33, 39, 42 et 43 de la présente loi.

Art. 1101. — Est punie d'une amende de 10.000.000 à 100.000.000 de francs CFA, tout capitaine d'un navire ivoirien ou étranger qui débarque clandestinement toute personne ou qui laisse s'échapper sur le territoire ivoirien des passagers clandestins non ivoiriens pendant l'escale.

Art. 1102. — Est punie d'une amende de 50.000.000 à 250.000.000 de francs CFA et d'une peine d'emprisonnement de six mois à trois ans ou de l'une de ces deux peines seulement, tout armateur, propriétaire ou capitaine de navire qui transporte des marchandises dangereuses en violation de la réglementation en vigueur.

Art. 1103. — Est punie d'une amende de 500.000 à 5.000.000 de francs CFA, quiconque exerce les activités de transports de marchandises ou de passagers par voies d'eau intérieures sans agrément ou autorisation.

Art. 1104. — Est puni des peines prévues à l'article précédent, quiconque enfreint les clauses du cahier des charges, portant autorisation d'un service régulier de transport de voyageurs ouvert au public.

#### TITRE IX

##### LES DISPOSITIONS PÉNALES EN MATIÈRE DE PÊCHES MARITIMES ET LAGUNAIRES

Art. 1105. — Est puni d'une amende de 5.000.000 à 50.000.000 de francs CFA, tout armateur à la pêche qui achète, importe ou affrète un navire de pêche sans l'autorisation de l'autorité maritime administrative.

Art. 1106. — Tout navire qui a servi à des opérations de pêche, en infraction aux dispositions légales en vigueur, peut être arraisonné par l'autorité maritime administrative et immobilisé à quai jusqu'à entier paiement des frais de garde et d'entretien.

L'autorité maritime administrative adresse, dans un délai de soixante-douze heures, au Président du tribunal de première instance compétent, une requête visant au maintien de la mesure d'immobilisation effectuée.

En cas de non-respect des délais prévus à l'alinéa 2 du présent article, la mesure d'immobilisation cesse de produire tous effets.

Art. 1107. — La levée d'immobilisation est ordonnée par le Président du tribunal de première instance contre versement d'une caution fixée par ledit tribunal, ou si une garantie bancaire d'un montant équivalent a été fournie.

Art. 1108. — En cas de non-paiement des créances de l'Etat résultant de la mesure d'immobilisation prévue aux articles 1106 et 1107 de la présente loi, l'autorité maritime adresse une requête aux fins de saisie du navire. Dans ce cas, il est procédé conformément aux dispositions des articles 254 à 301 de la présente loi.

Art. 1109. — Sont tenus du paiement des amendes infligées pour les infractions prévues au présent titre, les consignataires, les armateurs ou les propriétaires de navire de pêche même lorsque lesdites infractions sont imputables au capitaine du navire de pêche et à l'équipage.

Art. 1110. — En cas de saisie d'un navire de pêche étranger, notification en est immédiatement donnée au consul ou au représentant diplomatique de l'Etat dont le navire bat pavillon. L'ordonnance du président du tribunal de première instance, ainsi que toute décision judiciaire ou administrative susceptible d'être prise ultérieurement, sont également notifiées audit consul ou représentant diplomatique.

Art. 1111. — L'autorité maritime administrative collabore avec les autres administrations concernées pour conclure des transactions avec les personnes poursuivies pour toutes infractions commises au moyen de navires de pêches.

Les modalités relatives à ces transactions sont définies par voie réglementaire.

Art. 1112. — Les infractions relatives à la pêche sont punies conformément à la réglementation en vigueur.

#### LIVRE XII

##### LES DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES

Art. 1113. — Les infractions prévues par la présente loi sont des délits et la tentative est punissable.

Art. 1114. — Les dispositions antérieures contraires à la présente loi sont abrogées, notamment celles de la loi 61-349 du 9 novembre 1961 relative à l'institution d'un Code de la Marine marchande.

Les délais prévus par la présente loi sont francs.

Art. 1115. — La présente loi sera publiée au *Journal officiel* de la République de Côte d'Ivoire et exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Abidjan, le 30 juin 2017.

Alassane OUATTARA.