

REPUBLIQUE DU BURUNDI

CABINET DU PRESIDENT**LOI N°1/11 DU 16 MAI 2010 PORTANT CODE DE LA
NAVIGATION ET DU TRANSPORT LACUSTRES****LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,**

Vu la Constitution de la République du Burundi ;
Vu la Loi n° 1/008 du 1^{er} septembre 1986 portant Code Foncier ;
Vu la Loi n° 1/015 du 20 juillet 1999 portant Réforme du Code de Procédure Pénale ;
Vu la Loi n° 1/010 du 30 juin 2000 portant Code de l'Environnement de la République du Burundi,
Vu la Loi n° 1/012 du 29 novembre 2002 portant Réglementation de l'exercice de l'activité d'assurance ;
Vu la Loi n° 1/013 du 29 novembre 2002 portant Réglementation du Contrat d'assurance ;
Vu la Loi n° 1/10 du 13 mai 2004 portant Code de Procédure Civile ;
Vu la Loi n° 1/05 du 22 avril 2009 portant Révision du Code Pénal ;
Vu la Loi n° 1/02 du 11 janvier 2007 instituant le Code des douanes ;
Vu le Décret- loi N° 1/64 du 31 mai 1967 relatif à la Navigation Internationale sur le lac Tanganyika ;
Vu le Décret- loi n° 1/89 du 12 septembre 1967 portant Approbation de la convention du 16 juin 1967 entre l'Etat du Burundi et la Compagnie des Grands Lacs relatives à la reprise de la concession d'exploitation du Port de Bujumbura ;

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'M' followed by a flourish.

ndk.

Vu le décret- loi n° 1/037 du 7 juillet 1993 portant révision du Code du Travail du Burundi ;

Vu le décret- loi n°1/011 du 4 septembre 1997 portant sur les dispositions organiques des Télécommunications ;

Le Conseil des Ministres ayant délibéré ;

L'Assemblée Nationale et le Sénat ayant adopté.

PROMULGUE :

TITRE I. : DISPOSITIONS COMMUNES ET CHAMP D'APPLICATION

CHAPITRE I : CHAMP D'APPLICATION

ARTICLE 1

La présente Loi s'applique à tous les espaces lacustres relevant de la souveraineté nationale.

Sous réserve de réciprocité, les bateaux étrangers fréquentant les ports et les eaux du BURUNDI ne sont pas soumis à des dispositions plus contraignantes que les bateaux burundais, sauf pour des motifs exceptionnels et justifiés d'ordre ou de sécurité publique.

Le domaine lacustre fait partie du domaine public. Il est constitué des éléments du territoire national ci-après :

- Le fond et le sous-sol du lac dans la limite des eaux territoriales lacustres,
- Les rivages du lac jusqu'à une distance de 10 mètres mesurée à partir de la ligne formée par le niveau le plus haut atteint par les eaux au cours de leurs crues périodiques,
- Les remblais effectués sur les eaux lacustres,
- Les ouvrages et les ports lacustres.

ARTICLE 2

Sans préjudice de l'application des lois et règlements d'autres Etats, les dispositions du présent Code sont applicables aux bâtiments burundais en quelque lieu qu'ils se trouvent.

ARTICLE 3

A l'exception des dispositions du Titre II, chapitre 2, les dispositions du présent Code ne s'appliquent ni aux bâtiments militaires, ni aux autres bâtiments de l'Etat non exploités commercialement.

Section 1 : Statut des espaces lacustres sous juridiction nationale

ARTICLE 4

Les eaux territoriales lacustres sont constituées par le plan d'eau s'étendant depuis le rivage jusqu'à une limite au large fixée par voie d'accords bilatéraux ou multilatéraux avec les Etats dont les côtes lacustres font face ou sont adjacentes à celles de la République du BURUNDI.

A défaut d'accord, la limite des eaux territoriales est déterminée par la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes formées de

part et d'autre par le niveau le plus bas atteint par les eaux au cours de l'année précédant celle de la délimitation.

ARTICLE 5

Les eaux territoriales lacustres font partie des eaux intérieures du BURUNDI. L'Etat y exerce les mêmes compétences et pouvoirs que sur son territoire terrestre.

ARTICLE 6

Le droit de pêche dans les eaux territoriales lacustres appartient à l'Etat. Ce droit est exercé conformément aux dispositions pertinentes de la législation relative à la Pêche et à l'Aquaculture.

ARTICLE 7

Sous réserve de la réciprocité les bateaux, et leurs équipages qui transportent des marchandises ou des passagers en provenance d'un Etat riverain ou à destination d'un autre Etat riverain du Lac TANGANYIKA, y compris les marchandises en transit en provenance ou à destination d'un Etat tiers, bénéficieront du libre passage dans les eaux territoriales lacustres du BURUNDI.

Cette disposition sera étendue, le cas échéant, à d'autres espaces lacustres éventuellement concernés par une navigation internationale.

Les dispositions du présent article ne préjudicient pas aux accords relatifs à la répartition du trafic lacustre souscrits par le BURUNDI dans le cadre des Organisations régionales dont il est membre.

La fréquentation des eaux et ports burundais par les bâtiments étrangers n'entrant pas dans le cadre des dispositions du présent article, peut être réglementée par Décret.

ARTICLE 8

Les parties du Domaine Public Lacustre sont délimitées par simple constatation sur le site, opérée à la diligence de l'Administration gestionnaire en présence des riverains et personnes ayant un intérêt particulier, dûment convoqués.

Les limites des plans d'eaux des ports lacustres sont fixées par décision des Ministres ayant les Transports et l'Aménagement du Territoire dans leurs attributions.

Sauf dispositions contraires du Code Foncier, les limites terrestres des ports lacustres sont fixées :

- par le Ministère ayant l'Urbanisme dans ses attributions, dans les centres urbains,
- par l'Administration Provinciale dans les zones rurales lorsque l'emprise terrestre du port est inférieure à quatre hectares,
- par le Ministère ayant l'Aménagement du Territoire dans ses attributions dans les zones rurales lorsque l'emprise terrestre du port est supérieure ou égale à quatre hectares.

ARTICLE 9

Le Domaine Public Lacustre fait partie intégrante du domaine public de l'Etat.

Il est affecté à des utilisations d'intérêt général.

Il ne peut être aliéné, ni versé dans le domaine privé de l'Etat, sauf déclassement par décret présidentiel de parcelles qui auraient perdu leur caractère et leur vocation d'origine.

ARTICLE 10

Des concessions sur le Domaine Public Lacustre peuvent être accordées à des personnes physiques ou morales pour y exercer une activité d'intérêt général directement liée à l'utilisation des eaux ou pour y exploiter un service public.

Les concessions sont accordées pour une durée maximale de 30 ans par le Ministère ayant les Transports dans ses attributions, après consultation d'autres Ministères intéressés. Dans tous les cas, les Ministères des Finances et du Plan doivent être consultés.

Les concessions sont renouvelables. Toute demande de renouvellement de la part de l'une ou l'autre partie doit être proposée dans le délai d'un an avant l'expiration de la concession en cours. Les clauses et conditions du nouveau contrat doivent être adoptées avant l'arrivée à échéance de la concession initiale.

ARTICLE 11

Tout contrat de concession sur le Domaine Public Lacustre doit être assorti d'un cahier des charges fixant les droits et obligations respectifs du concessionnaire et de l'autorité concédante.

Le cahier des charges fixe le montant de la redevance due par le concessionnaire, sous réserve de son approbation par le Ministère des Finances.

ARTICLE 12

Les dispositions spécifiques aux concessions portuaires sont précisées au Chapitre 6, Titre III du présent Code.

ARTICLE 13

Par exception aux dispositions de l'article 10 ci-dessus, les concessions d'établissement de pêche ou d'aquaculture lacustre sont accordées par le Ministre ayant la Pêche dans ses attributions, après avis du Ministre ayant les Transports dans ses attributions.

Les décisions concernant le plan d'eau que nécessite le cas échéant la création d'établissement de pêche ou d'aquaculture (balisage, restrictions éventuelles à la navigation, au mouillage, à la plongée) sont prises par l'Autorité lacustre visée à la Section 2 ci-après, sur proposition du Ministre ayant les Pêches dans ses attributions.

ARTICLE 14

Les Ministres ayant les Transports, les Travaux Publics et l'Environnement dans leurs attributions prennent toutes mesures utiles à la bonne gestion, à la protection et à la conservation du domaine public lacustre. Ils préservent son affectation à l'intérêt général.

Il est interdit d'effectuer toute extraction, fouille, ouvrage, dépôt, rejet ou immersion de substances ou matériaux quels qu'ils soient, sur le domaine public lacustre sans autorisation préalable des Autorités ci haut citées.

Section 2 : Des autorités et leurs compétences

ARTICLE 15

L'autorité lacustre est exercée par le Département ayant les Transports Lacustres dans ses attributions. Un décret détermine la structure de l'autorité lacustre.

ARTICLE 16

Le Département ayant les transports lacustres dans ses attributions est chargé de :

- l'exercice du pouvoir réglementaire en matière de navigation et des transports lacustres ;
- l'élaboration et l'application, au plan technique et économique, de la politique gouvernementale dans ce secteur ;
- la coordination des actions de l'Etat dans le domaine lacustre, notamment en ce qui concerne l'utilisation des eaux lacustres aux différents types d'activités (commerce, pêche, plaisance) ;
- l'exercice du pouvoir réglementaire sur tout le personnel navigant.

Ainsi, il peut requérir le concours de tout autre service public ou privé, disposant de moyens adéquats.

- le suivi des établissements portuaires et des entreprises du secteur des transports lacustres.

ARTICLE 17

Il est constitué, auprès du Ministère ayant les Transports dans ses Attributions, une commission consultative de coordination des actions de l'Etat dans le domaine lacustre.

ARTICLE 18

La Police Marine participe normalement au cours de ses missions propres au contrôle de l'application et du respect des règlements lacustres par les bâtiments en navigation.

ARTICLE 19

Dans chaque port lacustre, l'Autorité Portuaire est l'organe chargé de l'administration et de la gestion du Port.

ARTICLE 20

L'Autorité Portuaire reçoit délégation du Ministre ayant la navigation lacustre dans ses attributions pour exercer le pouvoir de police générale à l'intérieur des limites du port, y compris sur le plan d'eau. Les compétences de police spéciale des Administrations visées à l'article 21 ci-dessous s'exercent, dans les limites du port, sous la coordination, le contrôle et la responsabilité de l'Autorité Portuaire.

ARTICLE 21

Les Ministères ayant la Police Marine, la Police, la Gestion et la Police de l'Environnement et des Frontières, les douanes et la Santé dans leurs attributions assurent, chacun en ce qui le concerne la protection des intérêts de l'Etat à la frontière lacustre.

CHAPITRE 2 : DEFINITIONS

ARTICLE 22

Aux termes du présent Code de la Navigation et du Transport Lacustres, les définitions suivantes sont retenues :

Bâtiment :

Tout bateau, embarcation ou engin naviguant ou flottant sur les eaux lacustres.

Bâtiment motorisé :

Tout bâtiment utilisant ses propres moyens mécaniques de propulsion.

Bâtiment à voile :

Tout bâtiment naviguant à la voile seulement.

Bateau :

Bâtiment affecté à la navigation lacustre et dont la longueur hors tout est supérieure à 6 mètres et dont la puissance de propulsion, s'il est motorisé, est supérieure à 25 CV.

Embarcation :

Tout bâtiment dont la longueur de la coque est inférieure à 6 mètres et dont la puissance de propulsion, s'il est motorisé, est inférieure à 25 CV.

Engin flottant :

Construction flottante inerte telle que ponton, bigue, dock, destinée à divers travaux sur les plans d'eaux.

Engin de sport nautique :

Engin léger, motorisé ou non, destiné à la pratique des sports et loisirs nautiques.

Engin de transports spéciaux :

Tous bâtiments motorisés destinés à une navigation commerciale à grande vitesse et dont le mode de propulsion ne comporte pas d'hélice immergée.

Bateau de commerce :

Tout bateau affecté à une navigation commerciale.

Bateau à passagers :

Tout bateau de commerce transportant plus de 12 passagers.

Bateau de pêche :

Tout bateau utilisé pour la capture des ressources vivantes lacustres.

Bateau de plaisance :

Tout bateau affecté à une navigation de loisir ou sportive.

Barge :

Tout bateau de commerce sans moyen propre de propulsion, destiné à être remorqué ou poussé.

Chaland:

Une barge à fond plat, dépourvue de moyens de manœuvre.

Convoi remorqué :

Un ensemble de barges ou d'autres bâtiments remorqués par un ou plusieurs bateaux motorisés appelés remorqueurs.

Convoi poussé :

Un ensemble rigide de bâtiments placés en avant du bateau motorisé assurant la propulsion du convoi, appelé pousseur.

Port d'attache :

Tout lieu de retour habituel du bâtiment

Capitaine :

Personne ayant à bord, la responsabilité nautique du bâtiment.

Chef de quart :

Personne autre que le Capitaine ayant, à un moment donné, la responsabilité de la conduite effective du bâtiment.

Conducteur ou Homme de barre :

Personne manœuvrant les organes de conduite du bâtiment sous la direction du Capitaine ou du Chef de quart.

Passager :

Toute personne présente à bord (autre qu'enfant de moins d'un an) et qui n'exerce aucune fonction ni participe à aucune tâche au service du bateau.

Titres de sécurité :

Les certificats attestant que le bâtiment satisfait aux normes de sécurité.

Longueur hors tout :

Longueur d'encombrement d'un bâtiment, en faisant exclusion de tout espar.

Largeur hors tout :

Largeur maximale de la coque hors bordé, ou de l'ensemble des flotteurs reliés de façon rigide.

Creux :**C.1.**

Pour un bâtiment à flotteur ouvert, distance mesurée au milieu du bâtiment entre la face interne de la quille ou du bordé et, soit la face interne du Barrot de pont s'il existe, soit le niveau de l'arête supérieure du bordé ;

C.2.

Pour un bâtiment à flotteur fermé, l'épaisseur maximale de ce dernier.

Plan du plus grand enfoncement (P.P.G.E.) :

Plan de flottaison correspondant à l'enfoncement maximum du bâtiment en exploitation.

Longueur entre perpendiculaires :

Distance séparant deux perpendiculaires aux extrémités du P.P.G.E.

Franc-bord :

Distance entre le P.P.G.E et le plan parallèle passant par l'intersection du bordé et de la surface externe du pont principal s'il existe, ou à défaut par le point le plus bas de l'arête supérieure du bordé. Le franc - bord n'est calculé que pour les bâtiments dont l'enfoncement est contrôlé par l'Administration.

Tirant d'eau :

Profondeur dont s'enfonce, sous le niveau de l'eau, l'avant ou l'arrière du bâtiment au niveau des perpendiculaires.

Puissance :

Puissance des moteurs de propulsion du bâtiment dans les conditions d'exploitation normale, telle qu'indiquée par le constructeur.

Déplacement lège :

Poids du bâtiment proprement dit, de ses appareils et de son armement permanent.

Déplacement en charge :

Correspond au plan de plus grand enfoncement, lié au franc-bord pour les bâtiments qui y son astreints. Il est égal au poids du bâtiment lège et de son chargement qui comprend les approvisionnements, et en particulier le combustible, les personnes présentes à bord et leurs bagages ; et le poids de la cargaison.

Port en lourd :

Capacité du chargement du bâtiment en poids. Il correspond à la différence entre le déplacement en charge et le déplacement lège.

Personnel de la navigation lacustre ou homme d'équipage :

Toute personne qui preste à bord d'un bâtiment de navigation lacustre des services inhérents à la conduite ou l'entretien de ce bâtiment, en exécution d'un contrat d'engagement.

Employeur lacustre :

Tout armateur utilisant à bord des bâtiments qu'il exploite les services d'une main d'oeuvre salariée.

Affrètement :

Le contrat de location d'un bateau

Fréteur :

Toute personne physique ou morale qui donne un bateau en affrètement.

Affréteur :

Le locataire, dans un contrat d'affrètement.

Fret :

Le prix du transport lacustre d'une marchandise, ou loyer d'un bateau dans le cas d'un affrètement.

Taux de fret :

Le tarif du fret.

Armateur :

L'exploitant d'un bateau, qu'il en soit propriétaire ou non.

Transporteur lacustre :

Tout armateur assurant au moyen d'un bateau qu'il exploite, le transport de marchandises ou de passagers par voie lacustre.

Chargeur :

Tout expéditeur chargeant ou faisant charger une marchandise à bord d'un bateau en vue de son transport.

Connaissance ou lettre de transport lacustre :

Le titre de transport d'une marchandise dûment identifiée, chargée à bord d'un bateau.

Destinataire :

Toute personne qui prend livraison de la marchandise au port de déchargement.

Réceptionnaire :

Toute personne qui prend livraison de la marchandise au port de déchargement.

TITRE II : DE LA NAVIGATION LACUSTRE

CHAPITRE I : DES BATIMENTS DE NAVIGATION LACUSTRE

Section 1 : Des règles applicables à tout bâtiment se trouvant dans les eaux territoriales et les ports du Burundi

ARTICLE 23

Le Capitaine de tout bâtiment, quel que soit son pavillon, se trouvant dans les eaux et ports du BURUNDI doit :

- Respecter les règles de barre, de route et la signalisation en vigueur.
- Respecter les règles relatives au transport des marchandises dangereuses.
- Respecter les obligations d'assistance.
- Se conformer aux ordres et instructions des Autorités investies des pouvoirs de police lacustre.
- Se prêter à tout contrôle des agents habilités de l'Etat et présenter à leur première réquisition les documents de bord exigés par la réglementation en vigueur.
- Tenir son bâtiment en état de navigabilité suffisant pour ne pas engendrer de risques pour la sécurité des eaux burundaises.
- S'abstenir de tout rejet des produits polluants.
- Etre muni des assurances obligatoires en ce qui concerne les passagers transportés, la responsabilité civile et l'enlèvement de l'épave.

Section 2 : De la spécification et jauge des bâtiments de navigation lacustre.

ARTICLE 24

Une Ordonnance ayant la navigation lacustre dans ses attributions *indique*, par type de bâtiment, les spécifications qui doivent être fournies à l'Administration lors de l'immatriculation.

ARTICLE 25

Le jaugeage des bâtiments de navigation lacustre consiste à déterminer le volume d'eau douce déplacé par chaque bâtiment c'est à dire le poids de ce bâtiment en fonction de son enfoncement.

Tout bâtiment à immatriculer doit être préalablement jaugé. La mesure de la jauge est exprimée en tonnes métriques.

ARTICLE 26

Outre la jauge en tonnes métriques, telle que définie à l'article précédent, la capacité en volume des bâtiments de navigation lacustre est également déterminée.

- ❖ pour tout bâtiment est déterminé le volume brut correspondant à celui des espaces considérés comme clos dans la coque et les superstructures.
- ❖ pour les bâtiments de charge et les bâtiments à passagers mixtes, il est d'autre part procédé à une mesure spécifique des espaces affectés aux marchandises, dont le volume total constitue le volume net du bâtiment. S'y ajoute l'indication des surfaces disponibles en pontée pour le transport commercial de conteneurs, véhicules et autres marchandises.

Les volumes brut et net définis au présent article sont exprimés en tonneaux de 2, 83 m³, soit 100 fois un pied au cube.

ARTICLE 27

Sur les bâtiments astreints au franc-bord, l'Administration détermine ou contrôle les calculs de déplacement et de volumes intérieurs, selon la catégorie de bâtiment considérée et suivant des modalités précisées par Ordonnance du Ministre ayant la navigation lacustre dans ses attributions.

A l'issue de cette opération sont délivrés un certificat de jaugeage et une attestation de volume, moyennant paiement d'une redevance dont le tarif est fixé par Ordonnance du Ministre ayant la navigation lacustre dans ses attributions.

ARTICLE 28

La marque de franc-bord, et les échelles de tirant d'eau au niveau des différentes flottaisons, sont peintes sur la coque en utilisant le support de repères gravés ou soudés.

Section 3 : De l'identification et de l'immatriculation des bâtiments

ARTICLE 29

Tout bateau ou embarcation immatriculé au BURUNDI doit se voir attribuer un nom par l'Autorité lacustre, sur proposition de son propriétaire.

Deux bateaux immatriculés ne peuvent porter le même nom.

ARTICLE 30

Tout bâtiment de navigation lacustre équipé d'une installation radio- téléphonique doit, sur demande de son propriétaire, recevoir un indicatif radio délivré par l'Agence de Régulation et de Contrôle des Télécommunications.

ARTICLE 31

Une Ordonnance du Ministre ayant la navigation lacustre dans ses attributions. précise la nature, l'emplacement et la dimension des marques d'identité à porter par chaque catégorie de bâtiment.

ARTICLE 32

L'immatriculation est la formalité d'inscription d'un bâtiment sur le registre tenu à cet effet par les Services de l'Autorité Lacustre.

ARTICLE 33

Doivent être immatriculés les bâtiments de navigation lacustre ayant leur port d'attache au BURUNDI, appartenant à une personne physique y résidant ou à une personne morale y ayant son siège social et entrant dans l'une des catégories ci-après :

- Bateau, quel que soit son tonnage,
- Embarcation dont le produit des trois dimensions (longueur, largeur maxima, creux) est supérieur à un,
- Engin propulsé par un moteur d'au moins dix chevaux.

ARTICLE 34

Sont à fournir à l'administration en vue de l'immatriculation, les documents suivants :

❖ Pour tout bâtiment :

- Un certificat du constructeur mentionnant les principales caractéristiques techniques;
- Une déclaration du propriétaire ou de l'exploitant indiquant le genre d'utilisation;
- Les pièces justificatives de l'identité et de la résidence du propriétaire;
- Le certificat de jaugeage;

❖ Pour les bâtiments neufs :

- Une copie certifiée conforme du contrat de construction.

❖ Pour les bâtiments d'occasion :

- Une copie certifiée conforme de l'acte d'achat;
- La décision de radiation des registres de l'Etat d'origine s'il s'agit d'une acquisition à l'étranger.

A l'issue des formalités, un certificat d'immatriculation est délivré au propriétaire moyennant paiement d'une redevance. La forme du certificat et le tarif de la redevance sont fixés par Ordonnance du Ministre ayant la navigation lacustre dans ses attributions.

Le certificat d'immatriculation doit être renouvelé en cas de transformation importante ou de transfert de propriété.

ARTICLE 35

Le registre d'immatriculation est tenu par les services de l'Autorité Lacustre sous forme de trois fichiers distincts (commerce, pêche, plaisance).

Il mentionne, pour chaque bâtiment immatriculé, les renseignements d'identification relatifs au bâtiment et à son propriétaire, et les actes intervenant postérieurement à l'immatriculation :

- Transferts successifs de propriété,
- Hypothèques et privilèges inscrits (et leur radiation),
- Délivrance et retrait d'une lettre de navigation internationale.

Le registre est ouvert à la consultation du public, sur demande motivée.

ARTICLE 36

Les bâtiments de navigation lacustre sont radiés du registre des immatriculations dans les cas suivants :

- Perte ou innavigabilité définitive,
- Vente à l'étranger,
- Perte des conditions relatives au port d'attache du bâtiment ou à la résidence de son propriétaire.

Dans ce cas, un certificat de radiation est délivré par l'Autorité Lacustre.

Section 4 : De la Lettre de Navigation Lacustre Internationale

ARTICLE 37

Seuls peuvent quitter les eaux territoriales du BURUNDI les bateaux et engins immatriculés auxquels il a été délivré une lettre de navigation lacustre internationale.

ARTICLE 38

Les conditions et modalités de délivrance et de retrait de ce document, ainsi que les droits et obligations qu'il confère, sont fixés par l'Ordonnance Ministérielle n° 060/269 du 22 Mai 1967.

Une copie de la lettre de navigation lacustre internationale et, le cas échéant, de la décision prononçant son retrait est adressée par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions au Ministre ayant le Commerce dans ses attributions.

La délivrance et le renouvellement annuel de la lettre de navigation lacustre internationale sont soumis au paiement de la redevance. Les tarifs de cette redevance sont fixés par Ordonnance du Ministre ayant la navigation lacustre dans ses attributions.

Section 5 : De la construction des bâtiments de navigation lacustre

ARTICLE 39

Le contrat de construction d'un bâtiment destiné à la navigation lacustre doit être rédigé par écrit.

Le constructeur est garant des vices cachés, malgré la réception du bâtiment sans réserve par le client.

Sauf convention contraire, le constructeur est propriétaire du bâtiment en construction jusqu'à la réception de celui-ci après essais.

ARTICLE 40

L'action en garantie contre le constructeur se prescrit par un an à compter de la livraison du bâtiment ou de la découverte du vice caché.

ARTICLE 41

Toute mise en construction, sur le territoire du BURUNDI, d'un bâtiment de navigation lacustre autre qu'embarcation ou engin de sport nautique, doit faire l'objet d'une déclaration par son constructeur à l'Autorité Lacustre.

Les plans du bâtiment sont joints à la déclaration. Ils seront soumis à l'approbation de la Commission Nationale de Sécurité.

Section 6 : De la propriété des bâtiments de navigation lacustre

ARTICLE 42

Tout acte translatif de propriété ou constitutif d'un droit réel sur un bâtiment de navigation lacustre doit être passé par écrit. Lorsque cet acte concerne un bâtiment de plus de douze mètres de longueur, il doit être passé en la forme authentique notariée.

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

ARTICLE 43

Si l'acte de transfert concerne un bateau ou un engin de transport lacustre immatriculé, cet acte **doit** être soumis par le vendeur à l'homologation de l'Autorité Lacustre, faute de quoi il sera réputé non effectif.

En cas d'achat ou de vente à l'étranger d'un bateau de plus de vingt-cinq mètres de longueur, le contrat doit, à peine de nullité, être soumis à l'accord préalable du Ministre ayant les Transports dans ses attributions. A défaut de réponse dans un délai de deux mois, l'accord sera réputé tacitement donné.

L'importation de bateaux de commerce ou de pêche de plus de 20 ans d'âge est interdite.

ARTICLE 44

Sous réserve de l'application des dispositions spécifiques des articles 45 à 51 ci-après, les règles générales de la copropriété, sont applicables aux bateaux et autres bâtiments de navigation lacustre immatriculés.

ARTICLE 45

Les décisions relatives à l'exploitation en copropriété sont prises à la majorité des intérêts. Chaque copropriétaire dispose d'un droit de vote proportionnel à sa part de propriété.

ARTICLE 46

La majorité peut confier la gestion du bateau à une ou plusieurs personnes, copropriétaires ou étrangères à la copropriété. En cas de pluralité, les gérants agissent d'un commun accord.

ARTICLE 47

Les copropriétaires sont solidairement et indéfiniment tenus des dettes de la copropriété. Dans les cas où leur responsabilité peut être limitée, chacun d'entre eux contribue à proportion de ses intérêts dans le bateau.

ARTICLE 48

Chaque copropriétaire peut disposer de sa part mais reste tenu des dettes nées antérieurement à la cession de celle-ci.

ARTICLE 49

Les copropriétaires participent aux profits et pertes de l'exploitation au prorata de leurs intérêts dans le bateau. Ils contribuent dans la même proportion aux dépenses de la copropriété.

ARTICLE 50

Le contrat de copropriété n'est pas limité dans le temps. La mort, l'incapacité ou la faillite d'un copropriétaire n'entraîne pas, de plein droit, la dissolution de la copropriété. Cette dernière prend fin par suite de la licitation ou de la vente, volontaire ou forcée, du bateau.

La vente volontaire du bateau ne peut être réalisée qu'à l'unanimité du consentement des copropriétaires.

ARTICLE 51

Les changements de copropriétaires doivent être notifiés aux services de l'Autorité Lacustre pour une mise à jour de la fiche du bateau au registre d'immatriculation.

ARTICLE 52

Le propriétaire d'un bâtiment de navigation lacustre peut, pour chaque événement, limiter le montant global de sa responsabilité à une somme déterminée en fonction du tonnage du bâtiment.

Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité n'emporte pas reconnaissance de cette responsabilité.

La limitation globale de responsabilité du propriétaire de bâtiment de navigation lacustre ne préjudicie pas à l'application des régimes particuliers de limitation de la responsabilité du transporteur lacustre.

Les dispositions de la présente section s'appliquent également à l'exploitant, ainsi qu'à l'affrèteur du bateau.

ARTICLE 53

La limitation de responsabilité est exclue s'il est prouvé que l'événement donnant naissance à la créance a été causé par la faute personnelle de celui qui se prévaut de la limitation.

ARTICLE 54

La limitation s'applique à l'ensemble des créances, contractuelles ou extracontractuelles, nées de l'expédition lacustre à l'exception de celles mentionnées à l'article 59 ci-après.

ARTICLE 55

Les limites de responsabilité du propriétaire sont fixées comme suit:

- ❖ Pour les créances résultant d'engagements ou de dommages matériels:
 - Pour un bateau destiné au transport de marchandises
 - Non muni de moyens mécaniques de propulsion, à une somme de 33,33 unités de compte par tonne de portée maximale en lourd du bateau;
 - Muni de moyens mécaniques de propulsion, à une somme de 33,33 unités de compte par tonne de portée maximale en lourd du bateau, majorée d'une somme de 66,67 unités de compte par cheval vapeur de puissance des moyens de propulsion.
 - Pour un bateau non destiné au transport de marchandises, à une somme de 200 unités de compte par m³ du déplacement au plus grand enfoncement autorisé.
 - Pour un remorqueur ou un pousseur, à une somme de 66,67 unités de compte par cheval vapeur de puissance des moyens de propulsion.

- Pour les engins ou outillages flottants assimilés aux bateaux à une somme équivalent à un tiers de leur valeur de renouvellement au moment de l'événement.
- ❖ Pour les créances résultant des dommages corporels :
Le triple des valeurs indiquées au premier astérix ci-dessus.

ARTICLE 56

Les limites de responsabilité fixées à l'article précédent ne s'opposent pas à ce que des limites plus élevées soient prévues par la convention des parties.

ARTICLE 57

L'unité de compte visée à l'article 55 est le Droit de Tirage Spécial du Fonds Monétaire International.

ARTICLE 58

La conversion des Droits de Tirage Spéciaux en monnaie nationale se fait sur la base du taux indiqué par la Banque de la République du BURUNDI à la date à laquelle la limitation de responsabilité est invoquée par le propriétaire.

ARTICLE 59

Sont exclues de la limitation :

- Les créances des passagers munis d'un billet de passage,
- Les créances résultant d'un contrat d'engagement lacustre,
- Les créances résultant d'une assistance, d'un sauvetage ou d'avaries communes,
- Les indemnités dues pour dommages de pollution.

Par ailleurs, ne peuvent se prévaloir de la limitation :

- L'Etat pour les bâtiments qu'il n'exploite pas commercialement,
- Les propriétaires de bâtiments de recherche ou de prospection,
- Les propriétaires de bateaux de plaisance ou engins de sports nautiques.

Section 7 : Des privilèges et hypothèques lacustres

ARTICLE 60

Sont privilégiés sur le bateau, sur le fret et sur les accessoires du bateau et du fret :

- Les salaires du Capitaine et de l'équipage,
- Les frais de justice,
- Les droits, taxes et impôts assis sur le bateau,
- Les rémunérations dues pour assistance ou sauvetage du bateau et les contributions aux avaries communes,

- Les indemnités dues à la suite d'un accident lacustre (aux passagers, à l'équipage, aux propriétaires des marchandises chargées à bord ou à des tiers),
- Les sommes dues au titre de toute dépense liée à la conservation du bateau.

ARTICLE 61

Les créances privilégiées énumérées à l'article précédent sont préférées à toute hypothèque.

ARTICLE 62

Les accessoires du bateau et du fret visés à l'Article 61 sont :

- Les indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le bateau et non réparé, ou pour perte de fret,
- Les indemnités dues au propriétaire pour avaries communes,
- Les rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué, déduction faite des sommes revenant au Capitaine ou à l'équipage.

Le prix du passage est assimilé au fret.

ARTICLE 63

Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées à l'article 60. Les créances comprises dans chacun des numéros d'ordre viennent en concurrence et sont réglées au marc le franc.

ARTICLE 64

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

ARTICLE 65

Les privilèges suivent le bateau entre quelques mains qu'il se trouve. Les privilèges sur le fret peuvent être exercés tant que le fret est encore dû ou qu'il se trouve entre les mains de l'agent du propriétaire. Il en est de même des privilèges sur les accessoires.

ARTICLE 66

Les privilèges sont inscrits par l'Autorité Lacustre, à la fiche du bateau au registre d'immatriculation, sur présentation du titre de créance. L'inscription ne préjudicie pas à l'appréciation du bien-fondé de la créance par les tribunaux compétents.

En cas de mutation volontaire de propriété du bateau, l'Autorité Lacustre subordonne le visa de l'acte de vente à la production d'une déclaration de reconnaissance des privilèges par l'acheteur ou à la preuve de l'extinction de ces derniers.

ARTICLE 67

Outre les moyens généraux d'extinction des obligations, les privilèges lacustres sont éteints par la confiscation ou la vente judiciaire du bateau.

Ils s'éteignent également de plein droit dans le délai de deux ans à compter de la naissance de la créance à laquelle ils se rapportent et après une année pour les créances se rapportant aux fournitures.

Dans les autres cas, la preuve de l'extinction appartient au propriétaire du bateau.

Les privilèges éteints sont radiés de la fiche du bateau par les Services de l'Autorité Lacustre.

ARTICLE 68

Les bateaux et autres bâtiments de navigation lacustres immatriculés sont susceptibles d'hypothèque.

L'hypothèque doit, à peine de nullité, être constituée par acte authentique notarié. Elle ne peut être consentie que par le propriétaire du bateau ou par son mandataire muni d'un mandat spécial.

Elle peut être constituée sur un bateau en construction.

ARTICLE 69

L'hypothèque consentie sur un bateau s'étend, sauf convention contraire, à tous les accessoires tels que machines, agrès et apparaux, elle ne s'étend pas au fret.

Si le bateau est perdu ou endommagé, lui sont subrogées :

- Les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages subis,
- Les sommes dues au propriétaire en contribution d'avaries communes,
- Les indemnités dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué
- Les indemnités d'assurance sur corps.

Les paiements faits de bonne foi avant opposition sont valables et opposables au créancier hypothécaire.

ARTICLE 70

L'inscription et la conservation des hypothèques lacustres sont assurées par l'Autorité Lacustre. L'hypothèque est inscrite sur la fiche du bateau au registre d'immatriculation des bâtiments de navigation lacustre.

L'inscription doit comporter:

- La date de l'acte en vertu duquel elle est effectuée,

- La nature de cet acte et la désignation de la juridiction ou du notaire dont il émane,
- La mention des noms, prénoms, domicile et profession du créancier et du débiteur ainsi que la désignation du bâtiment hypothéqué,
- La mention des éléments principaux relatifs au montant et au remboursement de la dette hypothécaire.

Un tableau sommaire des inscriptions hypothécaires, tenu à jour sous la responsabilité du propriétaire et soumis en visa annuel de l'administration, doit être annexé au livre de bord de chaque bateau.

ARTICLE 71

En vue de l'inscription d'une hypothèque lacustre, le requérant présente à l'Autorité Lacustre la minute ou une expédition du titre constitutif de l'hypothèque, ainsi que l'original du certificat d'immatriculation du bateau.

Après avoir opéré l'inscription, l'Autorité Lacustre atteste au pied de la minute ou de l'expédition qui lui est présentée, que l'inscription a été faite, et en mentionne la date. La même mention est portée sur le certificat d'immatriculation du bateau.

Les effets de l'inscription et les conditions de son renouvellement sont définis par le Code Foncier.

ARTICLE 72

L'hypothèque lacustre suit le bateau et ses accessoires entre quelque main qu'ils se trouvent. Ses effets et ses conditions d'extinction sont celles du droit commun telles que définies par le Code Foncier.

En cas de mutation volontaire de propriété d'un bateau hypothéqué, l'Autorité Lacustre subordonne l'homologation de l'acte de vente à la production d'une déclaration de reconnaissance d'hypothèque signée par l'acheteur.

ARTICLE 73

L'hypothèque consentie à l'étranger sur un bateau immatriculé au BURUNDI est valable à condition d'être inscrite et publiée au BURUNDI selon les formalités ci-dessus.

ARTICLE 74

La radiation de l'hypothèque lacustre est effectuée par l'Autorité Lacustre au vu d'une expédition de la décision judiciaire ordonnant la levée de l'hypothèque ou de l'acte authentique la purgeant.

ARTICLE 75

Le tarif des droits d'inscription et de radiation des hypothèques lacustres est fixé par Ordonnance conjointe des Ministres ayant respectivement les Transports et les Finances dans leurs attributions.

Section 8 : De la saisie des bâtiments de navigation lacustre**ARTICLE 76**

Tout bateau ou autre bâtiment de navigation lacustre peut faire l'objet d'une saisie dans les ports du Burundi. L'origine de la créance motivant la saisie doit être un événement ou un contrat en rapport avec l'expédition lacustre ou une hypothèque prise sur le bateau quelle que soit l'origine de cette dernière.

ARTICLE 77

La saisie peut concerner un bâtiment étranger ou avoir sa cause dans une créance née à l'étranger. Dès lors qu'elle est effectuée dans un port Burundais, elle est régie par les dispositions du présent chapitre.

ARTICLE 78

Le demandeur peut saisir soit le bateau auquel la créance se rapporte, soit un autre bateau appartenant au même propriétaire.

Toutefois, la saisie motivée par une créance hypothécaire ne peut s'exercer que sur le bateau hypothéqué.

ARTICLE 79

La saisie conservatoire est une mesure de sûreté qui a pour seul effet d'empêcher le départ du bateau. Elle est autorisée par décision du Président du Tribunal de Grande Instance territorialement compétent lorsqu'il est justifié d'une créance visée à l'Article 76 ci-dessus et paraissant fondée. La mainlevée de la saisie peut être demandée soit en produisant la preuve du non fondement de la créance, soit en fournissant une caution bancaire suffisante pour en garantir le montant.

Le bateau prêt à partir n'est pas saisissable, si ce n'est à raison des dettes contractées pour le voyage qu'il va faire.

ARTICLE 80

Lorsqu'elle est avisée d'une saisie, l'Autorité Lacustre prend les mesures nécessaires pour interdire la sortie du bateau.

ARTICLE 81

La saisie conservatoire du bateau peut être convertie en saisie-exécution par un jugement de validité.

ARTICLE 82

La saisie-exécution a pour but la vente du bateau et la liquidation des droits des créanciers.

Elle est effectuée selon les dispositions de droit commun des articles 86 et suivants du Code de Procédure Civile.

CHAPITRE II : DE LA SECURISATION DE LA NAVIGATION

Section1 : Des dispositions générales

ARTICLE 83

Les prescriptions du présent chapitre s'appliquent à tout bâtiment de navigation lacustre immatriculé au BURUNDI, à l'exception :

- Des embarcations ne transportant pas de passagers et ne s'éloignant pas à plus de 5 Km de la côte,
- Des bateaux non motorisés, à l'exclusion des barges ne transportant pas plus de 12 passagers et naviguant exclusivement en eaux abritées,
- Des engins flottants installés à poste fixe.

Les différentes catégories de bâtiments visées ci-dessus restent cependant assujetties aux dispositions de la Section 6 du présent Chapitre.

ARTICLE 84

Les bâtiments étrangers dans les eaux Burundaises restent sous réserve de la réciprocité soumis aux règlements de sécurité en vigueur dans leur Etat d'immatriculation. Toutefois, les dispositions des sections 3 à 8 du présent chapitre leur sont applicables.

Section 2 : De l'organe compétent

ARTICLE 85

Il est créé auprès de l'Inspection de la navigation Lacustre une Commission Technique de Sécurité de la navigation chargée :

- De l'approbation des plans des bateaux en construction destinés à être immatriculés au BURUNDI;
- De la visite de mise en service de tout bateau de plus de 25 mètres de longueur entre perpendiculaires;
- De l'examen de tout cas non prévu par la réglementation intéressant la sécurité de la navigation ;
- De la délivrance des brevets de navigation ;
- De donner un avis sur toute mesure proposée par l'Autorité compétente en matière de signalisation et de sauvetage lacustre ou de faire toute suggestion utile dans ces domaines;
- D'examiner tout projet susceptible d'avoir un impact sur l'environnement lacustre.
- D'examiner et prévenir tout apport de matériaux naturels et artificiels pouvant constituer des obstacles à la navigation.

ARTICLE 86

L'organisation et le fonctionnement de la Commission Technique de Sécurité de la Navigation sont fixés par Décret.

Section 3 : Des titres de sécurité

ARTICLE 87

Tout bâtiment de navigation lacustre doit disposer des Titres de Sécurité suivants :

- Le certificat de franc-bord, valable pour cinq ans;
- Le certificat de navigabilité, valable pour un an;
- Le cas échéant :
 - le certificat de sécurité radio, valable pour un an.
 - La Lettre de Navigation Lacustre Internationale, valable pour un an

La forme des différents certificats mentionnés ci-dessus est définie par Ordonnance du Ministre ayant la navigation lacustre dans ses attributions. Ils doivent être conservés à bord.

ARTICLE 88

Le certificat de franc-bord indique l'enfoncement maximum autorisé du bateau. Il est établi en tenant compte notamment de la structure et de l'échantillonnage, de la stabilité, de l'étanchéité et des conditions d'exploitation du bateau.

Sont dispensés de certificat de franc-bord les bateaux de moins de douze mètres de longueur hors tout, à l'exception des bateaux à passagers et des bateaux de plaisance d'une capacité passagère supérieure à douze personnes.

ARTICLE 89

Le certificat de navigabilité atteste du bon état général d'équipement, d'entretien et de fonctionnement du bateau et de son matériel d'armement et de sauvetage.

ARTICLE 90

Le certificat de sécurité radio atteste du bon fonctionnement de l'installation radiotéléphonique et de son aptitude à transmettre ou à recevoir l'alerte en cas de nécessité ou de détresse.

ARTICLE 91

La Lettre de Navigation Lacustre Internationale atteste du bon état général du bâtiment, lui confère le droit de naviguer et d'accoster dans les eaux et ports étrangers.

ARTICLE 92

Les titres de sécurité prévus à l'article 87 sont délivrés respectivement par :

- Le Ministre des Transports pour ce qui concerne la Lettre de Navigation Lacustre Internationale ;
- L'Autorité Lacustre pour ce qui concerne les certificats de navigabilité et de franc-bord ;
- L'Agence de Régulation et de Contrôle des Télécommunications pour ce qui concerne le certificat de sécurité radio.

L'établissement des certificats de franc-bord des bateaux de plus de 25 mètres de longueur entre perpendiculaires peut être confié à une société de classification internationalement reconnue, agréée à cet effet par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions. Dans ce cas, le certificat doit être contresigné par l'Autorité Lacustre qui peut prescrire tout contrôle ou essai de stabilité qu'elle juge utile.

ARTICLE 93

Toute délivrance de titre de sécurité est subordonnée à une visite de mise en service du bateau effectuée soit par la Commission Nationale de Sécurité, soit par l'Inspecteur de la Navigation accompagné, s'il y a lieu, d'un représentant de l'Agence de Régulation et de Contrôle des Télécommunications.

ARTICLE 94

A l'expiration de leur période de validité, les certificats sont renouvelés par l'Autorité compétente pour leur délivrance. Le renouvellement est matérialisé par un visa de l'Administration apposé sur le document d'origine.

Le renouvellement de tout certificat est subordonné à une visite de l'Inspecteur de la Navigation, incluant un examen de la coque à sec au moins tous les deux ans.

ARTICLE 95

La validité des certificats de navigabilité et de franc-bord est suspendue après tout accident lacustre affectant la structure du bateau, l'appareil à gouverner ou l'appareil propulsif. Ces certificats devront alors faire l'objet d'un renouvellement anticipé, après une visite spéciale passée par l'Inspecteur de la Navigation assisté, le cas échéant, d'un Expert de la Société de classification compétente.

A l'issue de chaque visite, un procès-verbal est établi par l'Inspecteur mentionnant les observations et, le cas échéant, les prescriptions faites.

Un exemplaire du procès-verbal de chaque visite, ainsi que l'original de chaque certificat, doit être conservé à bord.

ARTICLE 96

Les normes techniques à respecter par les bâtiments de navigation lacustre pour que les titres de sécurité puissent être délivrés ou renouvelés sont fixées par Ordonnance du Ministre ayant la navigation lacustre dans ses attributions.

Ces règlements concernent :

- Le franc-bord et la stabilité,
- Le compartimentage et l'assèchement,
- Les installations des machines et les auxiliaires, et l'appareil à gouverner,
- Les réservoirs à combustible et d'huile, et les différentes canalisations et tuyauteries,
- La protection contre l'incendie,
- Les installations électriques,
- Les installations radiotéléphoniques,
- Le matériel d'armement, de navigation et de signalisation,
- Les engins de sauvetage et les procédures d'évacuation.

ARTICLE 97

Les règlements de sécurité prévoient, lorsque cela apparaît nécessaire et justifié, une différenciation des normes applicables en fonction des critères ci-après :

- La nature de la navigation pratiquée (commerce, pêche, plaisance, transport de passagers),
- La catégorie de navigation, c'est à dire la zone dans laquelle navigue habituellement le bâtiment, définie en distance par rapport à la côte,
- La taille ou le tonnage du bâtiment,
- Les caractéristiques spécifiques des engins de transport lacustres spéciaux.

ARTICLE 98

La délivrance de tout certificat donne préalablement lieu à perception d'une redevance par l'Autorité Lacustre.

Le tarif des redevances pour les différents certificats de sécurité est fixé par Ordonnance du Ministre ayant la navigation lacustre dans ses attributions.

Le coût de la prestation éventuelle d'une Société de classification et les frais de déplacement des experts de cette dernière lors des visites de sécurité, sont à la charge de l'armateur.

ARTICLE 99

Sous réserve de la réciprocité, le gouvernement burundais reconnaît la validité des titres de sécurité délivrés par les Etats riverains du lac TANGANYIKA aux bâtiments de navigation lacustre immatriculés dans leurs territoires respectifs.

ARTICLE 100

L'Inspecteur de la Navigation Lacustre se réserve le droit de contrôler l'existence de ces titres lorsque ces bâtiments se trouvent dans les eaux territoriales et ports du BURUNDI.

Section 4 : Des contrôles

ARTICLE 101

Outre les visites périodiques, tout bâtiment immatriculé au BURUNDI est soumis, avant chaque appareillage, à une visite de partance, passée par l'Inspecteur de la Navigation **Lacustre** ou tout agent commissionné par celui-ci.

La visite de partance a pour but de contrôler que les conditions de navigabilité sont effectivement maintenues et que les prescriptions faites lors des visites périodiques ont été exécutées. La situation de l'effectif embarqué est également contrôlée à cette occasion.

ARTICLE 102

Les bâtiments étrangers sont soumis à la même obligation mais le contrôle effectué est alors sous réserve de la réciprocité limité à l'examen des titres de sécurité, sauf si l'état du bateau ne correspond manifestement pas aux mentions du titre qu'il possède.

ARTICLE 103

A l'issue de la visite de partance, il est délivré un permis de sortie. Ce permis donne lieu à une taxe rémunératoire dont le montant est fixé par Ordonnance du Ministre ayant la navigation lacustre dans ses attributions.

ARTICLE 104

L'Inspecteur de la Navigation Lacustre peut interdire l'appareillage de tout bâtiment dans les cas suivants :

- Défaut de certificat valide,
- Innavigabilité manifeste,
- Non exécution des prescriptions urgentes faites antérieurement,
- Arrimage de marchandises dangereuses non conforme aux normes,
- Immersion des marques de franc-bord,
- Passagers en surnombre,
- Effectif ou qualification de l'équipage insuffisant,
- Défaut d'assurance obligatoire.

Section 5 : Des dispositions spéciales aux transports de matières dangereuses

ARTICLE 105

Le transport par voie lacustre de marchandises dangereuses est interdit à moins qu'il ne soit effectué conformément aux dispositions du présent chapitre.

ARTICLE 106

Est considérée comme marchandise dangereuse tout chargement appartenant à l'une des classes ci-après :

- Matières et objets explosibles,
- Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression,
- Matières liquides inflammables,
- Matières solides inflammables,
- Matières carburantes, peroxydes organiques,
- Matières toxiques ou infectieuses,
- Matières radioactives,
- Matières corrosives,
- Matières dangereuses diverses,

ARTICLE 107

Une Ordonnance du Ministre ayant la navigation lacustre dans ses attributions. précise les conditions techniques de chargement et de transport des différentes catégories de matières dangereuses visées à l'article 106 ci-dessus. Le chargement ou le déchargement de toute marchandise dangereuse dans un port du BURUNDI est soumis à la production des documents suivants :

- ❖ Une Déclaration de Marchandises Dangereuses, établie par le chargeur, attestant des conditions d'emballage, d'étiquetage et de marquage de la marchandise,
- ❖ Un plan de chargement détaillé établi par le Capitaine, indiquant la localisation des marchandises dangereuses à bord du bateau.

Les documents précités doivent mentionner les marchandises par leur appellation technique exacte et non par leur dénomination commerciale. Un exemplaire de ces documents doit être déposé à l'Inspection de la Navigation lacustre; un autre exemplaire doit être conservé à bord.

Section 6 : Des règles pour prévenir les abordages

ARTICLE 108

Sous réserve des dispositions spécifiques des articles 109 à 115 ci-dessous, les dispositions générales concernant les règles de barre et de route, les feux et marques, les signaux lumineux ou sonores, fixées par le Règlement International de 1978 pour prévenir les abordages en mer sont appliquées à la navigation lacustre dans les eaux territoriales du BURUNDI.

ARTICLE 109

La responsabilité de la conduite du convoi incombe au premier bâtiment remorqueur ou au bâtiment assurant la propulsion principale dans le cas d'un convoi poussé.

L'homme de barre de chaque élément du convoi doit avoir un champ de vue suffisamment libre et être en mesure d'entendre tous signaux sonores.

Une liaison phonique est obligatoire entre le bâtiment ayant la conduite du convoi et chacun des éléments de ce dernier.

Il est interdit à tout bâtiment de s'engager entre deux éléments du convoi.

ARTICLE 110

Un chaland sans superstructures remorqué doit être doté à chaque extrémité d'un feu blanc visible sur tout l'horizon.

Lorsque deux chalands ou plus sont groupés, Il est permis de les éclairer comme un chaland unique.

Lorsque deux chalands ou plus sont groupés, que la longueur totale du groupe dépasse 100 mètres et que le groupe est éclairé comme un chaland unique, le groupe doit être doté, en plus des feux précédents, d'un feu blanc visible sur tout l'horizon, placé aussi près que possible du centre du groupe.

Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à celles de la Règle 24 du Règlement International pour prévenir les abordages, applicables aux bâtiments remorqués, lorsque ces bâtiments sont autres que des chalands.

ARTICLE 111

Tout bâtiment poussé en avant doit être doté d'un feu blanc spécial à éclats, visible sur un arc d'horizon de 225 degrés sur son avant.

En cas de convoi composé de deux ou plusieurs bâtiments poussés, ce feu spécial est porté par le premier bâtiment du convoi.

ARTICLE 112

Tout bâtiment qui dépasse un autre bâtiment ou un ouvrage, y compris une bigue, un train de remorque, un bateau échoué ou une épave, doit passer prudemment à une vitesse et / ou à une distance qui n'a pas d'effet néfaste sur le bâtiment ou l'ouvrage dépassé.

ARTICLE 113

Tout bâtiment doit naviguer prudemment et doit respecter les directives ou instructions applicables contenues dans les Avis aux navigateurs diffusés par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions.

ARTICLE 114

A chaque extrémité d'un engin de pêche utilisé par un bateau de pêche professionnel, doit être attaché :

- De jour une bouée orange d'une circonférence minimale de 60 cm,
- De nuit un fanal montrant un feu blanc.

ARTICLE 115

Tous les types de projecteurs et de lamparos utilisés pour la pêche doivent être conçus de telle sorte qu'ils ne masquent pas les feux de navigation, qu'ils ne gênent pas les autres bâtiments et qu'ils ne puissent être confondus avec d'autres feux.

ARTICLE 116

Tout bateau appartenant à un service public assumant des tâches de police, de sécurité ou de sauvetage, doit être muni d'un feu blanc à éclats visible sur tout l'horizon, en tête de mât.

Il ne doit montrer ce feu que lorsqu'il est en opération.

ARTICLE 117

Tout aéroglisseur ou engin similaire naviguant sans tirant d'eau doit montrer un feu scintillant de couleur jaune, visible sur tout l'horizon.

Section 7 : Des règles applicables en cas d'abordage**ARTICLE 118**

En cas d'abordage, il existe une obligation d'assistance mutuelle à la charge de chacun des Capitaines impliqués dans l'abordage.

ARTICLE 119

Les règles de responsabilité civile en cas d'abordage entre deux bâtiments de navigation lacustre dans les eaux burundaises sont celles de la Convention

Internationale de BRUXELLES du 23 Septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage.

ARTICLE 120

En cas d'abordage ou de tout autre accident lacustre ayant eu des conséquences dommageables, un rapport doit être déposé par le Capitaine auprès de l'Autorité Lacustre ou du Consul du BURUNDI au port le plus proche. Le Capitaine doit d'autre part prévenir immédiatement les Autorités qui peuvent être contactées par un moyen de communication rapide (Inspection de la Navigation Lacustre, Police Lacustre, Commandement de la Marine, ou l'Autorité Portuaire.)

ARTICLE 121

L'Inspection de la Navigation Lacustre ouvre, dès qu'elle est informée, une enquête nautique en vue de dégager les indices de culpabilité susceptibles d'être mis en jeu.

L'enquête est conduite, en la forme administrative, par une commission présidée par l'Inspecteur de la Navigation Lacustre et comprenant, l'Inspecteur adjoint de la Navigation, un Officier proposé par le Commandant de la Marine, un Officier de la Police Lacustre et un Capitaine de bateau expérimenté.

La Commission entend tous témoins et experts qu'elle juge utiles avant de rendre ses conclusions sur l'accident.

ARTICLE 122

Au vu des conclusions de la Commission, l'Inspecteur de la Navigation Lacustre :

- ❖ Saisit le Ministère Public selon les règles du Code de Procédure Pénale si la commission constate que des responsabilités pénales sont engagées.
- ❖ Dans le cas contraire, prend les sanctions disciplinaires que la commission juge appropriées, conformément aux dispositions des Régimes Disciplinaire et Pénale Particuliers.
- ❖ Prend une décision de classement de l'affaire si la commission constate qu'aucune responsabilité n'est engagée sur le plan disciplinaire ou pénal.

La procédure d'enquête est appliquée pour tout abordage ou accident nautique survenu dans les eaux burundaises.

Section 8 : De l'assistance et du sauvetage dans les eaux lacustres

ARTICLE 123

L'assistance consiste en une aide apportée à partir d'un bâtiment ou à partir de la côte à un autre bâtiment, ou à des personnes, menacés d'un péril imminent dans les eaux lacustres.

ARTICLE 124

L'assistance aux personnes se trouvant en danger dans les eaux lacustres est due par toute personne qui peut l'apporter sans courir elle-même de risque majeur. L'assistance aux personnes est gratuite.

ARTICLE 125

Hors le cas d'abordage prévu à l'article 118 ci-dessus, l'assistance aux biens ne constitue pas une obligation. Si elle est apportée, et acceptée par le propriétaire des biens ou par le Capitaine du bâtiment assisté, elle donne lieu à rémunération de l'assistant dans les conditions prévues à l'article 126 ci-après.

ARTICLE 126

L'assistance lacustre n'est rémunérée que si elle aboutit à un résultat utile, c'est à dire à préserver en tout ou partie les biens assistés du péril qui les menaçait.

La rémunération de l'assistant est calculée en pourcentage de la valeur résiduelle des biens sauvés, en tenant compte :

- De la gravité et de l'imminence du danger auquel les biens assistés se trouvaient exposés,
- Des dépenses exposées par l'assistant, et le cas échéant des avaries qu'il a subies au cours de l'opération d'assistance,
- Du temps passé et des difficultés de l'assistance.

Lorsque les biens sauvés ont un caractère d'épave, les droits du sauveteur sont régis par les dispositions relatives aux épaves lacustres.

A défaut d'accord amiable sur le montant de la rémunération d'assistance, celle-ci est fixée en considération des éléments ci-dessus, par voie d'arbitrage ou par le Juge compétent saisi par le demandeur.

ARTICLE 127

Constitue un acte de sauvetage lacustre toute opération visant à sauver des personnes naufragées ou des biens perdus dans les eaux lacustres.

Comme l'assistance aux personnes en danger, le sauvetage des personnes naufragées a un caractère obligatoire et gratuit, pour quiconque peut porter secours sans courir soi-même de risque majeur.

ARTICLE 128

Les opérations de recherche et de sauvetage des personnes en danger de se perdre ou naufragées dans les eaux lacustres constituent un service public placé sous la responsabilité de l'Etat, qui peut requérir des personnes et des moyens privés pour son exécution.

ARTICLE 129

L'organisation du service public des secours dans les eaux lacustres incombe au Ministre ayant les Transports dans ses attributions, qui a dans ce domaine un rôle de coordination générale des actions de l'ensemble des Départements Ministériels susceptibles d'intervenir.

ARTICLE 130

Il appartient notamment au Ministre ayant les Transports dans ses attributions de procéder à :

- L'établissement d'un plan d'alerte et de déclenchement des moyens de secours disponibles, tant nautiques qu'aériens,
- L'organisation d'un service de veille radiophonique, en liaison avec les Ministres ayant la Défense Nationale et la Sécurité Publique dans leurs attributions qui en assurent le fonctionnement.

ARTICLE 131

L'Autorité Lacustre exerce, conjointement avec le Commandement de la Marine, la direction opérationnelle des secours. Elle détermine dans chaque opération le choix des moyens à engager et les zones d'intervention. Elle est seule compétente pour prendre la décision d'arrêt des opérations.

Section 9 : De la signalisation et des radiocommunications lacustres**ARTICLE 132**

Doivent faire l'objet d'une signalisation lacustre :

- Les accès portuaires et les points d'atterrissage,
- Tout haut-fond ou tout obstacle à la navigation se trouvant dans des zones de navigation habituelle,
- Les repères à terre utile à la navigation.

ARTICLE 133

Le système de signalisation lacustre en vigueur dans les eaux du BURUNDI comprend des bouées et des aides fixes ou balises.

Ces aides à la navigation, bouées ou balises, peuvent être lumineuses ou non.

Elles appartiennent soit au système de balisage latéral, soit au système cardinal tel que définis par l'Association Internationale de Signalisation Maritime (A.I.S.M.).

Pour l'interprétation des aides latérales, est définie comme "sens de la remontée" la direction suivie par un bateau entrant dans un port ou effectuant une navigation lacustre du sud vers le nord.

Tout bâtiment suivant le sens de la remontée doit laisser sur tribord les bouées de tribord et sur bâbord les bouées de bâbord.

ARTICLE 134

Les aides cardinales balisent l'emplacement des dangers en se référant aux points cardinaux du compas. Tout bâtiment doit passer du côté indiqué par la marque cardinale représentée par la bouée ou balise.

ARTICLE 135

Il est interdit à quiconque d'enlever ou de modifier une bouée ou une balise de signalisation lacustre ou d'y amarrer un bateau ou une embarcation.

Toute personne qui, par accident, endommage une aide à la navigation, doit en informer dans les plus brefs délais l'Autorité Lacustre, soit par message radiotéléphonique, soit par tout autre moyen de communication rapide.

ARTICLE 136

L'Autorité Lacustre établit, pour les eaux territoriales du BURUNDI, un plan de signalisation lacustre déterminant l'emplacement, la nature et les caractéristiques des bouées, balises et feux à installer.

ARTICLE 137

Les Services ayant la cartographie dans leurs attributions sont chargés de l'établissement et de l'édition des cartes lacustres.

ARTICLE 138

Le système des radiocommunications lacustres comportant notamment la répartition des fréquences utilisables par les bateaux et par les stations à terre, est établi par Ordonnance du Ministre ayant les Télécommunications dans ses attributions, sous réserve des dispositions de l'article 130 alinéa 2 pour ce qui concerne les fréquences réservés à la sécurité et au sauvetage.

CHAPITRE III : DES EPAVES LACUSTRES

Section 1 : Du statut des épaves lacustres

ARTICLE 139

Constituent des épaves lacustres les bâtiments et aéronefs abandonnés en état d'innavigabilité dans les eaux territoriales lacustres du Burundi, et d'une façon générale tous objets dont le propriétaire a perdu la possession et qui sont soit échoués sur le rivage, soit trouvés dans les eaux territoriales du Burundi.

ARTICLE 140

Toute personne qui découvre ou ramène une épave doit en faire la déclaration, dans un délai de trois jours ouvrables, au service le plus proche de l'Autorité Lacustre.

Ce service prend toute mesure qu'il juge utile pour la garde et la conservation de l'épave.

ARTICLE 141

L'Autorité Lacustre effectue la publicité nécessaire pour tenter de retrouver le propriétaire de l'épave, notamment par affichage et publication d'avis aux journaux et revues officielles du BURUNDI, invitant tout prétendant à faire valoir ses droits dans un délai de soixante jours calendriers.

ARTICLE 142

Si le propriétaire est connu, ou vient à se faire connaître dans le délai ci-dessus, l'épave lui est remise contre versement à l'Etat d'une redevance de 20 % de la valeur estimée de l'épave au titre des frais de garde de celle-ci, et d'une indemnité au sauveteur fixée par accord amiable ou à défaut par le Tribunal compétent en la matière

Section 2 : De la mise en vente des épaves

ARTICLE 143

L'Autorité Lacustre peut faire procéder à la vente d'une épave dans les cas suivants :

- ❖ Quand après échéance de 60 jours calendriers le propriétaire reste inconnu ;
- ❖ Lorsque le propriétaire n'acquiesce pas, dans le délai qui lui est imparti par l'Administration, la redevance pour frais de garde ;
- ❖ Lorsque le propriétaire ne se conforme pas, dans le délai imparti, à l'ordre de l'Autorité Lacustre d'avoir à enlever l'épave lorsque cette dernière constitue une entrave ou un danger pour la navigation.

ARTICLE 144

La vente sera faite aux enchères, à la diligence de l'Autorité Lacustre, selon la procédure et la publicité en vigueur pour les ventes publiques.

Sur le produit brut de la vente sont également prélevés tous les frais inhérents à la garde, à la conservation ou à l'enlèvement de l'épave.

Sur le produit net de la vente, il **est** prélevé une indemnité, d'un montant de 50% de ce produit, versée à celui qui a sauvé, ramené ou renfloué l'épave.

Le solde du prix de vente sera versé à un compte spécial du Trésor et tenu à la disposition du propriétaire pendant un délai d'un an. A l'expiration de ce délai, le solde du prix de vente reste acquis au Trésor Public.

Section 3 : Des bâtiments abandonnés**ARTICLE 145**

Est considéré comme abandonné tout bâtiment non gardienné, désarmé et non entretenu depuis plus d'un an sans que son propriétaire se soit manifesté dans ce délai.

ARTICLE 146

Tout bâtiment de navigation lacustre abandonné peut, s'il présente un risque pour la navigation ou pour l'environnement, ou s'il crée une entrave à l'exploitation d'un port, faire l'objet d'un enlèvement d'office aux frais et risques de son propriétaire.

ARTICLE 147

La décision d'enlèvement d'office est prise par l'autorité lacustre. Une ordonnance du Ministre ayant la navigation lacustre dans ses attributions fixe les modalités d'enlèvement des épaves.

ARTICLE 148

Le droit d'enlèvement d'office, éventuellement suivi de la mise en vente ou de la destruction du bâtiment abandonné, est ouvert à l'Administration, que le bâtiment soit encore à flot, qu'il soit échoué, coulé ou réduit à l'état d'épave.

CHAPITRE IV : DES ASSURANCES LACUSTRES.

Section 1 : Des dispositions générales

ARTICLE 149

Les assurances lacustres sont souscrites par le transporteur lacustre pour se couvrir des risques inhérents à la navigation et au transport. Elles sont régies par des dispositions du présent chapitre, auxquelles le contrat d'assurance ne peut être contraire.

ARTICLE 150

L'assurance sur corps couvre le bâtiment lui-même et ses équipements ;

L'assurance sur facultés couvre les marchandises chargées à bord.

L'assurance peut être mixte, couvrant à la fois le bâtiment et sa cargaison.

ARTICLE 151

Dans la clause « franc d'avarie particulière », l'assurance ne couvre que les avaries dites communes, telles que définies les dispositions relatives aux Avaries du présent Code.

ARTICLE 152

L'assurance des passagers couvre, à bord d'un bâtiment affecté au transport de passagers, les personnes munies d'un billet de transport, ou billet de passage, pour les dommages corporels qu'elles pourraient subir au cours du voyage.

ARTICLE 153

L'assurance de responsabilité civile garantit le propriétaire ou l'exploitant du bâtiment pour sa responsabilité à l'égard des tiers à raison des dommages qui peuvent être causés par ce bâtiment en cours de navigation ou au port.

ARTICLE 154

L'assurance ou la garantie financière d'enlèvement de l'épave garantit l'enlèvement rapide et efficace de l'épave et le versement d'une indemnisation pour les frais encourus à ce titre.

Section 2 : De l'obligation d'assurance

ARTICLE 155

Tout bateau ou autre engin naviguant dans les eaux territoriales du BURUNDI, d'une longueur supérieure à douze mètres, ou propulsé par un moteur de plus de 10 CV,

doit être couvert par une assurance couvrant la responsabilité civile de son propriétaire ou exploitant.

Tout bateau d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux doit être couvert par une assurance obligatoire ou toute autre garantie financière garantissant l'enlèvement de son épave.

Tout bateau à passagers doit être muni d'une assurance couvrant les dommages corporels aux passagers transportés. Cette assurance est à la charge du transporteur.

ARTICLE 156

Les agents habilités à constater les infractions au présent code peuvent, à tout moment, exiger du Capitaine d'un bâtiment de navigation lacustre concerné par les dispositions de l'article 153 ci-dessus la production d'une attestation d'assurance couvrant la responsabilité civile et, le cas échéant, les dommages corporels aux passagers.

ARTICLE 157

Le défaut de l'assurance obligatoire entraîne le refus du permis de sortie et, pour un bâtiment burundais, le retrait du certificat de navigabilité et de la lettre de navigation lacustre internationale.

Section 3 : De la conclusion du contrat d'assurance

ARTICLE 158

Le contrat d'assurance doit être conclu par écrit.

L'assurance peut être contractée soit pour le compte du souscripteur de la police, soit pour le compte d'une autre personne déterminée, soit pour le compte de qui il appartiendra.

ARTICLE 159

La déclaration que l'assurance est contractée pour le compte de qui il appartiendra vaut tant comme assurance au profit du souscripteur de la police comme stipulation pour autrui au profit du bénéficiaire de ladite clause.

ARTICLE 160

Toute omission ou déclaration inexacte de l'assuré ouvre pour l'assureur le droit à résiliation du contrat. La prime demeure acquise à l'assureur en cas de fraude de l'assuré.

ARTICLE 161

Toute modification de clause en cours de contrat, d'où résulte une aggravation sensible du risque, entraîne résiliation de l'assurance si elle n'a pas été déclarée à l'assureur dans les trois jours francs où l'assuré en a eu connaissance, jours fériés non compris. La prime reste, dans ce cas, acquise à l'assureur.

Toutefois, si l'assuré apporte la preuve de sa bonne foi, l'assureur reste garant du risque proportionnellement à la prime perçue. Lorsque l'aggravation du risque est régulièrement déclarée par l'assuré et qu'elle ne résulte pas du fait de ce dernier, l'assurance continue moyennant augmentation de la prime correspondant à l'aggravation survenue.

Si l'aggravation du risque est le fait de l'assuré, l'assureur peut, soit résilier le contrat dans les trois jours francs à partir du moment où il en a eu connaissance, soit exiger une augmentation de prime correspondant à l'aggravation survenue.

Le refus de l'assuré de payer la surprime, dans les cas prévus aux deux alinéas précédents, entraîne la possibilité pour l'assureur de résilier le contrat, la prime lui restant alors acquise.

Section 4 : Des obligations de l'assureur et de l'assuré

ARTICLE 162

Sauf clause « franc d'avarie », l'assureur répond de tous dommages matériels causés aux objets assurés par tout risque de navigation ou par un événement survenu pendant le voyage lacustre et ayant causé des dommages au bâtiment ou à sa cargaison.

ARTICLE 163

L'assureur répond également :

- De la contribution des objets assurés à l'avarie commune, sauf si celle-ci provient d'un risque exclu par le contrat d'assurance,
- Des frais exposés par suite d'un risque en vue de préserver l'objet assuré d'un dommage matériel ou de limiter les dommages.

ARTICLE 164

Les risques assurés demeurent couverts même en cas de faute de l'assuré ou de ses préposés, à moins que l'assureur n'établisse que le dommage est dû à un manque de soins raisonnables pour mettre les objets assurés à l'abri des risques, ou que la faute commise par l'assuré ou ses préposés est une faute intentionnelle ou inexcusable.

ARTICLE 165

Les risques demeurent couverts, même en cas de changement forcé de route, de voyage ou de bateau, sous réserve que ces modifications soient portées à la connaissance de l'assureur dans le délai fixé à l'article 161.

ARTICLE 166

Sauf clause contraire, l'assureur ne couvre pas les risques provenant :

- D'une guerre civile ou étrangère,
- De la capture, prise ou détention par tout gouvernement ou autorité,

- D'émeutes, de grève, d'actes de sabotage ou de terrorisme.

ARTICLE 167

Ne sont pas garantis :

- Les dommages provenant du vice propre de l'objet assuré,
- Les dommages résultant des amendes, confiscations, réquisitions, mesures sanitaires, actes de commerce prohibés ou clandestins,
- Les dommages intérêts ou autres indemnités à raison de toutes saisies ou cautions données pour libérer les objets saisis,
- Les dommages et pertes indirects.

ARTICLE 168

L'assuré doit :

- Déclarer exactement la nature des objets assurés, leur valeur et tous autres renseignements demandés par l'assureur,
- Déclarer les aggravations de risque survenues au cours du contrat, dans un délai de trois jours francs à partir du jour où il en a eu connaissance,
- Apporter des soins raisonnables aux objets assurés,
- Régler la prime aux échéances convenues.

ARTICLE 169

L'assuré doit contribuer au sauvetage des objets assurés et prendre toutes mesures conservatoires de ses droits contre les tiers responsables. Il est responsable envers l'assureur du dommage causé par l'inexécution de cette obligation résultant de sa faute ou de sa négligence.

ARTICLE 170

Le défaut de paiement d'une prime permet à l'assureur soit de suspendre l'assurance, soit de la résilier. La suspension ou la résiliation ne prend effet que quinze jours francs après l'envoi à l'assuré, par lettre recommandée ou par tout autre moyen équivalent, d'une mise en demeure d'avoir à payer la prime due.

La suspension ou la résiliation de l'assurance pour défaut de paiement d'une prime est sans effet à l'égard des tiers de bonne foi, bénéficiaires de l'assurance en vertu d'un transport antérieur à la notification de la suspension ou de la résiliation.

Section 5 : Du règlement de l'indemnité

ARTICLE 171

Les dommages et pertes sont réglés en avarie, sans que l'assureur puisse être tenu de réparer ou de remplacer les objets assurés.

L'assuré est garanti pour chaque événement jusqu'au montant du capital assuré.

ARTICLE 172

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 par lui, diminuée, s'il y a lieu, des avaries particulières à sa charge.

ARTICLE 173

La faculté de délaissement, c'est à dire de transfert de la propriété de l'objet assuré à l'assureur après le sinistre, moyennant paiement à l'assuré de l'indemnité pour perte totale dudit objet doit être laissée à l'assuré.

Les effets de délaissement remontent au moment où l'assuré notifie à l'assureur sa volonté de délaisser.

Toutefois, l'assureur peut, sans préjudice du paiement de la somme assurée, refuser le transfert de propriété. Dans ce cas, l'assuré continue d'assumer, à l'égard des tiers, la responsabilité qui incombe au propriétaire.

ARTICLE 174

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

ARTICLE 175

L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé, à concurrence de son paiement dans tous les droits de l'assuré nés des dommages qui ont donné lieu à garantie.

ARTICLE 176

Toutes actions nées du contrat d'assurance lacustre se prescrivent par deux ans à compter de la date de l'événement qui les a fait naître, ou de la date du dernier acte interruptif de la prescription.

Section 6 : Des dispositions particulières aux catégories d'assurances lacustres

ARTICLE 177

L'assurance sur corps peut être conclue :

- Pour un voyage ;
- Pour une période déterminée (« assurance à temps »)

Dans une assurance au voyage, la prime entière est acquise à l'assureur dès que les risques ont commencé à courir.

Dans l'assurance à temps, la prime stipulée pour toute la durée de la garantie est acquise en cas de perte totale ou de délaissement à la charge de l'assureur. Si la perte totale n'est pas à la charge de l'assureur, la prime est acquise au prorata temporaire.

ARTICLE 178

A l'exception des dommages aux personnes, l'assureur sur corps est garant des dommages de toute nature dont l'assuré serait tenu sur le recours des tiers en cas d'abordage. Il couvre également les contributions en avaries communes et les indemnités d'assistance à la charge du bâtiment assuré.

ARTICLE 179

La faculté de délaissement du bâtiment est ouverte à l'assuré dans les cas suivants :

- o perte totale,
- o réparations atteignant les trois quarts de la valeur agréée du bâtiment,
- o impossibilité de réparer,
- o défaut de nouvelles depuis plus de trois mois.

Dans tous les cas, un procès-verbal de constat ou une procédure d'expertise peut être initié à la diligence de l'une ou l'autre partie.

ARTICLE 180

Le délaissement doit être notifié à l'assureur dans le délai de deux mois à partir du jour de la réception de la nouvelle de la perte ou de l'avarie qui y ouvre droit, ou à l'expiration du délai de trois mois à partir des dernières nouvelles, dans le cas de l'article 179 au point 4 du premier alinéa ci-dessus.

ARTICLE 181

Dans le cas d'une assurance à période déterminée, après l'expiration du délai imparti prévu au point 4 de l'alinéa 1er de l'article 179, la perte du bâtiment est présumée s'être produite pendant la période d'assurance.

ARTICLE 182

L'assuré est tenu, en signifiant le délaissement, de déclarer toutes les assurances contractées sur le bâtiment et sur sa cargaison. Le fret des marchandises sauvées, quand bien même il aurait été payé d'avance, fait partie du délaissement du bateau et appartient également à l'assureur, sans préjudice des droits des créanciers de l'expédition et de ceux de l'équipage pour ses salaires.

ARTICLE 183

Si l'époque du paiement n'est pas prévue dans le contrat, l'assureur est tenu de payer la valeur assurée trois mois après la signification du délaissement.

ARTICLE 184

Les actes justificatifs du chargement et de la perte sont signifiés à l'assureur avant qu'il puisse être poursuivi pour le paiement des sommes assurées.

L'assureur est admis à la preuve des faits contraires, sans que cela ait pour effet de proroger le délai de paiement des sommes assurées.

ARTICLE 185

En cas d'aliénation ou d'affrètement d'une coque nue du bâtiment, l'assurance sur corps continue de plein droit au profit du nouveau propriétaire ou de l'affréteur, à charge pour celui-ci d'en informer l'assureur dans le mois du jour où il aura reçu notification de l'aliénation ou de l'affrètement.

Cette résolution ne prend effet que quinze jours franc après sa notification.

Le vendeur ou le frèteur reste tenu des primes échues avant le transfert du bâtiment.

ARTICLE 186

L'assurance sur facultés peut être conclue pour un voyage, ou pour une période déterminée par une police dite flottante. La police flottante peut couvrir les marchandises transportées à bord de plusieurs bateaux désignés par l'assuré.

ARTICLE 187

L'assurance couvre la marchandise depuis sa prise en charge par le transporteur lacustre jusqu'à sa livraison au destinataire ou à son représentant.

Lorsque une partie du voyage est effectuée par voie terrestre, l'assurance lacustre couvre également cette partie du transport.

ARTICLE 188

L'assureur n'est pas garant des freintes de route ni de l'insuffisance des emballages.

ARTICLE 189

La valeur assurée ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminées : soit par le prix d'achat, et à défaut par le prix courant aux temps et aux lieux de chargement augmenté de tous les frais jusqu'à destination et du profit espéré ; soit par la valeur à destination à la date d'arrivée des marchandises, ou à la date à laquelle elles auraient **dû** arriver ; soit par le prix de vente si les marchandises ont été vendues par l'assuré.

ARTICLE 190

Dans la police flottante, l'assuré s'oblige à déclarer à l'assureur, qui s'oblige à accepter:

- Toutes les expéditions faites pour le compte ou en exécution des contrats d'achat ou de vente entraînant l'obligation d'assurer.

- Toutes les expéditions faites pour le compte de tiers qui auront laissé à l'assuré le soin de pourvoir à l'assurance, si l'assuré est intéressé à l'expédition comme commissionnaire, consignataire ou à un autre titre commercial.

ARTICLE 191

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

- Perdues totalement,
- Perdues ou détériorées à concurrence des trois quarts de leur valeur,
- Vendues en cours de route pour cause d'avaries matérielles par suite d'un risque couvert.

Il peut également avoir lieu dans les cas :

- D'innavigabilité du bâtiment si l'acheminement des marchandises, par quelque moyen que ce soit, n'a pu être effectué dans un délai de trois mois à partir de l'immobilisation du bâtiment,

- De défaut de nouvelles du bâtiment depuis plus de trois mois.

Dans tous les cas, un procès-verbal de constat ou une procédure d'expertise peut être initié à la diligence de l'une ou l'autre partie.

ARTICLE 192

Dans l'assurance de responsabilité civile, l'assureur répond obligatoirement des dommages corporels et matériels causés aux tiers par suite des risques de la navigation.

ARTICLE 193

L'assurance de responsabilité civile ne donne droit au remboursement à l'assuré que dans la mesure où le tiers lésé a été indemnisé.

ARTICLE 194

L'assurance de responsabilité civile qui a pour objet la réparation des dommages causés aux tiers par le navire et qui sont garantis dans les termes de l'article 196 du présent Code, ne produit d'effets qu'en cas d'insuffisance de la somme assurée par la police sur corps.

ARTICLE 195

En cas de pluralité d'événements survenus pendant la durée de l'assurance de responsabilité civile, la somme souscrite au contrat d'assurance constitue la limite de l'engagement de l'assureur pour chaque événement.

ARTICLE 196

Dans les cas où le propriétaire du bâtiment bénéficie de la limite de responsabilité, l'assureur en responsabilité civile ne peut être tenu au delà de cette limite.

ARTICLE 197

Dans l'assurance des passagers, la garantie de l'assureur est subordonnée à la preuve de l'existence d'un billet de passager délivré, avant son embarquement, au passager transporté.

ARTICLE 198

L'assurance des passagers peut être étendue, par clause expresse, aux bagages des passagers transportés.

CHAPITRE V : DES PERSONNELS DE NAVIGATION LACUSTRE

Section 1 : De l'enrôlement

ARTICLE 199

L'enrôlement est la formalité d'inscription de tout homme d'équipage dans le registre d'employeur.

ARTICLE 200

Le registre d'employeur est le document mentionnant tout le personnel de navigation lacustre employé par un même armateur.

Il est soumis au visa annuel de l'Autorité Lacustre.

Il doit indiquer pour chaque personne d'équipage :

- les dates de début et de fin d'engagement,
- La fonction occupée à bord,
- Le numéro matricule et la nationalité.

ARTICLE 201

Le rôle d'équipage est une liste du personnel effectivement présent à bord, établie à chaque départ et visée par l'Inspecteur de la navigation. Elle est tenue à jour par le Capitaine et gardée à bord de chaque bateau.

Section 2 : De l'immatriculation

ARTICLE 202

Tout homme d'équipage doit, préalablement à son enrôlement, être immatriculé par les Services de l'Autorité Lacustre.

L'immatriculation est effectuée dans un registre tenu à cet effet par l'administration.

Seuls peuvent être immatriculées les personnes titulaires d'un contrat ou d'une promesse d'engagement lacustre, ou inscrites dans un Etablissement de formation maritime ou lacustre.

ARTICLE 203

Lors de son immatriculation, il est délivré par l'Autorité Lacustre à chaque personne d'équipage un livret professionnel lacustre.

Ce livret mentionnant l'identité de son titulaire, et ses qualifications, doit être régulièrement tenu à jour par l'employeur, et remis à l'intéressé à la fin de son contrat d'engagement.

Il est soumis au visa de l'Autorité Lacustre lors de chaque contrat d'engagement, et au minimum une fois par an.

La délivrance du livret donne lieu au paiement d'une redevance à la charge de l'employeur, dont le montant est fixé par ordonnance conjointe des Ministres ayant respectivement les finances et les transports dans leurs attributions.

ARTICLE 204

Nul ne peut être inscrit comme personne d'équipage si elle ne remplit pas certaines conditions d'aptitude physique, constatées au moment de l'immatriculation, puis annuellement au cours de l'exercice de la profession.

ARTICLE 205

Une Ordonnance conjointe des Ministres ayant respectivement les Transports et le Travail dans leurs attributions précise :

- Les conditions d'âge et d'aptitude physique à remplir en vue de l'immatriculation,
- Les modalités du contrôle médical,
- Les formalités à remplir lors de l'immatriculation,
- Le modèle du registre des immatriculations, et les modalités de sa mise à jour,
- Le modèle du livret professionnel lacustre.

Section 3 : De l'engagement du personnel de navigation

ARTICLE 206

Le contrat d'engagement lacustre, qui lie l'armateur et toute personne homme d'équipage employée par celui-ci, est soumis aux dispositions générales du Code du Travail, sous réserve de l'application des dispositions spécifiques prévues par présente Section.

ARTICLE 207

Le contrat d'engagement doit être établi par écrit, et soumis au visa de l'Autorité Lacustre qui exerce les attributions suivant les dispositions du Code du Travail.

ARTICLE 208

Les contrats d'engagements conclus pour servir à bord d'un bateau immatriculé au BURUNDI s'exécutent selon la loi burundaise, même lorsque le bateau se trouve dans les eaux territoriales étrangères.

ARTICLE 209

L'homme d'équipage a l'obligation :

- D'exécuter son travail ou service aux temps, lieux et dans les conditions convenues,
- D'agir conformément aux ordres qui lui sont donnés pour le service du bateau, par le capitaine ou ses préposés,
- De s'abstenir de tout ce qui pourrait nuire à la sécurité à bord,
- De respecter les règles de discipline à bord,
- De restituer à l'employeur, en bon état, les objets et équipements mis à sa disposition, sauf détériorations dues à un usage normal, ou perte par cas fortuit non imputable à sa négligence,
- De ne charger sur le bateau aucune marchandise pour son propre compte, sauf autorisation expresse du capitaine.

ARTICLE 210

L'armateur doit payer les salaires et indemnités éventuelles de l'équipage dans les conditions prévues par le Code du Travail. Il doit en outre assurer à l'équipage, pendant la durée de l'embarquement, une nourriture saine et suffisante ou payer une indemnité de nourriture équivalente, à chaque personne présente à bord.

ARTICLE 211

Les barèmes de salaires et d'indemnités sont fixés par les conventions collectives en vigueur dans le secteur de la navigation lacustre. En l'absence de convention, les salaires et indemnités minima, à l'exception des indemnités extralégales ou indemnités de nourriture correspondantes, ainsi que la ration journalière minimum, sont fixées par Ordonnance conjointe des Ministres ayant respectivement les Transports et le Travail dans leurs attributions.

ARTICLE 212

L'armateur est tenu de mettre à la disposition de tout homme d'équipage, pendant la durée de son embarquement, un matériel de literie complet et en bon état, ainsi que le minimum des ustensiles de table.

ARTICLE 213

L'armateur doit fournir au personnel embarqué les matériels et vêtements de travail nécessaires à l'exécution des travaux à bord. Ces matériels et vêtements sont renouvelés par l'employeur en cas d'usure normale.

En cas d'usure anormale, perte ou détérioration causée par la négligence fautive d'un membre de l'équipage, une retenue peut être effectuée sur le salaire du responsable suivant les conditions prévues par le Code du Travail.

ARTICLE 214

La perte ou la destruction des effets des membres d'équipage par suite de naufrage, incendie à bord, ou autre événement survenu en cours de navigation, est à la charge de l'armateur.

ARTICLE 215

L'armateur doit à tout homme d'équipage les repos hebdomadaires et les congés prévus par le Code du Travail.

Les congés et repos doivent être donnés au port d'attache du bateau.

Les repos hebdomadaires non pris à leur date en raison des contraintes de la navigation doivent être compensés par un repos équivalent dans le délai d'un mois.

ARTICLE 216

L'armateur doit les soins et les salaires à tout homme d'équipage tombé malade ou blessé à bord, jusqu'à son débarquement au port de retour habituel du bateau.

Lorsque le malade ou blessé doit être débarqué dans un port étranger, les soins et salaires sont dus jusqu'à son rapatriement.

A partir du débarquement, ou du rapatriement, l'assistance de l'armateur se poursuit dans les conditions prévues par le Code du Travail.

ARTICLE 217

Tout débarquement d'un homme d'équipage hors du port d'attache du bateau entraîne une obligation de rapatriement à la charge de l'armateur sauf si le débarquement est consécutif à un délit pénal commis par l'intéressé.

Tout débarquement dans un port étranger doit être préalablement autorisé par le Consul du BURUNDI, ou à défaut par l'Autorité lacustre locale.

ARTICLE 218

En cas de décès d'un homme d'équipage survenu à bord, les frais funéraires sont à la charge de l'armateur.

ARTICLE 219

L'organisation du travail à bord de tout bâtiment de navigation lacustre doit être conçue de façon à garantir la sécurité.

L'Autorité Lacustre fixe l'effectif minimum de chaque bateau; elle adresse copie de sa décision à l'Inspecteur du Travail.

ARTICLE 220

A bord des bateaux armés en navigation internationale, l'effectif présent doit permettre l'organisation du service en trois quarts, à la passerelle comme à la machine. Chaque quart sera composé de deux hommes, dont l'un disposant d'une qualification appropriée aux fonctions de chef de quart.

Compte tenu de la durée du voyage et du type de bateau, l'Inspecteur de la navigation peut, en sa qualité d'assistant de l'Inspecteur du travail en vertu de l'article 355 autoriser dans certains cas une organisation du travail en deux bordées au lieu de trois quarts, et autoriser que chaque quart à la machine ne comporte qu'une seule personne.

ARTICLE 221

La durée légale du travail à bord des bâtiments de navigation lacustre est de 8 heures par période de 24 heures, ou de 40 heures par semaine.

Les heures de travail effectuées au-delà de cette durée doivent être rémunérées comme heures supplémentaires dans les conditions prévues au Code du Travail.

ARTICLE 222

En aucun cas, la durée totale du travail ne pourra excéder 12 heures par période de 24 heures ; sauf circonstance de force majeure affectant la sécurité du bateau ; et aucun homme ne doit assurer pendant plus de quatre heures consécutives, ou six heures en cas de deux bordées, les fonctions de conduite ou de veille à la passerelle ou à la machine.

Pour ce qui concerne la navigation à la pêche, des modalités particulières d'organisation et de durée du travail peuvent être adoptées par Ordonnance conjointe des Ministres ayant respectivement le Travail et les Transports dans leurs attributions.

ARTICLE 223

Le contrat d'engagement lacustre à durée indéterminée peut être résilié dans les conditions prévues par le Code du Travail.

ARTICLE 224

Le contrat d'engagement ne peut être résilié avant la fin du voyage qu'en cas de faute lourde, notamment:

- lorsque l'homme d'équipage se rend coupable d'actes d'improbité, ou de voies de fait, ou d'injures graves, à l'égard de l'armateur ou de son personnel,
- lorsqu'il commet intentionnellement des dégradations de matériel pendant ou à l'occasion de son service,
- lorsqu'il se rend coupable de faits immoraux à bord,
- lorsqu'il compromet la sécurité du bateau ou des personnes présentes à bord.

ARTICLE 225

Sauf cas exceptionnel, soumis à l'autorisation du Consul du BURUNDI, ou de l'Autorité lacustre locale, la résiliation du contrat d'engagement ne peut avoir pour conséquence le débarquement de l'intéressé dans un port étranger.

ARTICLE 226

Les locaux habitables mis à la disposition de l'équipage doivent être situés au dessus du plan de flottaison du bateau, et ventilés par un dispositif mécanique ou électrique.

Ils doivent être isolés contre la chaleur, le bruit excessif ou des émanations provenant d'autres parties du bateau. Ils comportent des installations sanitaires en nombre suffisant.

Les bateaux actuellement en service reçoivent les dérogations nécessaires selon les cas d'espèces.

ARTICLE 227

Il doit exister à bord une pharmacie et une trousse de première urgence de composition réglementaire.

ARTICLE 228

Les locaux présentant des risques particuliers, et notamment les compartiments des moteurs, doivent comporter les installations de protection individuelle des personnes qui y ont leur poste de travail.

ARTICLE 229

Pour tous travaux dangereux, pénibles, insalubres ou salissants, tels que la manœuvre des ancres et des aussières, des panneaux de cale, les travaux de peinture, de soudure etc. L'équipage doit disposer d'équipements de protection ou de vêtements spéciaux appropriés.

ARTICLE 230

Une Ordonnance conjointe des Ministres ayant respectivement les Transports et le Travail dans leurs attributions précise les modalités techniques d'application des articles 226 à 229 ci-dessus.

ARTICLE 231

En cas d'accident corporel, quelle qu'en soit la cause, survenu à bord à un ou plusieurs membres de l'équipage, le capitaine établit un rapport détaillé sur les circonstances de l'accident et en porte mention au journal de bord.

L'original du rapport est adressé à l'Autorité Lacustre ; copie en est transmise par l'armateur à l'inspecteur du Travail et à l'Institut National de Sécurité Sociale à l'appui de la déclaration d'accident du travail. Le délai prescrit par le Code du Travail pour la production de cette dernière court à partir du jour de retour du bateau à son port d'attache.

ARTICLE 232

Dans le cadre de la procédure de conciliation des différends survenus au sein d'un Armement lacustre, l'Inspecteur du Travail se fait assister par un fonctionnaire désigné par l'Autorité Lacustre.

ARTICLE 233

Les accords collectifs intervenant dans le secteur de la navigation lacustre sont visés conjointement par les Ministres ayant respectivement les Transports et le Travail dans leurs attributions.

ARTICLE 234

Le droit de grève à bord des bâtiments de navigation lacustre ne peut être exercé lorsque le bâtiment se trouve en cours de navigation ou dans un port étranger.

Section 4 : De l'inspection du travail lacustre**ARTICLE 235**

L'Inspecteur de la Navigation, représentant l'Autorité Lacustre, est de droit assistant de l'Inspecteur du Travail au sens des prescrits du Code du Travail. A ce titre il dispose, à bord des bâtiments, des mêmes pouvoirs et est soumis aux mêmes obligations que ce dernier.

ARTICLE 236

Lorsque l'Inspecteur du Travail intervient à bord d'un bâtiment de navigation lacustre, il tient informé l'Autorité Lacustre de l'objet et du résultat de son intervention.

Section 5 : Du statut particulier du Capitaine**ARTICLE 237**

Le Capitaine a, à bord de son bâtiment, l'autorité que comporte la nécessité de maintenir le bon ordre, d'assurer la santé et la sécurité des passagers et des membres de l'équipage, ainsi que la sécurité du bâtiment et de la cargaison. Le Capitaine a l'autorité sur l'ensemble des personnes présentes à bord. Il exerce à leur égard le pouvoir disciplinaire.

Il est seul responsable de la conduite du bâtiment sur le plan nautique et doit se tenir en personne à la passerelle lors des manœuvres portuaires et dans toutes les circonstances particulières de navigation.

ARTICLE 238

Le Capitaine conserve les documents de bord et tient le livre de bord relatant les circonstances de la navigation et tous incidents survenus. Le livre de bord est soumis, ainsi que le journal de la machine, au visa de l'Inspecteur de la navigation à la fin de chaque voyage.

ARTICLE 239

En cas d'accident nautique, le Capitaine est tenu d'établir et de déposer auprès de l'Inspecteur de la navigation un rapport relatif à l'accident.

Il doit régulièrement rendre compte à l'armateur du déroulement de l'expédition lacustre, et de toute anomalie affectant le bâtiment.

Section 6 : De la qualification

ARTICLE 240

Est officier à bord d'un bâtiment de navigation lacustre, tout membre de l'équipage investi d'une fonction de responsabilité dans la conduite du bâtiment ou de son appareil propulsif.

Les fonctions d'officier de pont sont celles de Capitaine, Second et Chef de quart à la passerelle.

Les fonctions d'officier mécanicien sont celles de Chef-Mécanicien, Second-Mécanicien et Chef de quart à la machine.

ARTICLE 241

Nul ne peut occuper, à bord d'un bateau de commerce ou de pêche, les fonctions d'officier s'il n'est titulaire d'un brevet approprié ou d'une dérogation régulièrement accordée par l'Autorité Lacustre.

ARTICLE 242

Une ordonnance du Ministre ayant la navigation lacustre dans ses attributions fixera la liste des différents brevets d'officier, leurs conditions de délivrance et les compétences attachées à chacun d'eux.

Les normes retenues pour la délivrance de ces brevets ne sont pas inférieures à celles de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer et de délivrance des brevets, relatives aux prescriptions minimales obligatoires pour les brevets d'officier de pont à bord des navires d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux effectuant des voyages à proximité du littoral, et pour les brevets d'officier mécanicien à bord des navires dont la puissance de l'appareil propulsif n'excède pas 3000 KW.

Section 7 : Des régimes disciplinaire et pénal particuliers

ARTICLE 243

Le Capitaine peut infliger des sanctions disciplinaires aux membres de l'équipage en cas de manquement dans l'exécution du service ou de faute d'indiscipline à bord. Toutefois, si l'armateur prend ultérieurement, pour les mêmes faits, une mesure de suspension ou de résiliation du contrat d'engagement, cette dernière annule les sanctions prononcées par le Capitaine à l'encontre de l'intéressé.

ARTICLE 244

Les fautes légères sont passibles d'une sanction disciplinaire prévue par le Règlement d'entreprise applicable à l'Armement. Les fautes graves sont passibles d'une suspension d'embarquement pendant quinze jours au maximum, ou d'un licenciement dès le retour au port d'attache.

Toutes les sanctions prises par le Capitaine doivent être consignées dans le livre de bord.

ARTICLE 245

Constituent notamment des fautes graves :

- tout fait constitutif d'une infraction pénale,
- le refus d'exécution d'un ordre concernant la conduite ou la sécurité du bateau,
- l'ivresse à bord,
- les insultes et outrages envers un officier,
- le retard injustifié de plus d'une heure à prendre son service à bord,
- les troubles causés à l'ordre public,
- le transport frauduleux des marchandises,
- les actes d'improbité commis à bord.

Les fautes disciplinaires autres que celles mentionnées ci-dessus sont réputées fautes légères.

ARTICLE 246

Si une infraction pénale est commise à bord pendant que le bâtiment se trouve en navigation, le Capitaine effectue une enquête préliminaire et remet le coupable ou le suspect aux Autorités judiciaires du premier port du BURUNDI touché, ou au Consul du BURUNDI s'il vient à toucher un port étranger.

Pour les besoins de l'enquête préliminaire, le Capitaine dispose des compétences et prérogatives d'officier de police judiciaire. Il peut prendre toute mesure utile pour s'assurer de la personne du présumé coupable. Il établit un rapport sur les faits délictueux constatés par lui. Copie de ce rapport est adressée, aussitôt que possible, à l'Autorité Lacustre.

ARTICLE 247

Les sanctions disciplinaires ou pénales prononcées à l'encontre des personnels de navigation lacustre sont portées à la connaissance de l'Inspecteur du Travail et de l'Autorité Lacustre. Cette dernière en assure la transcription sur la fiche des intéressés au registre d'immatriculation des personnels.

ARTICLE 248

En cas d'accident de navigation ayant provoqué des pertes de vies humaines, ou des pertes matérielles importantes, l'Autorité Lacustre peut, à l'issue de l'enquête nautique, prendre à l'égard du ou des responsables une décision de retrait temporaire ou définitif de brevet.

Dans ce cas, un recours hiérarchique peut être formé par l'intéressé auprès du Ministre de tutelle, dans le délai de deux mois à compter de la notification de la décision de suspension ou de retrait du Brevet.

ARTICLE 249

En cas d'incapacité physique ou psychique médicalement constatée, l'Autorité Lacustre peut prendre à l'encontre de tout homme d'équipage une mesure d'interdiction provisoire ou définitive de naviguer, ou d'exercer certaines fonctions à bord.

TITRE III : DES TRANSPORTS LACUSTRES**CHAPITRE 1 : DE L'ORGANISATION ET DU REGIME ECONOMIQUE DES TRANSPORTS LACUSTRES****ARTICLE 250**

Les activités de transport lacustre intéressant le trafic de marchandises et de passagers en provenance ou à destination des ports du BURUNDI sont placés sous la tutelle du Ministère ayant les Transports dans ses attributions.

ARTICLE 251

Toutes questions relatives aux taux de fret, aux accords de trafic, aux aides économiques ou fiscales consenties aux armateurs nationaux, aux tarifs portuaires et aux modalités administratives et douanières du transit des marchandises dans les ports lacustres sont traitées, selon la répartition légale de leurs compétences, par les Ministères ayant la Planification, les Transports, les Finances et le Commerce dans leurs attributions respectives.

Préalablement à toute décision dans les domaines énumérés ci-dessus, chacun de ces quatre Ministères doit consulter les trois autres.

ARTICLE 252

Est considérée comme Compagnie de transport lacustre nationale toute société à capital détenu en majorité par des personnes physiques ou morales représentant des intérêts nationaux, ayant son siège au BURUNDI, exploitant des bateaux sous pavillon burundais et assurant avec ces bateaux une part significative du trafic lacustre du pays.

Les taux de fret pratiqués par les Compagnies de transports lacustres nationales peuvent être soumis à homologation, en contrepartie des avantages susceptibles de leur être accordés dans le cadre de la réglementation en vigueur.

ARTICLE 253

Le transport lacustre entre ports nationaux, ou cabotage national, est réservé aux bateaux immatriculés au BURUNDI, sauf dérogation motivée accordée par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions.

ARTICLE 254

Le transport lacustre international intéressant les ports du BURUNDI est librement et indistinctement exercé par les bateaux de tout pavillon participant au trafic, sur une

base de réciprocité et en conformité avec les accords internationaux souscrits par le BURUNDI dans ce domaine.

Des accords régionaux portant sur la répartition du trafic inter-Etats et sur l'harmonisation des taux de fret peuvent toutefois être conclus entre compagnies nationales sous réserve de leur approbation par les autorités compétentes dans chacun des Etats concernés.

CHAPITRE 2 : DE L'AFFRETEMENT

ARTICLE 255

Par le contrat d'affrètement, le fréteur s'engage moyennant rémunération, à mettre un bateau à la disposition de l'affrèteur.

Le contrat d'affrètement, doit être passé par écrit. Les modalités de l'affrètement s'entendent "au voyage", "à temps" ou "coque nue".

ARTICLE 256

Le fréteur a un privilège sur les marchandises transportées pour le paiement de son fret.

Les actions nées du contrat d'affrètement se prescrivent par un an à compter de l'événement qui les a fait naître.

ARTICLE 257

Par l'affrètement "au voyage", le fréteur met, en tout ou partie, un bateau à la disposition de l'affrèteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages. Le fréteur au voyage est responsable des marchandises reçues à bord par le Capitaine. Il conserve la gestion nautique et commerciale du bateau et en répond devant l'affrèteur.

ARTICLE 258

Par l'affrètement "à temps", le fréteur met un bateau armé à la disposition de l'affrèteur pendant un temps déterminé.

Le fréteur à temps conserve la gestion nautique du bateau. Il est responsable des dommages causés à la marchandise par suite d'une faute dans cette gestion.

L'affrèteur assure dans ce cas l'exploitation commerciale du bateau. Il est responsable des dommages qui pourraient être causés au bateau du fait de cette exploitation.

ARTICLE 259

Par l'affrètement "coque nue", le fréteur met, pour un temps défini, à la disposition de l'affrèteur un bateau déterminé sans armement ni équipement.

L'affrèteur burundais d'un bateau affrété coque nue peut demander l'immatriculation de ce bateau auprès des Services de l'Autorité Lacustre pour la durée de l'affrètement.

L'affrèteur coque nue, responsable de la gestion nautique et de l'exploitation du bateau, garantit le fréteur contre tous recours des tiers.

ARTICLE 260

Dans tous les cas, l'affréteur peut sous-fréter le bateau, ou l'utiliser à des transports de marchandises sous connaissement.

CHAPITRE 3 : DU TRANSPORT LACUSTRE DES MARCHANDISES**ARTICLE 261**

Les dispositions du présent chapitre régissent les transports lacustres de marchandises effectués sous pavillon burundais, ou en raison d'un contrat de transport conclu au BURUNDI. Est nulle de plein droit toute clause contractuelle qui serait contraire aux dites dispositions.

Les dispositions du présent chapitre sont en outre appliquées, dans la mesure où elles ne sont pas contraires à la Loi nationale ou à la Convention internationale normalement applicable, à tout contrat de transport lacustre comportant chargement ou déchargement de la marchandise dans un port du BURUNDI.

Section 1 : De contrat de transport lacustre.**ARTICLE 262**

Par le contrat de transport lacustre, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée d'un port lacustre à un autre.

ARTICLE 263

Le contrat de transport lacustre est matérialisé par l'émission d'une lettre de transport lacustre délivrée par le transporteur au chargeur, prouvant la réception de la marchandise à bord et obligeant le transporteur à la livrer au port de destination.

ARTICLE 264

Le chargeur doit délivrer au transporteur une lettre de transport lacustre pour chaque unité de chargement.

La lettre de transport lacustre doit mentionner:

- le nom et le domicile de l'expéditeur,
- le destinataire ou la mention "à ordre",
- le port et la date de chargement,
- le port de déchargement,
- le réceptionnaire à contacter,
- la désignation du bateau,
- les marques nécessaires à l'identification des marchandises,
- le nombre de colis, ou la quantité ou le poids des marchandises chargées,
- l'état et le conditionnement apparent des marchandises chargées.

La lettre de transport lacustre est délivrée même dans le cas où il existe un connaissance direct.

ARTICLE 265

Le connaissance direct est un document de transport multimodal qui fait foi de la prise en charge de la marchandise par un entrepreneur de transport multimodal et de l'engagement pris par lui de livrer cette marchandise à son destinataire final.

Lorsque la marchandise est couverte par un connaissance direct, la partie du transport effectuée par voie lacustre reste régie par les dispositions du présent Chapitre, sous réserve de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises après l'entrée en vigueur de cette dernière au BURUNDI.

Les connaissances directs émis au BURUNDI doivent être conformes au modèle de document de transport multimodal annexé à la Convention des Nations Unies précitée.

ARTICLE 266

La lettre de transport lacustre et connaissance direct doivent être émis en trois exemplaires originaux au minimum :

- un exemplaire reste en possession du Capitaine,
- les deux autres, acquittés par le Capitaine, sont remis au chargeur qui en fait parvenir un au destinataire de la marchandise ou à son représentant.

ARTICLE 267

Les documents de transport peuvent être négociables ou non. Dans le premier cas, le document est représentatif des droits sur la marchandise qui en est l'objet, et est transférable au profit d'un tiers même en cours de transport. Dans le second cas, le document est émis au nom du destinataire, sans possibilité d'endossement.

Lorsque le document de transport est négociable, la présentation d'un exemplaire original émis ou endossé au profit du destinataire est exigée pour que celui-ci puisse prendre livraison de la marchandise.

Lorsque l'original du document ne peut être produit au port de destination, le porteur d'un duplicata a le droit de se faire délivrer la marchandise, à charge de fournir caution à concurrence de la valeur de celle-ci, augmentée d'un tiers. La caution est donnée au profit du véritable destinataire; elle est levée au plus tard dans le délai de deux ans à partir de la livraison.

ARTICLE 268

Le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise inscrites sur ses déclarations au document de transport.

ARTICLE 269

Si le document de transport contient des indications, portées sur la déclaration du chargeur, dont le transporteur sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement la marchandise qu'il a effectivement prise en charge, ou s'il n'a pas eu les moyens suffisants de les contrôler, le transporteur doit faire sur le document des réserves motivées concernant les indications en cause.

SECTION 2 - L'EXECUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT LACUSTRE

ARTICLE 270

Le contrat de transport lacustre s'exécute depuis la prise en charge de la marchandise par le transporteur au port de chargement jusqu'à sa livraison au destinataire ou à son représentant au port de déchargement.

La date et le lieu de la prise en charge et de la livraison de la marchandise sont librement fixés par la convention des parties.

A défaut de stipulation expresse, la prise en charge est réputée avoir lieu au moment où la marchandise est confiée à la garde du transporteur ou de son représentant, et la livraison au moment de sa remise effective au destinataire ou à son représentant.

ARTICLE 271

Le transporteur est tenu de faire diligence pour :

- mettre le bateau en bon état de navigabilité,
- l'équiper et l'armer convenablement,
- le nettoyer et mettre en état toutes les parties du bateau où les marchandises doivent être chargées,
- exécuter le transport dans les délais convenus, sans déviation, sauf cas de force majeure.

Il doit à la marchandise tous les soins prévus au contrat ou conformes aux usages du port de chargement.

ARTICLE 272

En cas d'interruption du voyage, le transporteur doit assurer le transbordement de la marchandise et son acheminement au port de destination, et ce nonobstant toute clause contraire.

ARTICLE 273

Le chargeur ou son représentant doit présenter les marchandises aux temps et lieux convenus, sous un conditionnement approprié à sa bonne conservation en cours de transport.

ARTICLE 274

Les marques d'expédition, telles que mentionnées au document de transport et sur les colis, doivent être conformes aux indications normalisées recommandées par la convention de 1978 visant à faciliter le trafic maritime international.

ARTICLE 275

Le transporteur est tenu de livrer la marchandise, et le destinataire ou son représentant d'en prendre livraison, aux dates et lieux prévus par le contrat de transport.

Le réceptionnaire qui prend livraison de la marchandise sans réserve est réputé la recevoir dans l'état où elle se trouvait au moment de son chargement.

Toutefois, en cas de dommages non apparents, le réceptionnaire dispose d'un délai de sept jours francs pour adresser une notification de dommages au transporteur ou à son représentant. Dans le cas de marchandises livrées en conteneur, ce délai court à compter de la date d'ouverture du conteneur.

ARTICLE 276

Faute pour le destinataire de procéder à la réception et prendre livraison des marchandises en temps et lieux convenus, le transporteur peut les remettre aux frais de celui-ci à l'Autorité compétente qui leur donne la destination prévue par la réglementation en vigueur. Toutefois, cette remise- qui emporte décharge de la responsabilité du transporteur, ne peut être effectuée qu'après que le destinataire aura reçu mise en demeure de réceptionner les marchandises, et que le chargeur a été avisé du non accomplissement de la livraison.

ARTICLE 277

Sauf le cas prévu à l'article 279 ci-après, ou pour les voyages de courte durée en eaux abritées, le transporteur ne doit pas arrimer les marchandises sur le pont sauf mention expresse au connaissement acceptée par le chargeur.

ARTICLE 278

Pour l'exécution du contrat de transport, tout conteneur est considéré, avec son contenu, comme une unité de chargement ou colis unique. Le conteneur vide est considéré comme unité de chargement distincte.

ARTICLE 279

Les conteneurs peuvent être chargés en pontée, sans le consentement exprès du chargeur, à bord des bateaux munis d'installations appropriées pour ce type de transport.

ARTICLE 280

Les conteneurs scellés conformément aux règlements douaniers en vigueur ne doivent pas, sauf cas de force majeure ou pour des motifs d'ordre ou de sécurité publique, être ouverts avant livraison au lieu prévu pour leur dépotage, tel qu'indiqué par le document de transport.

ARTICLE 281

Tout conteneur chargé ou déchargé dans un port du BURUNDI, y compris les conteneurs en transit, doit être muni de la plaque d'agrément aux fins de sécurité provenant d'un Etat partie à la convention internationale sur la sécurité des conteneurs.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

SECTION 3 - LES AVARIESSECTION 3 - LES AVARIESSECTION 3 - LES AVARIES**ARTICLE 282**

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

Sacrifices et dépenses doivent avoir été décidés par le Capitaine.

ARTICLE 283

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 les conséquences directes de l'acte d'avarie commune décidé par le Capitaine.

ARTICLE 284

Les avaries communes sont supportées par le bateau, le fret et la cargaison, en proportion de leurs valeurs respectives. Le montant des dommages ou pertes admises en avaries communes est réparti au marc le franc entre les différents contribuables.

En cas d'insolvabilité de l'un des contribuables, sa part est répartie entre les autres proportionnellement à leurs intérêts.

ARTICLE 285

Le bateau contribue en proportion de sa valeur au port où s'achève le voyage, augmentée s'il y a lieu du montant des sacrifices qu'il a subis.

Les marchandises sauvées ou sacrifiées contribuent en proportion de leur valeur marchande, réelle ou estimée, au port où elles sont ou auraient dû être déchargées.

ARTICLE 286

Les biens qui ont été déclarés pour une valeur moindre que leur valeur réelle contribuent à proportion de leur valeur réelle, mais leur perte ou leur avarie n'est admise en avarie commune qu'à proportion de leur valeur déclarée.

ARTICLE 287

Les marchandises dépourvues de document de transport ne sont pas admises en avaries communes si elles sont sacrifiées. Elles les contribuent néanmoins si elles sont sauvées.

Il en est de même des marchandises chargées en pontée, sauf le cas des conteneurs visé à l'article 279 du présent code.

ARTICLE 288

Les effets et bagages non enregistrés des passagers et de l'équipage, ainsi que les envois postaux, sont exempts de contribution s'ils ont été sauvés. Ils bénéficient de la répartition s'ils ont été sacrifiés.

ARTICLE 289

Il n'y a lieu à aucun règlement d'avarie commune en cas de perte totale du bateau et de la cargaison.

ARTICLE 290

Les actions nées d'une avarie commune sont prescrites par cinq ans à compter de la date de la fin du voyage qui les a fait naître. Toute procédure visant à l'établissement du règlement d'avarie interrompt la prescription.

ARTICLE 291

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

ARTICLE 292

Le règlement d'avarie est établi par accord amiable ou, à défaut, par un ou plusieurs arbitres désignés par les parties.

ARTICLE 293

Sont avaries particulières toutes les avaries qui n'ont pas le caractère d'avarie commune. Elles sont supportées par le propriétaire du bateau ou de la marchandise qui a subi le dommage sous réserve des recours que celui-ci peut exercer contre le responsable du dommage.

Section 4 : De la responsabilité du transporteur et du chargeur**ARTICLE 294**

Dans le contrat de transport lacustre, la responsabilité de chacune des parties court pendant toute la durée du contrat.

Le transporteur est responsable des marchandises tant que celles-ci sont sous sa garde.

ARTICLE 295

Le transporteur lacustre est responsable du préjudice résultant des pertes et dommages subis par les marchandises au cours du transport, ainsi que du retard à la livraison à moins qu'il ne prouve que lui-même ou ses préposés ou mandataires ont pris toute mesure pour éviter l'événement générateur du dommage ou du retard, ou que cet événement est dû à un cas de force majeure tel que guerre, émeute, grève, actes d'autorité.

La présomption de responsabilité résultant, pour le transporteur, des dispositions du présent article, est écartée dans le cas où les marchandises ont été transportées en conteneur sans que ce dernier présente de dommages apparents subis en cours de transport.

ARTICLE 296

Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement dans le délai expressément convenu, ou à défaut de convention expresse, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait.

ARTICLE 297

L'Ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues si elles n'ont pas été livrées dans les soixante jours consécutifs à l'expiration d'un délai de livraison conforme à l'article 296 ci-dessus.

ARTICLE 298

En cas d'incendie, le transporteur n'est responsable des dommages subis par la marchandise que s'il est prouvé que l'incendie résulte d'une faute ou négligence de sa part, de ses préposés ou mandataires.

ARTICLE 299

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

ARTICLE 300

Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte des mesures prises pour sauver des vies, ou des mesures raisonnables prises pour sauver ses biens, en cours de navigation.

ARTICLE 301

La responsabilité du transporteur lacustre, pour les dommages et pertes subis par la marchandise, est limitée à un montant équivalent à 835 Droits de Tirage Spéciaux du Fonds Monétaire International par unité de chargement, ou à 2,5 Droits de Tirage Spéciaux par kg de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

ARTICLE 302

La conversion des Droits de Tirage Spéciaux (D.T.S.) en monnaie nationale est faite sur la base du taux indiqué par la Banque de la République du BURUNDI, en vigueur à la date de constatation du dommage, ou de la perte de la marchandise transportée.

ARTICLE 303

En cas de retard à la livraison, la responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant du seul retard est limitée à deux fois et demi le fret payable pour les marchandises retardées.

ARTICLE 304

Les limites de responsabilité fixées à l'article 270 ne s'appliquent pas si la marchandise chargée a fait l'objet d'une déclaration de valeur acceptée par le transporteur, ou si le document de transport a fixé des limites plus élevées.

ARTICLE 305

Le transporteur ne peut se prévaloir des limitations de responsabilité prévues aux articles 271 et 272 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard proviennent d'une omission ou d'un acte de sa part ou de celle de ses préposés ou mandataires, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit téméairement en sachant qu'ils en résulteraient probablement.

ARTICLE 306

Est considéré comme acte téméraire ou omission du transporteur, le fait de transporter une marchandise en pontée contrairement à un accord stipulant expressément qu'elle doit être transportée en cale.

ARTICLE 307

Lorsque la responsabilité d'un préposé ou mandataire du transporteur est directement recherchée, celui-ci peut, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, se prévaloir de la limitation de responsabilité dans les mêmes conditions que le transporteur.

ARTICLE 308

Le chargeur n'est pas responsable des préjudices subis par le transporteur ni des dommages causés au bateau, à moins qu'ils ne résultent de sa faute ou de sa négligence, ou de celle de ses préposés ou mandataires.

Le chargeur est responsable des dommages causés au bateau par le vice propre ou le défaut de conditionnement de la marchandise chargée. Il est responsable devant le transporteur des déclarations relatives à la nature et au conditionnement des marchandises dangereuses chargées à bord.

Section 5 : Des droits et délais de prescription

ARTICLE 309

En cas de dommage à la marchandise constaté à la livraison, le réceptionnaire doit donner par écrit au transporteur un avis de dommage au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour de la constatation de ce dommage.

Toutefois, cet avis n'est pas nécessaire si l'état de la marchandise a fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment de la livraison.

ARTICLE 310

En cas de perte, le réceptionnaire doit adresser au transporteur un avis de perte, au plus tard le premier jour ouvrable suivant l'expiration du délai prévu à l'article 297.

ARTICLE 311

En cas de retard à la livraison, l'avis doit être donné au transporteur dans un délai de soixante jours à compter de la date de remise effective de la marchandise au réceptionnaire.

ARTICLE 312

Hors le cas d'avaries communes visé à l'article 290, toute action relative au transport lacustre des marchandises est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans à compter du jour de la livraison, ou du jour auquel celle-ci aurait du avoir lieu.

CHAPITRE 4 : DU TRANSPORT LACUSTRE DES PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES.

Section 1 : Du transport de passagers

ARTICLE 313

Les dispositions du présent chapitre régissent les transports lacustres de passagers effectués sous pavillon burundais, ou en vertu d'un billet de passage délivré au BURUNDI. Est nulle de plein droit toute clause contractuelle qui serait contraire aux dispositions du présent chapitre.

Les dispositions du présent chapitre sont en outre appliquées, dans la mesure où elles ne sont pas contraires à celles de la Loi nationale ou de la Convention internationale normalement applicable, à tout transport lacustre de passagers à destination ou en provenance d'un port du BURUNDI.

ARTICLE 314

Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter, sur un trajet lacustre et à une date définie, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage.

Le contrat est matérialisé par la remise au passager d'un billet ou ticket de passage.

Une taxe rémunératoire, dont le tarif et les modalités de perception sont fixés par ordonnance conjointe des Ministres ayant les finances et les transports dans leurs attributions, est perçue sur chaque billet de passage émis pour un voyage lacustre international.

ARTICLE 315

Les passagers sont, depuis leur embarquement jusqu'à leur débarquement, soumis à l'autorité du Capitaine et à la discipline du bord.

ARTICLE 316

Le transporteur est tenu de mettre et de conserver le bateau en bon état de navigabilité et convenablement équipé pour le voyage, et d'acheminer le passager à destination dans le délai prévu ou dans un délai raisonnable compte tenu des circonstances de fait.

En cas d'interruption de voyage, pour quelque cause que ce soit, il doit pourvoir à des moyens de transport de remplacement.

ARTICLE 317

Tout accident corporel survenu au passager en cours de voyage ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, donne lieu à réparation de la part du

transporteur s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites à l'article précédent, ou qu'une faute a été commise par lui-même ou ses préposés.

ARTICLE 318

En cas de naufrage, abordage, échouement, incendie, explosion ou autre sinistre majeur survenu au bateau, le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des passagers causées par cet événement, sauf à lui de prouver que l'accident n'est imputable ni à sa faute, ni à celle de ses préposés.

ARTICLE 319

En cas de préjudice matériel subi par le passager par suite d'annulation ou d'interruption du voyage, ou de retard dans le transport, le transporteur lacustre est responsable à moins qu'il ne prouve que lui-même ou ses préposés n'ont commis aucune faute susceptible d'avoir entraîné cette annulation, interruption ou retard, ou d'en avoir aggravé les effets.

ARTICLE 320

Dans les cas où la responsabilité du transporteur est engagée par suite de dommages corporels causés aux passagers, celle-ci sera limitée à un montant déterminé par référence aux normes des compagnies d'assurances, homologuées par le Ministre ayant les Finances dans ses attributions.

ARTICLE 321

Le transporteur ne peut se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article précédent, s'il est prouvé que le dommage corporel subi par le passager a été causé par une faute intentionnelle ou inexcusable du transporteur ou de ses préposés.

ARTICLE 322

Les actions nées du contrat de passage se prescrivent par deux ans à compter du jour où le passager a débarqué, ou du jour où son débarquement aurait dû avoir lieu.

Section 2 : Du transport de bagages

ARTICLE 323

Le transporteur lacustre est soumis, pour les bagages et véhicules de tourisme enregistrés accompagnant le passager, aux mêmes obligations et responsabilités que le transporteur lacustre de marchandises.

ARTICLE 324

Le transporteur ne répond des bagages de cabine qu'en cas de faute de sa part ou de celle de ses préposés. Sa responsabilité est, dans ce cas, limitée au montant du prix du passage.

ARTICLE 325

Les actions nées du transport des bagages se prescrivent par deux ans pour les bagages enregistrés, par un an pour les bagages de cabine, à compter du jour de leur livraison ou du jour auquel celle-ci aurait dû avoir lieu.

CHAPITRE 5 : DES AUXILIAIRES DES TRANSPORTS LACUSTRES

Section 1 : Des commissionnaires de transport

ARTICLE 326

Le contrat de commission de transport, les obligations et responsabilités qui y sont attachées, sont régis par les dispositions du droit commun en vigueur.

ARTICLE 327

Lorsque tout ou partie du transport traité par le commissionnaire est exécuté par voie lacustre, le commissionnaire est solidairement tenu avec le transporteur lacustre des dommages causés à la marchandise transportée.

ARTICLE 328

Toutefois, s'il est prouvé que les dommages n'ont pas été causés au cours de l'exécution du contrat de transport lacustre, le commissionnaire est seulement tenu selon les règles de droit commun du contrat de commission.

ARTICLE 329

Les commissions portant sur le transport lacustre des marchandises d'intérêt prioritaire pour l'économie nationale, dont la liste est fixée par le Ministre ayant le Commerce dans ses attributions, sont réservées à des commissionnaires agréés par ce Ministère. Les tarifs de commission de ces derniers sont soumis à homologation.

Section 2 : Des commissionnaires en douane

ARTICLE 330

Le commissionnaire en douanes effectue, au port de déchargement, pour le compte du destinataire des marchandises, les formalités de dédouanement ou de transit de ces dernières. Il effectue les mêmes formalités au port de chargement pour le compte de l'expéditeur.

Il est tenu à l'égard de l'expéditeur ou du destinataire dans les conditions ordinaires du contrat de mandat.

ARTICLE 331

Nul ne peut s'installer en qualité d'agent en Douanes s'il n'est titulaire d'un agrément du Ministre ayant les finances dans ses attributions.

L'octroi de l'agrément est subordonné à la production d'une caution bancaire ou au en espèce pour les activités annuelles. Le montant du cautionnement annuel est fixé par le Ministre ayant les finances dans ses attributions.

ARTICLE 332

Le commissionnaire en douanes est responsable à l'égard de l'Administration de toute irrégularité dans ses déclarations, sauf à lui de prouver que l'irrégularité est exclusivement imputable à une fraude ou erreur d'un autre intervenant au contrat de transport, dont il ne pouvait avoir connaissance.

Section 3 : Des consignataires

ARTICLE 333

Le consignataire est, selon le cas, le représentant de l'armateur du bateau, ou celui des ayants droit à la marchandise chargée à bord de ce bateau.

Il est tenu dans les conditions ordinaires du contrat de mandat.

ARTICLE 334

Le consignataire du bateau procède, en lieu et place du Capitaine, à la réception des marchandises destinées à être chargées à bord. Il pourvoit aux besoins du voyage et acquitte pour le compte de l'armateur tous droits et taxes assis sur le bateau.

ARTICLE 335

Le consignataire des marchandises prend livraison de celles-ci et les réceptionne pour le compte de leur destinataire. Il acquitte le fret quand il est dû, ainsi que tous droits et taxes assis sur la marchandise.

ARTICLE 336

Les consignataires sont solidairement responsables avec leurs mandants, à l'égard de l'Administration, du paiement des droits et taxes portuaires et douanières exigibles.

Section 4 : Des entreprises de manutention et d'emmagasinage

ARTICLE 337

L'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations concourant à la mise à bord ou à quai des marchandises, y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein.

Il peut également se voir confier le magasinage des marchandises à embarquer, ou débarquées.

ARTICLE 338

L'entrepreneur de manutention est tenu selon les règles ordinaires du contrat de prestation de services. Lorsqu'il assure le magasinage des marchandises, il doit veiller

à leur bonne conservation et à leur garde et assume à cet égard la responsabilité d'un dépositaire, jusqu'à leur livraison ou jusqu'à leur remise à l'Autorité compétente dans le cas de l'article 245.

ARTICLE 339

Dans les ports lacustres concédés, la manutention et le magasinage sont assurés par le concessionnaire du port, dans les conditions fixées par le cahier des charges de la concession.

Dans les ports non concédés, ces activités peuvent être exercées par des entreprises privées titulaires d'un agrément du Ministère ayant les Transports dans ses attributions et soumises à l'homologation de leurs tarifs.

Section 5 : Des entrepreneurs de remorquage portuaire

ARTICLE 340

L'entrepreneur de remorquage est chargé d'aider les manœuvres d'accostage et d'évolution, à l'intérieur du port et des bâtiments qui ne peuvent effectuer seuls ces opérations.

Dans le cadre du contrat de prestation de services qui le lie à l'exploitant du bâtiment remorqué, l'entrepreneur de remorquage portuaire n'est tenu à l'obligation de moyens.

ARTICLE 341

Le Capitaine du bâtiment remorqué assure la direction de l'opération de remorquage portuaire. Les dommages éventuels sont à la charge du remorqué, à moins que la faute du remorqueur ne soit établie.

ARTICLE 342

Le remorquage portuaire constitue un service public relevant de l'Autorité Portuaire et prioritairement assuré par le concessionnaire du port. A défaut, l'intervention d'une entreprise privée, dont les tarifs sont soumis à homologation, peut être autorisée par le Ministère ayant les Transports dans ses attributions.

ARTICLE 343

Ne constituent pas des opérations de remorquage, au sens de la présente Section :

- la prise en remorque d'un bâtiment en danger, régie par les dispositions relatives à l'assistance lacustre,
- le remorquage des convois, assimilé à une opération de transport lacustre.

SECTION 6 - LES COMMISSAIRES D'AVARIESSECTION 6 - LES COMMISSAIRES D'AVARIES

ARTICLE 344

Les commissaires d'avaries constatent, pour le compte des assureurs auprès desquels ils sont agréés, les avaries survenues au bateau ou à la cargaison. Leurs constats font foi jusqu'à preuve du contraire.

ARTICLE 345

Les commissaires d'avaries peuvent être commis en qualité d'expert judiciaire dans toute procédure contentieuse née d'un contrat de transport lacustre. Leurs actes ont dans ce cas la valeur de l'expertise judiciaire.

ARTICLE 346

Dans l'exercice de leurs fonctions, les commissaires d'avaries peuvent se faire assister de techniciens qu'ils choisissent librement en fonction de leur compétence. Ces derniers ne sont responsables que devant le commissaire qui les a mandatés.

Section 7 : Des dispositions communes aux auxiliaires du transport lacustre

ARTICLE 347

Lorsque deux ou plusieurs fonctions énumérées au présent chapitre sont exercées par une même personne ou société, chacune de ces fonctions reste régie par les dispositions qui lui sont propres.

ARTICLE 348

Les actions contre les auxiliaires du transport lacustre, et les recours exercés par ces derniers, se prescrivent par deux ans à compter de l'acte ou de l'événement qui les a fait naître.

CHAPITRE 6 : DES PORTS LACUSTRES

Section 1 : Du statut des ports lacustres

ARTICLE 349

Les ports lacustres comprennent les ensembles d'infrastructures et d'installations destinées à l'accueil des bâtiments de navigation lacustre, à la manutention et à l'entreposage des marchandises transportées ou des produits de la pêche débarqués. Ils constituent des établissements à caractère industriel et commercial, dont le statut est fixé par la Loi.

ARTICLE 350

La création des infrastructures portuaires est à la charge de l'Etat, qui en est propriétaire. Toutefois, ce dernier peut concéder à une société d'économie mixte ou privée la construction du port. Celle-ci en assure alors, en tout ou partie, le financement moyennant l'octroi d'une concession d'exploitation du port une fois construit.

ARTICLE 351

Tout port lacustre peut faire l'objet d'une concession d'exploitation accordée par Convention passée entre l'Etat représenté par le Ministère ayant les transports dans ses attributions, et la société concessionnaire.

Le cahier des charges de la concession précise la nature des services confiés au concessionnaire, ses droits et obligations à l'égard de l'Autorité concédante et à l'égard des usagers, les redevances qu'il est habilité à percevoir pour l'utilisation des équipements portuaires, le montant et le mode de révision de la redevance annuelle due par le concessionnaire à l'Etat.

ARTICLE 352

Quel que soit leur mode de financement, la propriété des ouvrages portuaires est acquise à l'Etat au fur et à mesure de la réception des travaux de construction.

Les équipements mobiles acquis par le concessionnaire restent sa propriété jusqu'à l'expiration de la concession.

ARTICLE 353

Dans les cas où le concessionnaire a participé au financement des ouvrages, le paiement de la redevance annuelle visée à l'article 351 peut être différé.

ARTICLE 354

Les concessions portuaires sont accordées pour une durée de dix ans au minimum, et de trente ans au maximum.

Elles sont renouvelables par la convention des parties.

Elles peuvent être résiliées avant l'échéance normale, d'un commun accord entre les parties. Dans ce cas, l'accord de résiliation fixe les modalités financières de cette dernière.

L'Etat peut d'autre part prononcer :

- Le retrait de la concession en cas de manquement grave du concessionnaire aux obligations qui lui incombent à raison du cahier des charges. Le concessionnaire déchu de ses droits ne peut prétendre dans ce cas à aucune indemnité.
- Le rachat anticipé de la concession pour une raison d'utilité publique. Le cahier des charges prévoit, dans chaque cas, les modalités financières de ce rachat.

Section 2 : De la police portuaire

ARTICLE 355

Un Décret portant règlement général de police des ports fixe les dispositions d'ordre public relatives à l'utilisation et à la conservation des équipements portuaires, et à la sécurité dans les ports.

Dans chaque port, un règlement particulier de police est pris par l'Autorité portuaire en application du règlement général, et soumis à l'approbation du Ministère de tutelle.

ARTICLE 356

Le Chef de port, qu'il soit agent de l'Etat ou, dans les ports concédés, du concessionnaire, est chargé de veiller à l'application et au respect des dispositions du règlement de police du port. Il est habilité à constater toute infraction audit règlement. Le Chef de port dirige les services de la capitainerie.

Section 3 : Des droits de port

ARTICLE 357

La liste et les tarifs des droits de port sont établis dans chaque cas par le Ministère ayant les Transports dans ses attributions, sur proposition du concessionnaire s'il y a lieu. Ils sont soumis à l'homologation des Ministres ayant respectivement les Finances et le Commerce dans leurs attributions.

ARTICLE 358

Les droits de port assis sur le bateau sont exprimés en fonction de la jauge ou de la longueur du bateau. Les droits assis sur les marchandises sont fixés par unité de poids.

Section 4 : Des formalités portuaires

ARTICLE 359

Sans préjudice des dispositions spécifiques relatives à la sécurité du bateau, à la prévention de la pollution, au transit et au dédouanement des marchandises, il ne peut être exigé des bateaux dans les ports burundais la production d'autres documents que les suivants :

- la déclaration générale,
- le manifeste,
- la déclaration de marchandises dangereuses (s'il y a lieu),
- la déclaration des provisions de bord,
- la déclaration des effets et marchandises de l'équipage,
- la déclaration de santé,
- la liste de l'équipage,
- la liste des passagers,
- les polices d'assurance de responsabilité civile, d'enlèvement de l'épave et d'assurance des passages

ARTICLE 360

Toute mesure de simplification et de coordination des formalités et procédures en vigueur, compte tenu des recommandations de la Convention de 1978 visant à faciliter le trafic maritime international peut être proposée par la Commission Consultative visée à l'article 17 du présent code.

CHAPITRE 7 : DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT LACUSTRE

Section 1 : Des dispositions générales

ARTICLE 361

La protection de l'environnement lacustre relève de la responsabilité du Ministère ayant l'Environnement dans ses attributions, qui assure le rôle de coordination des actions de l'Etat dans ce domaine.

ARTICLE 362

Les rejets d'hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures sont totalement interdits dans les eaux territoriales du BURUNDI. Tout assouplissement à cette règle, possible dans des conditions et pour des catégories de bâtiments à déterminer, doit être soumise par l'Autorité Lacustre à l'approbation du Ministère ayant l'Environnement dans ses attributions, après avis de la commission visée à l'article 85 du présent Code.

Est d'autre part interdit, sous réserve des mêmes aménagements, le rejet dans les eaux lacustres de toute autre substance liquide nocive contenue dans les citernes ou les ballasts des bâtiments, et dont le déversement est susceptible de causer des dommages aux ressources lacustres, ou à la santé humaine, ou des préjudices à d'autres utilisations légitimes du lac.

ARTICLE 363

Lorsqu'un bateau de port en lourd supérieur à 100 tonnes métriques transportant des hydrocarbures ne dispose pas à bord, pour l'épuration des eaux souillées d'hydrocarbures, d'un séparateur d'un modèle agréé par l'Administration, des dispositions doivent être prises pour assurer la collecte et le stockage à bord du bateau de tous mélanges en vue de leur évacuation ultérieure dans des installations réceptrices.

Si le bateau est équipé d'un séparateur il suffit d'avoir à bord des installations appropriées au stockage des résidus de l'épuration.

ARTICLE 364

Les déversements d'ordures domestiques dans les eaux lacustres sont interdits, à partir de tout bâtiment de navigation lacustre comme à partir de la côte.

Sont également interdits les rejets d'effluents non traités provenant des sanitaires des bateaux, à l'exception de ceux effectués à plus d'un kilomètre de la côte par un bâtiment faisant route .

ARTICLE 365

Est également interdite l'immersion ou le rejet dans les eaux lacustres, par quelque moyen que ce soit, des substances ci-après :

- les dérivés organohalogénés,

- le mercure et ses composés,
- le cadmium et ses composés,
- les matières synthétiques non destructibles,
- les déchets radioactifs,
- les pesticides,
- les matériaux lourds,
- les autres matières polluantes.

ARTICLE 366

Les immersions ou rejets de substances, autres que celles mentionnées aux articles précédents, doivent être soumis à l'autorisation préalable du Ministre ayant l'Environnement dans ses attributions, qui consulte dans chaque cas les autres Ministères intéressés.

Les conditions techniques et les procédures suivant lesquelles de tels rejets - y compris les rejets d'effluents urbains ou industriels, pourraient être autorisés ; sont précisées par Ordonnance conjointe du Ministre ayant l'Environnement dans ses attributions et des Ministères techniques concernés.

Section 2 : De la lutte contre les pollutions accidentelles

ARTICLE 367

Les Ministères ayant respectivement l'Environnement et les Transports dans leurs attributions, établissent un plan de lutte contre les pollutions lacustres accidentelles.

Ce plan définit :

- les différents intervenants et les responsabilités opérationnelles,
- les procédures d'alerte en cas de pollution, ou de menace de pollution accidentelle,
- les moyens en matériel et en personnel à mettre en œuvre pour lutter contre les différents types de pollution lacustre.

ARTICLE 368

Dans le cadre des opérations de lutte contre les pollutions accidentelles, il peut être fait appel au concours de la Garde Lacustre, ainsi qu'à celui de tout Service disposant de moyens d'intervention appropriés.

Par ailleurs, l'Etat peut requérir, autant que de besoin, des personnes et des moyens privés, dans le cadre de l'application du plan de lutte.

ARTICLE 369

Les ports lacustres désignés sont équipés en matériels de lutte contre les pollutions. La liste de ces matériels est arrêtée, conformément au plan de lutte, par le Ministère ayant les Transports dans ses attributions et mentionnées, le cas échéant, au cahier des charges des concessions portuaires.

Les ports lacustres sont également équipés en installations de réception des résidus d'hydrocarbure provenant des bateaux, conformément aux normes de la Directive de l'Organisation Maritime Internationale, et si nécessaire en installations de réception des résidus d'autres substances nocives.

TITRE IV : DES DISPOSITIONS PENALES

Section 1 : De la compétence

ARTICLE 370

Les agents habilités à constater l'ensemble des infractions aux dispositions du présent Code sont :

- tout officier de police judiciaire,
- les inspecteurs de la navigation et les autres agents de l'autorité commissionnés à cet effet,
- tout officier de la Police Marine.

Sont d'autre part habilités de façon spécifique :

- o à constater les infractions aux règlements portuaires : les Chefs de port et les agents de Capitainerie commissionnés à cet effet;
- o à constater les infractions aux règlements relatifs à la protection de l'environnement lacustre et la conservation des ressources halieutiques : les agents des Ministères ayant l'Environnement et les Pêches dans leurs attributions, commissionnés à cet effet;
- o à constater les infractions aux règlements du travail lacustre: les Inspecteurs du travail et leurs Assistants;
- o à constater les infractions à leurs règlements respectifs: les agents des Douanes, de la Santé, et de la Police des Frontières.

ARTICLE 371

Les procès-verbaux sont dressés à l'encontre de l'auteur des faits délictueux constatés. Ils sont également dressés contre le Capitaine, pénalement responsable dans le cas d'infractions commises à bord ou à partir d'un bâtiment de navigation lacustre.

L'armateur est civilement et solidairement responsable du paiement des condamnations encourues par le Capitaine pour infractions au présent Code.

Dans tous les cas d'infractions aux dispositions des Chapitres 1, 2, et 3 du titre deux, le procès-verbal doit être transmis à l'Autorité Lacustre, quel que soit l'agent verbalisant. Celle-ci saisit le Ministère Public s'il est constaté qu'il y a lieu à poursuite pénale.

Section 2 : Des pénalités**ARTICLE 372**

Constituent des infractions pénales les manquements aux dispositions de droit public du présent Code.

Elles sont qualifiées et poursuivies de la même manière que les infractions aux règlements pris en application du Code Pénal.

ARTICLE 373

Le refus d'obtempérer aux ordres régulièrement donnés par l'Autorité Lacustre est puni d'une amende de cinquante mille à deux cents mille francs Burundais.

ARTICLE 374

Les infractions aux dispositions du Chapitre 2, Titre II relatives à la sécurité de la navigation sont punies d'une servitude pénale de deux à cinq mois et d'une amende de cent mille à cinq cent mille francs Burundais ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 375 : Les infractions aux règles de protection de l'environnement lacustre et les faits de pollution des eaux lacustres, hors le cas de force majeure, sont punies suivant les peines prévues par le Code de l'Environnement.

Constituent les cas de force majeure :

- Les actes de guerre ;
- Les actes de piraterie ;
- Les catastrophes naturelles comme les tremblements de terre sous marin et les ouragans.

Le déversement d'hydrocarbures ou d'autres substances nocives n'entraîne pas de poursuites pénales à l'encontre du capitaine ou de l'équipage du bateau qui est à l'origine d'un tel déversement, si celui-ci est consécutif à un accident nautique dans lequel aucune faute ou négligence n'a été commise à bord du bateau en cause. Il en sera de même si le déversement a été effectué pour sauvegarder des vies humaines.

Article 376 : Les actes de rébellion avec violences contre l'autorité du Capitaine sont punis des peines prévues par le Code Pénal.

TITRE V : DES DISPOSITIONS FINALES

Article 377 : Toutes dispositions antérieures contraires à la présente loi sont abrogées.

Article 378 : La présente loi entre en vigueur le jour de sa promulgation.

Fait à Bujumbura, le 16 mai 2010,

Pierre NKURUNZIZA.

PAR LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE.

VU ET SCÉLÉ DU SCEAU DE LA REPUBLIQUE,

LE MINISTRE DE LA JUSTICE

JEAN BAPTISTE NDIKURUNDI

JEAN BAPTISTE NDIKURUNDI

JEAN BAPTISTE NDIKURUNDI

JEAN BAPTISTE NDIKURUNDI

JEAN BAPTISTE NDIKURUNDI

JEAN BAPTISTE NDIKURUNDI

JEAN BAPTISTE NDIKURUNDI

JEAN BAPTISTE NDIKURUNDI

JEAN BAPTISTE NDIKURUNDI

JEAN BAPTISTE NDIKURUNDI

JEAN BAPTISTE NDIKURUNDI

JEAN BAPTISTE NDIKURUNDI

JEAN BAPTISTE NDIKURUNDI