

LOI N°66-007
portant Code maritime

L'Assemblée nationale et le Sénat, ont adopté,

Le Président de la République, Chef du Gouvernement, promulgue la loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER. - Le texte de l'ordonnance n°60-047 du 15 juin 1960 modifiée par l'ordonnance n°62-012 du 10 août 1962, portant "Code de la marine marchande", est modifié et complété conformément au texte de l'annexe n°1 de la présente loi.

ARTICLE 2. - Le Code, divisé en quatorze "Livres", et figurant en annexe n°2 de la présente loi, est promulgué sous le titre du "Code maritime".

Le texte du "Code de la marine marchande", modifié et complété conformément à l'article précédent, constitue la première partie du "Code maritime", intitulée: "Administration de la marine marchande".

ARTICLE 3. - Les nouveaux textes visés par les deux articles précédents entreront en vigueur 30 jours après la promulgation de la présente loi.

ARTICLE 4. - Sont et demeurent abrogées à compter du 1er juillet 1960 les dispositions législatives visées par l'ordonnance n°60-047 du 15 juin 1960, portant Code de la marine marchande.

ARTICLE 5. - Seront et demeureront abrogées, à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, toutes autres dispositions législatives ou réglementaires contraires au Code maritime.

ARTICLE 6. - Le texte de l'article 633 du Code de commerce de 1807 est abrogé et remplacé par le texte suivant :

"Art. 633.- La loi répute pareillement actes de commerce les actes énumérés à l'article 14.1.01 du Code maritime".

ARTICLE 7. - La présente loi sera publiée au Journal Officiel de la République.

Elle sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Tananarive, le 5 juillet 1966.

Philibert TSIRANANA.

A N N E X E I

Modifications et additions apportées au texte de l'ordonnance n°60-047 du 15 juin 1960 modifiée par l'ordonnance n°62-012 du 10 août 1962, portant "Code de la marine marchande".

Supprimer dans le Code et particulièrement à l'article 2.2.03 l'expression :

"Etat de la Communauté" et la remplacer par :

"Etat ayant conclu avec la République Malgache des accords particuliers".

LIVRE II

ARTICLE 2.2.03. - Cet article est complété par un 2^e alinéa ainsi rédigé :

"Une naturalisation temporaire peut être accordée par la République Malgache aux navires étrangers affrétés coque nue par un armateur magasché pour une durée égale ou supérieure à un an, et dont la charte-partie a été publiée conformément à l'article 9.5.04".

CHAPITRE VII Art. 2.8.01 à 2.8.08

Le chapitre VII du livre II ("Hypothèques maritimes") est supprimé.

LIVRE IV

CHAPITRE III

Le chapitre III ("Le pilotage") est complété par les trois articles suivants :

ARTICLE 4.3.11. - "Le pilote n'est pas responsable envers les tiers des dommages causés au cours des opérations de pilotage. Cependant, il doit contribuer à la réparation, dans la limite prévue à l'article 4.3.08 et à la demande de l'armateur du navire piloté, si celui-ci établit que le dommage est dû à la faute du pilote".

ARTICLE 4.3.12. - "Les actions nées à l'occasion du pilotage sont prescrites un an après l'achèvement des opérations de pilotage".

ARTICLE 4.3.13. - "La présence d'un pilote à bord d'un navire ne peut dispenser le capitaine d'aucun des devoirs et obligations qui lui incombent pour la conduite du navire".

ARTICLE 7.2.04. - Le dernier alinéa de l'article 7.2.04 est abrogé et remplacé par l'alinéa suivant :

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

Art. 7.3.10.

Art. 7.7.01.

Art. 7.7.02.

Art. 7.7.07.

Art. 7.7.14.

Art. 7.9.09.

Ces six articles sont modifiés par la suppression de l'expression :

"..... fonds spécial prévu à l'article 7.2.04...." et son remplacement par :

"..... budget général de l'Etat".

ARTICLE 7.4.07. - Cet article est complété par un 3e alinéa ainsi rédigé :

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

ARTICLE 7.4.10. - Le texte de cet article est modifié en remplaçant la référence :

"..... article 236 du Code de commerce" par "..... article 10.1.16" et la référence : "article 248 dudit Code" par "..... article 10.1.20".

CHAPITRE V

Le chapitre V ("Délits concernant la police de navigation") est complété par les trois articles suivants :

ARTICLE 7.5.24. - Sera puni d'une amende de 100.000 francs à un million de francs et, en cas de récidive, d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 250.000 à deux millions cinq cent mille francs, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine ou membre de l'équipage d'un navire malgache soumis aux dispositions de la Convention Internationale pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures qui se sera rendu coupable d'infraction aux dispositions de la dite

convention relatives aux interdictions de rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures.

Nonobstant l'application des peines prévues à l'alinéa précédent à l'égard du capitaine ou des membres de l'équipage, si l'infraction a été commise sur ordre exprès du propriétaire ou de l'exploitant du navire, ce propriétaire ou cet exploitant sera puni de peines qui peuvent être portées au double de celles prévues à l'alinéa précédent.

ARTICLE 7.5.25. - Les mêmes peines seront prononcées lorsque les actes interdits par les dispositions précitées auront été commis par le capitaine ou un membre de l'équipage d'un navire malgache, quel que soit son tonnage, appartenant aux catégories suivantes :

- a. Navires citernes ;
- b. Navires à propulsion mécanique d'une puissance supérieure à 300 CV ;
- c. Engins portuaires, chalands et bateaux fluviaux qu'ils soient automoteurs ou remorqués.

ARTICLE 7.5.26. - Dans la mer territoriale malgache et dans les eaux intérieures malgaches les dispositions des articles 7.5.24 et 7.5.25 s'appliquent aux navires étrangers mêmes immatriculés dans un territoire relevant d'un Gouvernement non adhérent à la Convention Internationale réprimant la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures.

+
+ +

A N N E X E II CODE MARITIME

DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

I. Le présent Code est applicable, sauf disposition contraire, à tout navire et à toute navigation maritime lorsque la loi malgache est compétente.

II. La loi malgache régit le statut administratif et le statut réel des navires immatriculés à Madagascar, dits navires malgaches .

Elle définit les attributions des capitaines des navires malgaches.

III. En haute mer, les navires malgaches sont considérés comme territoire malgache.

IV. En cas d'abordage soit en haute mer, soit dans des eaux territoriales étrangères, la loi malgache est applicable lorsque l'un des navires intéressés est un navire malgache.

V. La loi malgache régit le contrat d'engagement des gens de mer de toute nationalité à bord des navires malgaches.

VI. En matière de transports, la loi malgache régit, sauf convention contraire des parties, la conclusion des contrats formés sur le territoire malgache et l'exécution des contrats qui intéressent une partie malgache.

Elle définit les diligences des destinataires lorsque la livraison doit être faite sur le territoire malgache.

VII. La loi malgache est applicable aux infractions de toute nature, actes d'assistance ou de sauvetage, naufrages ou autres sinistres récupérations d'épaves et, plus généralement, à toute situation, événement ou acte constaté ou accompli entièrement ou partiellement soit dans les eaux territoriales malgaches, soit à bord des navires malgaches.

VIII. Sous réserve de dispositions contraires, les règles du présent Code s'appliquent à tous les bâtiments de mer affectés à des activités de plaisance, de pêche ou de commerce, quelle que soit la personnalité juridique de droit privé ou de droit public du propriétaire ou de l'armateur.

PREMIERE PARTIE
ADMINISTRATION DE LA MARINE MARCHANDE

LIVRE PREMIER JUSQU'AU LIVRE VII

Texte du Code de la marine marchande (publié en annexe de l'ordonnance n°60-047 du 15 juin 1960 modifiée par l'ordonnance n°62-012 du 10 août 1962), complété et modifié conformément à l'annexe n°1 du présent projet.

DEUXIEME PARTIE
LE COMMERCE MARITIME

LIVRE VIII
DROITS ET OBLIGATIONS CONCERNANT LE NAVIRE

CHAPITRE PREMIER
CONSTRUCTION ET REPARATION DU NAVIRE

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

8.1.02. - En cas de construction pour le compte d'un client, le contrat doit être rédigé par écrit. Les modifications au contrat seront

établies par écrit, à peine de nullité.

8.1.03. - Les règles ci-dessus ne s'appliquent pas à la construction de navires dont la jauge brute ne dépasse pas 100 tonneaux.

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

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

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

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

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

8.1.07. - La réparation du navire dans les chantiers d'un entrepreneur oblige celui-ci dans les termes du contrat. L'entrepreneur est garant des vices cachés résultant de son travail dans les conditions des articles 8.1.05 et 8.1.06 ci-dessus.

CHAPITRE II PROPRIETE DU NAVIRE

SECTION I ACTES CONCERNANT LES DROITS REELS SUR UN NAVIRE

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

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

Ces mentions sont fixées par arrêtés de l'autorité administrative maritime. Un extrait peut en être délivré à toute personne en faisant la demande dans les conditions et contre les droits fixés par décret.

8.2.02. - Les actes visés à l'article précédent doivent être soumis au visa de l'autorité administrative maritime.

Lorsqu'ils entraînent la création ou le transfert d'un droit réel au profit d'un étranger, ils doivent être autorisés par l'autorité administrative maritime, conformément aux dispositions de l'article 4.203.

8.2.03. - Les actes visés à l'article 8.2.01 ci-dessus, pourvus du visa ou de l'autorisation prévu à l'article 8.2.02. seront publiés au fichier central de la flotte tenu à Tananarive par l'autorité administrative maritime.

Ils seront, de ce fait, opposables aux tiers.

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

SECTION II COPROPRIETE DES NAVIRES

8.2.04. - Un navire peut appartenir indivisément à plusieurs copropriétaires.

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

8.2.05. - La cession d'un ou plusieurs quirats doit préciser les numéros de ceux-ci et être faite dans les formes prévues aux articles 8.2.01 à 8.2.03.

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

L'aliénation qui doit entraîner la perte de la nationalité malgache pour le navire n'est permise qu'avec l'autorisation des autres co-propriétaires.

Les co-propriétaires ne peuvent pas hypothéquer leurs parts de propriété dans le navire.

8.2.07. - Les co-propriétaires qui sont membres de l'équipage du navire peuvent, en cas de congédiement, exiger le rachat de leurs parts par les autres co-propriétaires. A défaut d'accord amiable, le prix des parts est par le tribunal de commerce.

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

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

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

CHAPITRE III PRIVILEGES SUR LA NAVIRE

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

1^o Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix ;

2^o Les droits de tonnage ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;

3^o Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord ;

4^o Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ;

5^o Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ou pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports et des voies navigables, les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages ;

6^o Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire ou s'il s'agit de sa créance ou de celles des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres ~~contracteurs~~ contracteurs.

8.3.02. - Les créances privilégiées énumérées à l'article précédent sont préférées à toutes hypothèques, quel que soit le rang d'inscription de celles-ci.

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

8.3.04. - Les accessoires du navire et du fret visés à l'article 8.3.01 sont :

1^o Les indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour perte de fret ;

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

3^o Les rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée au sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faites des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

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

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

8.3.06. - Par dérogation à l'article 8.3.01, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement.

8.3.07. - Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées à l'article 8.3.01. Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance des prix.

Toutefois, les créances visées aux alinéas 4^o et 6^o de l'article 8.3.01. sont, dans chacune de ces catégories, payées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées. Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

8.3.08. - 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 rang avec les créances du dernier de ces voyages.

8.3.09. - Les créanciers privilégiés ont la faculté de produire pour le montant intégral de leurs créances, sans tenir compte des règles relatives à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire. Toutefois, le dividende leur revenant ne doit pas dépasser la somme due en vertu desdites règles.

8.3.10. - Les privilèges prévus à l'article 8.3.01 suivent le navire en quelque main qu'il passe.

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

8.3.11. - Les délais prévus à l'article précédent courent :

1^o Pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées ;

2^o Pour les privilèges garantissant les indemnités d'abordage et autres accidents et pour lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé ;

3^o Pour les privilèges garantissant les créances pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages ou de la date à laquelle ils eussent dû être livrés ;

4^o Pour les privilèges garantissant les créances pour réparations et fournitures ou autres cas visés à l'alinéa 6^e de l'article 8.3.01 à partir du jour de la naissance de la créance ;

5^o Dans tous les autres cas, le délai court à partir de l'exigibilité de la créance.

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

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

1^o Par la confiscation du navire prononcée pour infraction aux lois de douane, de police ou de sûreté ;

2^o Par la vente du navire en justice, faite dans les formes prévues au chapitre VI du présent Livre ;

3^o En cas de vente ou de tout transfert volontaire de la propriété, deux mois après la publication de la vente faite dans les conditions de l'article 8.2.03.

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

8.3.14. - Les dispositions des articles 8.3.01 à 8.3.13 s'appliquent aux navires exploités soit par le propriétaire, soit par un armateur non propriétaire, soit par un affréteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et que, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

CHAPITRE IV HYPOTHEQUES MARITIMES

8.4.01. - Les navires immatriculés d'une jauge brute supérieure à 10 tonneaux sont susceptibles d'hypothèques. Ils ne peuvent être grevés que d'hypothèques conventionnelles.

L'hypothèque doit, à peine de nullité, être constituée par écrit.

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

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

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

Dans ce cas, elle devra être précédée d'une déclaration faite à l'autorité administrative maritime, portant les mentions indiquées par décret.

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

Elle ne s'étend pas au fret.

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

a. Les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le navire ;

b. Les sommes dues au propriétaire pour contribution aux avaries communes subies par le navire ;

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

d. Les indemnités d'assurance sur corps du navire.

8.4.07. - L'hypothèque est rendue publique par son inscription sur le registre des hypothèques maritimes tenu à la direction de la marine marchande à Tananarive.

Les modalités de tenue de ce registre, la forme et le contenu des inscriptions, les conditions de radiation et de publicité des inscriptions non réglées par le présent Code, ainsi que les tarifs des droits à percevoir par l'administration pour ces diverses opérations, sont fixés par décret.

8.4.08. - Les hypothèques consenties à l'étranger sur un navire malgache produisent leurs effets à l'égard des tiers du jour seulement où elles sont inscrites sur le registre des hypothèques maritimes prévu à l'article précédent.

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

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

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

8.4.11. - L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans, à compter du jour de sa date ; son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai sur le registre tenu à la direction de la marine marchande.

L'inscription garantit, au même rang que le capital, deux années d'intérêt en sus de l'année courante.

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

8.4.13. - Les inscriptions sont rayées, soit du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée, soit à l'expiration du délai prévu à l'article 8.4.11.

8.4.14. - Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un navire le suivent, en quelques mains qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions.

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

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

8.4.15. - L'acquéreur d'un navire hypothéqué qui vent se garantir des poursuites autorisées par l'article précédent, est tenu, avant la poursuite ou dans le délai de quinzaine, de notifier à tous les créanciers inscrits sur le registre des hypothèques maritimes au domicile élu dans leurs inscriptions :

1^o Un extrait de son titre, indiquant seulement la date et la nature de l'acte; le nom du vendeur, le nom, l'espèce et le tonnage du navire, et les charges faisant partie du prix ;

2^o Un tableau sur trois colonnes, dont la première contiendra la date des inscriptions ; la seconde, le nom des créanciers ; la troisième, le montant des créances inscrites.

Cette notification contiendra élection de domicile pour recevoir les réquisitions prévues par l'article 8.4.17.

8.4.16. - L'acquéreur déclarera par le même acte qu'il est prêt à acquitter sur-le-champ, les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence de son prix, sans distinction des dettes exigibles et non exigibles.

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

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

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

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

L'acte fait en fraude de cette interdiction rend son auteur passible des peines de l'abus de confiance. L'auteur et ses complices pourront être poursuivis et jugés par les juridictions malgaches quel que soit le lieu du délit.

8.4.20. - Les tarifs des droits à percevoir par l'administration à raison des actes concernant les hypothèques maritimes seront fixés par décret.

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

CHAPITRE V
RESPONSABILITE DU PROPRIETAIRE
DE NAVIRE

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

Il est responsable des dommages produits par son navire, à moins qu'ils ne soient dus à une cause qui n'est pas imputable à ce dernier.

8.5.02. - Sauf si une faute prouvée lui est personnellement imputable, il n'est responsable des dommages visés à l'article 8.5.01 que dans les limites et conditions ci-après.

8.5.03. - Pour l'ensemble des créances définies aux articles 8.5.01 et 8.5.02 ci-dessus et nées d'un même événement, le propriétaire n'est pas responsable au-delà des limites établies par l'article 3, paragraphe 1 de la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navire.

8.5.04. - Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'article 8.5.03, le montant global correspondant à ces limites pourra être constitué en un fonds de limitation unique.

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

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

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

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

8.5.07. - Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article 8.5.01

il est autorisé à prendre, à due concurrence, les lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, selon le droit du pays où le fonds est constitué, ce créancier aurait pu faire reconnaître en justice sa créance contre le propriétaire.

8.5.08. - Pour l'application de l'article 8.5.03 ci-dessus, on tiendra compte du tonnage au sens des paragraphes 5^e et 7^e de l'article 3 de la convention précitée du 10 octobre 1957.

8.5.09. - Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé à limiter sa responsabilité en vertu des dispositions précédentes, il peut obtenir la mainlevée de la saisie de son navire ou de tout autre bien lui appartenant en pouvant qu'il a constitué le fonds ou fourni toutes garanties propres à sa constitution.

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

8.5.10. - Lorsque le propriétaire a fourni une garantie pour une somme correspondant aux limites de sa responsabilité, cette garantie servira au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquelles le propriétaire peut limiter sa responsabilité.

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

Le capitaine et les autres membres de l'équipage peuvent invoquer les dispositions des articles 8.5.03 à 8.5.10 même lorsqu'ils ont commis une faute personnelle.

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

CHAPITRE VI SAISIES ET VENTES JUDICIAIRES DE NAVIRES

SECTION I DISPOSITIONS GENERALES

8.6.01. - Le navire prêt à appareiller ne peut être l'objet

d'aucune saisie, si ce n'est à raison de dettes contractées pour le voyage en cours.

Lorsque l'autorité administrative maritime du port où se trouve le navire a délivré à son capitaine un bon de partance ou passeport, le navire est censé prêt à appareiller.

8.6.02. - Lorsqu'une saisie lui est notifiée, l'autorité administrative maritime prend toutes mesures propres à empêcher le départ du navire.

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

Le président fixe le délai dans lequel le navire devra regagner le port de la saisie. Il peut ultérieurement modifier ce délai pour tenir compte des circonstances.

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

SECTION II SAISIE-CONSERVATOIRE

8.6.04. - La saisie-conservatoire doit être autorisée par le président du tribunal de commerce ou, à défaut, par le président d'une section de tribunal. Elle peut être si le requérant justifie d'une créance certaine.

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

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

8.6.06. - La saisie-conservatoire empêche le départ du navire. Elle ne porte aucune autre atteinte aux droits du propriétaire.

SECTION III SAISIE-EXECUTION

8.6.07. - Il ne peut être procédé à la saisie-exécution que 24 heures après le commandement de payer.

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

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

8.6.09. - Le commandement se périme par 10 jours.

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

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

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

Il établit un gardien .

8.6.11. - Le procès-verbal de saisie est notifié à l'autorité administrative maritime ainsi qu'au Consul général ou au Consul de l'Etat dont le navire bat pavillon, en poste à Tananarive.

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

Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le ressort du tribunal, les significations et citations lui seront données en la personne du capitaine du bâtiment saisi ou, en son absence, en la personne de celui qui représentera le propriétaire ou le capitaine, dans les délais prévus par l'article 129 du code de procédure civile, sans que ce délai puisse dépasser 30 jours à Madagascar.

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

8.6.13. - Le procès-verbal de saisie sera transcrit si le navire saisi est immatriculé à Madagascar sur le fichier central de la flotte et, si le navire n'est pas immatriculé à Madagascar, sur un registre des saisies tenu à Tananarive par l'autorité administrative maritime.

Cette transcription est faite dans le délai prévu à l'article 129 du code de procédure civile, d'après la distance entre le lieu où la saisie est faite à Tananarive.

8.6.14. - Lorsque le navire est immatriculé à Madagascar, le service chargé du registre des hypothèques délivrera un état des inscriptions. La saisie sera dénoncée aux créanciers inscrits et ce, aux domiciles élus dans leurs inscriptions, dans le délai prévu à l'article 129 du code de procédure civile d'après la distance entre le lieu de la saisie et le lieu du tribunal qui doit connaître de la saisie et de ses suites.

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

Lorsque le navire saisi n'est pas immatriculé à Madagascar, la dénonciation sera adressée au consul général ou au consul désigné à l'article 8.6.11. ci-dessus.

Le délai de comparution sera de 30 à 60 jours après cette dénonciation.

SECTION IV VENTE JUDICIAIRE

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

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

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

Néanmoins, le tribunal pourra ordonner que la vente sera faite, soit devant un autre tribunal, soit en l'étude et par le ministère d'un notaire soit en tout lieu du port où se trouve le navire par les soins d'un notaire ou, à défaut, d'un huissier.

Dans ces divers cas, le jugement réglera la publicité locale.

8.6.18. - Les affiches seront apposées au grand mât, ou sur la partie la plus apparente du bâtiment saisi, à la porte principale du tribunal devant lequel on procédera, dans la place publique ou sur le quai du port où le bâtiment sera amarré, à la Chambre de commerce et à la porte du bureau de l'arrondissement ou de sous-arrondissement maritime.

8.6.19. - Les affiches devront indiquer :

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

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

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

8.6.21. - Le demandeur ou l'opposant aura trois jours francs pour fournir ses moyens.

Le défendeur aura trois jours francs pour contredire.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La même ordonnance autorisera la radiation par l'autorité administrative maritime des inscriptions des créanciers non colloqués. Il sera procédé à cette radiation sur demande de toute partie intéressée.

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

La saisie doit être dénoncée aux autres quirataires dans les conditions de l'article 8.6.14.

Si les quirats saisis représentent plus de la 1/2 du navire, la vente sera étendue à tout le navire sauf opposition justifiée des autres quirataires. Il est statué par le tribunal de la saisie avant l'adjudication.

LIVRE IX EXPLOITATION DU NAVIRE

TITRE PREMIER L'ARMEMENT

CHAPITRE PREMIER

L'ARMEUR

9.1.01. - L'armateur est celui qui exploite le navire en son nom,

qu'il en soit ou non propriétaire.

9.1.02. - Dans la navigation de plaisance et de pêche, l'armateur est le propriétaire du navire ou, en cas de location, celui qui l'a pris à bail.

9.1.03. - Dans la navigation au commerce, le propriétaire du navire en est présumé l'armateur.

En cas de location ou d'affrètement, le locataire ou l'affrètement sera considéré par les tiers comme armateur si mention en est portée au fichier central de la flotte et sur l'acte de naturalisation du navire.

9.1.04. - Les dispositions du chapitre relatif à la responsabilité des propriétaires de navire s'appliquent à l'armateur, tel qu'il a été défini ci-dessus, sans distinguer s'il a ou non nommé le capitaine.

La responsabilité de l'armateur inscrit, sur le fichier et le titre visés à l'article 9.1.03 est substituée à la responsabilité du propriétaire à l'égard des tiers.

9.1.05. - L'armateur est civilement responsable de ses préposés terrestres ou maritimes, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, notamment du capitaine, de l'équipage et du pilote même s'ils n'ont pas été recrutés par ses soins.

CHAPITRE II LES COPROPRIETAIRES ARMEURS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9.2.07. - Les gérants ont tous pouvoirs pour exploiter le navire au nom de la société en toutes circonstances.

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

9.2.08. - Le capitaine doit se conformer aux instructions des gérants.

9.2.09. - Tous les copropriétaires sont solidairement responsables de préposés visés par l'article 9.1.05.

9.2.10. - Les copropriétaires participent aux profits et aux pertes de l'exploitation au prorata de leurs intérêts dans le navire. Ils sont tenus indéfiniment et solidairement envers les tiers des engagements pris par le gérant au nom de la société.

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

9.2.12. - La société est dissoute à la suite de l'expiration du terme convenu, ou de la perte du navire, ou de l'aliénation de celui-ci. Elle peut également être prononcée par le tribunal de commerce du port d'attache du navire, à la demande des copropriétaires représentant au moins la moitié des quirsats si cette mesure est justifiée.

CHAPITRE III LES SOCIÉTÉS D'ARMEMENT

9.3.01. - Les navires peuvent être exploités par des sociétés d'armement constituées conformément au droit commun.

9.3.02. - Les sociétés dont le capital excède 100 millions de francs malgaches doivent, à peine de nullité, prendre la forme de société anonyme.

9.3.03. - Il pourra être constitué des sociétés d'économie mixte dans lesquelles l'Etat Malgache participera au capital.

9.3.04. - Lorsque sera constituée une association en participation pour l'exploitation d'un navire, seul le nom du gérant, sociétaire apparent, sera porté sur le fichier central de la flotte comme armateur unique.

TITRE II L'AFFRETEMENT

CHAPITRE IV LE CONTRAT D'AFFRETEMENT

9.4.01. - Par un contrat d'affrètement, le fréteur s'engage à mettre un navire à la disposition d'un affrèteur, moyennant le paiement d'un fret.

Il en est trois variétés : l'affrètement au voyage, l'affrètement à temps, l'affrètement à coque nue.

9.4.02. - Les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat ou, à défaut, par les dispositions du présent titre.

9.4.03. - L'affrètement doit être prouvé par écrit. La charte-partie est l'acte qui énonce les engagements des parties.

Cette règle de preuve ne s'applique pas aux navires de moins de 25 tonneaux de jauge brute.

9.4.04. - Une copie de toute charte-partie concernant un navire ou un affrèteur de nationalité malgache doit être déposée auprès de l'autorité administrative maritime. Elle ne peut être communiquée aux tiers sans le consentement de l'une des parties.

Mention de l'affrètement doit être portée au fichier central de la flotte, dont extrait peut être livrement délivré. Cette mention doit préciser l'identité, la nationalité et le domicile ou siège social du fréteur et de l'affrèteur, le nom du navire, la nature et la durée de l'affrètement.

Par le fait et du jour de cette inscription, la charte-partie correspondante est opposable aux tiers, notamment aux créanciers, assureurs du navire.

9.4.05. - La vente d'un navire affrété doit être notifiée à l'affréteur. Celui-ci peut opter, dans les trente jours suivant la notification, entre la résiliation ou le maintien de l'affrètement.

CHAPITRE V L'AFFRETEMENT A TEMPS

9.5.01. - Par le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre le navire à la disposition de l'affréteur pour un temps défini.

9.5.02. - La charte-partie doit énoncer :

- 1° Les éléments d'individualisation du navire ;
- 2° Les noms du fréteur et de l'affréteur ;
- 3° Le nom du capitaine ;
- 4° Le montant du fret ;
- 5° La durée du contrat.

9.5.03. - Le fréteur s'oblige à présenter à la date et au lieu convenus le navire désigné, en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues à la charte-partie, et à le maintenir dans cet état, armé et équipé pendant la durée du contrat.

9.5.04. - Le fréteur conserve la gestion nautique du navire pendant la durée du contrat.

9.5.05. - Le fréteur est responsable des dommages subis par la marchandise s'il est établi qu'ils sont dus à la non exécution des obligations précisées à l'article 9.5.03. ou à un manquement dans la gestion nautique du navire, sous réserve des dispositions de l'article 11.2.15.

9.5.06. - La gestion commerciale du navire appartient à l'affréteur.

Les soutes sont à sa charge. Il en pourvoit le navire d'une quantité propre à assurer une bonne exploitation et la sécurité de la navigation.

Tous les frais inhérents à l'exploitation commerciale du navire sont à sa charge.

9.5.07. - L'affréteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale.

9.5.08. - Le capitaine doit obéir, dans les limites tracées par la charte-partie, aux instructions que lui donne l'affréteur pour tout ce qui concerne la gestion commerciale du navire.

9.5.09. - Le fret court du jour où le navire est mis à la disposition de l'affréteur dans les conditions du contrat.

Il est payable par mensualités et d'avance.

Il n'est pas acquis à tout événement.

9.5.10. - Le fret n'est pas dû pour les périodes durant lesquelles le navire est commercialement inutilisable par l'effet d'un événement imputable au fréteur ou par suite d'un arrêt de puissance nationale ou étrangère.

Dans les cas d'interruption définitive et de suspension, les calculs se font par jour. Toute journée commencée est due.

9.5.11. - Les actions nées du contrat d'affrètement à temps se prescrivent par un an.

Le délai court depuis l'expiration de la durée du contrat ou l'interruption définitive de son exécution.

CHAPITRE VI L'AFFRÈTEMENT AU VOYAGE

9.6.01. - Par l'affrètement au voyage, le fréteur met en tout ou en partie, un navire à la disposition de l'affréteur en vue de transporter en une ou plusieurs fois pour une ou plusieurs destinations des cargaisons fixées par la charte-partie.

9.6.02. - La charte-partie doit énoncer :

- 1° Les éléments d'individualisation du navire ;
- 2° Les noms du fréteur et de l'affréteur ;
- 3° L'importance de la cargaison et, s'il y a lieu, sa nature ;
- 4° Les lieux de chargement et de déchargement ;
- 5° L'époque du chargement ;
- 6° Les délais alloués pour le chargement et le déchargement ;
- 7° La base de calcul du fret.

9.6.03. - Le fréteur s'oblige :

1° A présenter à la date et au lieu convenus le navire désigné, en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues dans la charte-partie et à le maintenir dans cet état, armé et équipé, pendant la durée du contrat ;

2° A faire toutes diligences qui dépendent de lui pour exécuter le ou les voyages prévus à la charte-partie.

9.6.04. - Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.

9.6.05. - L'affréteur doit présenter la marchandise le long du navire à l'époque convenue. En cas de retard, il doit des dommages-intérêts calculés comme en cas de dépassement des jours de planche.

9.6.06. - L'affréteur doit assurer le chargement et le déchargement de la marchandise. Il y procède dans les délais mis à sa disposition par la charte-partie.

Si celle-ci établit distinctement un délai pour le chargement et un délai pour le déchargement, ces délais ne sont pas reversibles et doivent être décomptés séparément.

9.6.07. - Le point de départ et la computation des jours de planches sont, à défaut de convention des parties, réglés suivant l'usage du port où ont lieu les opérations.

9.6.08. - En cas de dépassement des délais, l'affrèteur doit une indemnité. Cette indemnité dite de surestaries est considérée comme un supplément du fret.

9.6.09. - Le fréteur est responsable des marchandises reçues à bord par le capitaine dans les limites prévues à la charte-partie.

Il s'en libère en établissant qu'il a bien satisfait aux obligations de l'article 9.6.03 et que les dommages ne proviennent pas d'un manquement à ces obligations, ou encore que ces dommages sont dus à la faute nautique du capitaine et de ses préposés.

9.6.10. - Le contrat est résolu sans dommages-intérêts de part ni d'autre si, avant le départ du navire, survient une interdiction de commerce avec le pays pour lequel il est destiné ou tout autre événement de force majeure qui rend impossible l'exécution du voyage.

Dans le cas où tout ou partie du chargement a été mis à bord, l'affrèteur est tenu des frais de chargement et le fréteur des frais de déchargement.

9.6.11. - L'affrèteur peut résilier le contrat avant tout commencement de chargement. Il doit en pareil cas, à titre d'indemnité, la moitié du fret convenu.

9.6.12. - S'il existe une force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts à raison du retard.

Elles subsistent également et il n'y a lieu à aucune augmentation de fret, si la force majeure survient pendant le voyage.

9.6.13. - Dans le cas de blocus ou autre empêchement durable d'entrée dans le port pour lequel le navire est destiné, le capitaine est tenu, s'il n'a des ordres contraires, de se rendre dans un port voisin où il puisse décharger.

9.6.14. - En cas d'arrêt du navire en cours de route par l'effet d'un événement non imputable au fréteur, l'affrèteur peut décharger la marchandise à ses frais mais il doit le fret entier stipulé pour le voyage.

9.6.15. - En cours de route, l'affrétour ou son ayant-droit peut faire décharger la marchandise, mais il doit le fret entier stipulé pour le voyage.

9.6.16. - Le frétour a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret.

S'il n'est point payé lors de leur déchargement, il ne peut par les retenir dans son navire, mais il peut les consigner en mains tierces ou les faire vendre.

La consignation ou la vente est autorisée par ordonnance sur requête. La requête peut être délivrée d'heure à heure.

9.6.17. - Les actions nées de l'affrètement au voyage se prescrivent par un an.

Le délai court depuis le débarquement de la marchandise ou l'événement qui a mis fin au voyage.

CHAPITRE VII L'AFFRÈTEMENT A COQUE NUE

9.7.01. - Lorsqu'un navire est affrété coque nue, le frétour s'engage à louer à l'affrétour pour un temps déterminé un navire non armé et non équipé.

9.7.02. - Le contrat doit préciser :

1° Les éléments d'individualisation du navire ;

2° Les noms du propriétaire, du frétour et de l'affrétour, ainsi que leur nationalité ;

3° La durée du contrat ;

4° La date et le lieu auxquels celui-ci commencera à prendre effet ;

5° Le montant du fret.

Au contrat doit être annexé un état descriptif du navire, de ses agrès, appareils et annexes.

9.7.03. - Sauf clause contraire, le frétour ne s'oblige qu'à remettre à l'affrétour, à la date et au lieu convenus, le navire désigné, en bon état de navigabilité, apte au transport ou à la pêche prévus, et non assuré.

Il doit également remettre à l'affrèteur les documents de bord obligatoires.

9.7.04. - S'il est prévu que le navire sera livré avec un capitaine et un équipage à bord, le contrat doit préciser la date et l'heure à partir desquelles lesdits capitaine et équipage passeront sous l'autorité et la responsabilité de l'affrèteur.

9.7.05. - Dès qu'il est mis en possession du navire l'affrèteur en devient l'armateur. La gestion nautique et commerciale du bâtiment lui incombe. Tous les frais de gestion, de soutes, de réparations, de ravitaillement sont à sa charge.

9.7.06. - L'affrèteur est responsable des dommages causés au navire, sauf le cas de force majeure.

Cependant les parties peuvent convenir que l'affrèteur supportera les risques de dommages ou de perte du navire dus à des cas fortuits ou de force majeure.

9.7.07. - Si des créanciers privilégiés de l'affrèteur-armateur font valoir leur privilège sur le navire, le propriétaire de celui-ci exercera son recours contre ledit affrèteur-armateur.

9.7.08. - Sauf clause contraire, l'affrèteur doit assurer le navire et justifier tant de la police d'assurance que du paiement des primes si le frèteur le requiert.

9.7.09. - L'affrèteur doit restituer, à la date et dans le port convenus, le navire dans l'état où il a été reçu, sauf son usure normale.

9.7.10. - Les actions nées d'un affrètement à coque nue se prescrivent comme celles nées d'un affrètement à temps.

CHAPITRE VIII LE SOUS-AFFRETEMENT

9.8.01. - L'affrèteur peut sous-fréter le navire en cédant les droits qu'il tient du contrat d'affrètement si ce dernier ne le lui interdit pas.

9.8.02. - Le sous-affrètement laisse l'affrèteur tenu envers le frèteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.

9.8.03. - Le frèteur a contre le sous-affrèteur, dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affrèteur, une action directe en paiement du fret encore dû par celui-ci.

Sous cette réserve, le sous-affrètement n'établit pas de relations directes entre le frèteur et le sous-affrèteur.

9.8.04. - Les actions nées du sous-affrètement se prescrivent dans les conditions réglées par les articles 9.5.11, 9.5.17 et 9.7.10 suivant le cas.

TITRE III LA LOCATION

CHAPITRE IX LE LOUAGE DE NAVIRES ET ENGINS NON DESTINES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES

9.9.01. - Le louage de chalands, allèges, mahonnes, citernes, grues, flottantes, et autres engins de servitude des ports maritimes est régi par les règles du droit civil applicables au louage des biens meubles et par la convention des parties.

9.9.02. - Les mêmes règles sont applicables au louage de tous bâtiments flottants non destinés à la navigation maritime.

9.9.03. - Le louage de navires destinés au transport de passagers, à la navigation de plaisance, au remorquage, au sauvetage, à des usages scientifiques, à la pose de câbles et, plus généralement, à des fins autres que le transport de marchandises, sera soumis, à défaut de conventions spéciales des parties, aux dispositions du présent code concernant l'affrètement à temps ou à coque nue des navires de charge complétées par les règles du droit civil applicables au louage des biens meubles.

TITRE IV LE PRET A LA GROSSE AVENTURE

CHAPITRE X L'EMPRUNT A LA GROSSE FAIT PAR LE CAPITAINE

9.10.01. - Dans le cas prévu à l'article 10.1.14, le capitaine peut emprunter à la grosse aventure soit sur le navire et ses accessoires, ainsi que le frêt du voyage, soit sur la cargaison, afin d'achever le voyage, ou de ramener le navire à son port d'attache.

9.10.02. - Le contrat de prêt à la grosse doit être établi par écrit, authentique ou sous seing privé. Il énonce ;

- Le capital prêté et la somme convenue pour la rémunération du prêteur ;
- Les objets affectés à la garantie du prêt ;
- Les noms du navire, du capitaine et de l'armateur ;
- Les nom et adresse du prêteur ;
- L'époque du remboursement.

Si cet acte est établi à l'ordre du prêteur, il peut être négocié par la voie de l'endossement.

9.10.03. - La rémunération du prêteur, dite profit maritime, comprend l'intérêt de la somme prêtée et une prime de risque.

La législation malgache portant réglementation des prêts à intérêt et répression de l'usure ne s'applique pas à cette rémunération.

9.10.04. - Si le navire, ses accessoires et le frêt sont affectés à la garantie de l'emprunt, le prêteur bénéficie du privilège sur la navire prévu par l'article 8.3.01, 6e alinéa.

Si la cargaison est affectée à ladite garantie, le prêteur peut invoquer le privilège spécial mobilier relatif aux frais faits pour la conservation de la chose ;

Ces privilèges garantissent tant le remboursement du capital prêté que le paiement du profit maritime.

9.10.05. - En cas de perte totale des biens affectés au prêt, consécutive à un risque de mer, la somme prêtée ne peut être réclamée.

Si certains de ces biens sont sauvés en suite de naufrage, la somme à rembourser est réduite à la valeur des effets sauvés, déduction faite des frais de sauvetage.

9.10.06. - En cas de concours d'un prêteur à la grosse et d'un assureur sur les mêmes biens sauvés du naufrage, le produit de deux-ci est partagé au marc le franc de leurs intérêts respectifs entre le prêteur (pour son capital seulement) et l'assureur (pour les sommes assurées).

LIVRE X
LE PERSONNEL ET LES AUXILIAIRES DE
L'EXPLOITATION

—
TITRE PREMIER
LE PERSONNEL MARITIME

—
CHAPITRE PREMIER
LE CAPITAIN

10.1.01. - Pour l'application des dispositions du présent code, l'expression "capitaine" désigne toute personne régulièrement investie du commandement d'un navire, quels que soient le tonnage ou l'affectation de celui-ci.

10.1.02. - Le choix et la nomination du capitaine appartiennent à l'armateur, sous réserve des dispositions de l'article 3.9.02.

L'armateur peut, à tout moment, congédier le capitaine sans préavis, nonobstant toute convention contraire, dans les conditions prévues par l'article

3.8.05 et en outre par l'article 8.2.07 si le capitaine est co-propriétaire du navire.

10.1.03. - Le capitaine exerce dès sa nomination visée par l'autorité administrative maritime :

- 1^o Des fonctions administratives et disciplinaires ;
- 2^o Des fonctions nautiques ;
- 3^o Des fonctions commerciales.

Il doit obéir aux instructions de l'armateur et au besoin les solliciter pour tout ce qui concerne les fonctions commerciales.

L'armateur ne doit pas s'immiscer dans les fonctions administratives, disciplinaires et nautiques du capitaine, qui les exerce conformément à l'article 3.9.01.

10.1.04. - Le capitaine rédige ou fait rédiger sous son contrôle le journal de bord et veille à la bonne tenue des journaux, des machines et des télécommunications.

Le journal de bord, coté et paraphé par l'autorité administrative maritime, mentionne, outre les indications météorologiques et nautiques d'usage ;

1^o Les ordres du capitaine concernant la navigation et la police du bord ;

2^o La relation de tous les événements importants concernant le navire et la navigation entreprise ;

3^o Les punitions infligées et mesures de discipline ordonnées à défaut du "livre de discipline" prévu par l'article 7.2.02 ;

4^o Les résolutions prises pendant le voyage dans les cas prévus à l'article suivant.

Les inscriptions sont opérées jour par jour et sans blancs. Elles sont signées chaque jour par le capitaine.

10.1.05. - Le capitaine est tenu de recueillir l'avis des autres officiers du navire et des deux plus anciens maîtres ou hommes d'équipage dans les cas suivants :

1^o Abandon du navire en mer ;

2^o Evacuation du navire par tout ou partie de l'équipage et des passagers en mer ;

3^e Jet à la mer de la cargaison ;

4^e Consommation à bord de tout ou partie de la cargaison, à défaut de victuailles, combustibles, carburant et autres avitaillement indispensables ;

5^e Emprunt ou vente de la cargaison dans le cas prévu à l'article 10.1.14 ;

6^e Vente du navire innavigable, dans le cas prévu à l'article 10.1.15.

Dans les cas d'extrême urgence, le capitaine pourra ne consulter que deux membres de son état-major, pour les décisions prévues aux trois premiers alinéas ci-dessus.

L'avis des officiers et principaux de l'équipage n'oblige pas le capitaine, qui demeure seul maître de sa décision.

Cet avis devra être inscrit sur le journal de bord et signé des intéressés, sauf impossibilité de ce faire.

10.1.06. - Le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions, sauf le cas de force majeure.

10.1.07. - Le capitaine est tenu d'avoir à bord les titres de navigation, papiers et documents prescrits par les règlements.

10.1.08. - Le capitaine est tenu de conduire personnellement son navire à l'entrée, à la traversée et à la sortie des ports, rades, canaux et rivières, ainsi qu'en toutes circonstances difficiles.

La présence, même réglementaire, d'un pilote à bord, ne fait pas cesser cette obligation.

10.1.09. - Il est interdit au capitaine de charger sur son navire des marchandises, pour son propre compte, sans l'autorisation expresse et écrite de l'armateur.

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

10.1.10. - Hors du port d'attache du navire et dans tous les ports et autres lieux où ne résident ni l'armateur ni un fondé de pouvoir de celui-ci, le capitaine est le représentant légal de l'armateur.

En cette qualité, il peut agir en justice, tant en demande qu'en défense, et il peut recevoir tous actes judiciaires ou extra-judiciaires adressés à l'armateur.

Il peut également, en cas d'urgence, prendre au nom de l'armateur toutes dispositions conservatoires des droits de celui-ci.

Il peut engager les dépenses nécessaires pour la conservation du navire, la continuation du voyage, les approvisionnements normaux et la rémunération de l'équipage.

10.1.11. - Dans les mêmes conditions, le capitaine peut, en cours de voyage, conclure des contrats d'engagement pour compléter l'équipage.

10.1.12. - En l'absence de tout représentant local de l'armateur ou des chargeurs, le capitaine peut prendre ou demander en justice toutes mesures conservatoires des droits des chargeurs ou réceptionnaires. Dans ce cas, l'armateur représenté par le capitaine doit être considéré comme gérant d'affaires de ceux-ci.

10.1.13. - Au port d'attache du navire et partout où demeure l'armateur ou un fondé de pouvoir de celui-ci, le capitaine ne peut engager des dépenses ou souscrire des engagements sans leur autorisation spéciale.

10.1.14. - Si, pendant le cours d'un voyage, des dépenses s'avèrent nécessaires pour la réparation d'avaries ou la subsistance de l'équipage et des passagers, le capitaine pourra emprunter sur le navire, mettre en gage ou vendre tout ou partie de la cargaison jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent.

Préalablement à de tels engagements, le capitaine devra recueillir l'avis prévu à l'article 10.1.05 ; solliciter l'autorisation de son armateur, et en cas de communications impossibles avec lui, se faire autoriser par le tribunal compétent, et, à l'étranger, par l'autorité consulaire malgache ou à défaut par le magistrat local.

10.1.15. - Lorsque l'innavigabilité d'un navire aura été légalement constatée par un expert judiciaire ou par l'autorité consulaire, et s'il est établi que le capitaine ne peut communiquer avec l'armateur, le navire pourra être vendu par le capitaine après avoir recueilli l'avis prévu à l'article 10.1.05.

10.1.16. - Le capitaine qui aura, sans nécessité, consommé, engagé ou vendu tout ou partie de la cargaison ou de l'avitaillement du navire ou se sera approprié des agrès, appareils, machines ou annexes du navire, sera poursuivi et puni conformément aux articles 7.4.09. et 7.4.10.

Il sera poursuivi pour faux en écritures de commerce et le cas échéant pour escroquerie lorsqu'il aura porté dans ses comptes ou déclaré dans ses rapports des avaries et des dépenses supposées.

Dans ces divers cas, le capitaine sera personnellement tenu du remboursement des sommes, marchandises et objets détournés, soustraits ou escroqués, et la prescription ne commencera à courir à son profit que du jour où l'armateur aura pu découvrir la fraude.

10.1.17. - Lorsque, en cours de voyage, les victuailles, combustibles, carburant et autres avitaillements indispensables viennent à manquer, le capitaine peut réquisitionner les denrées et marchandises se trouvant à bord, après avoir recueilli l'avis prévu à l'article 10.1.05, et l'armateur est tenu d'en rembourser la valeur aux propriétaires intéressés.

10.1.18. - Les membres de l'équipage, le subrecargue ou le pilote ne sont pas les préposés du capitaine. Celui-ci n'est pas civilement responsable du dommage qu'ils peuvent causer à autrui.

10.1.19. - Le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, de faire viser son journal de bord par l'autorité administrative maritime ou consulaire.

S'il survient au cours du voyage des événements extraordinaires intéressant le navire, les personnes à bord ou la cargaison, le capitaine doit en faire un rapport circonstancié dès son arrivée au premier port d'escale. Ce rapport doit être déposé à Madagascar au greffe de tout tribunal ou de section de tribunal ; à l'étranger, au consulat de Madagascar ou à défaut au greffe du tribunal local compétent.

En cas de naufrage ou d'échouement du navire, le capitaine devra en outre affirmer sous serment devant le magistrat ou le consul compétent la véracité de son rapport et faire entendre en témoignage des membres de l'équipage et des passagers.

A défaut de tribunal ou de consulat au lieu de débarquement, le rapport et les dépositions avisées pourront être remplacées par une déclaration faite devant un notaire ou autre officier public équivalent, et dont le capitaine retirera récépissé ou copie authentifiée.

10.1.20. - Dans les cas visés à l'article précédent et sauf péril imminent, le capitaine ne peut décharger aucune marchandise avant d'avoir fait son rapport et répondu aux mesures d'instruction et de vérification ordonnées soit par l'autorité administrative maritime ou consulaire, soit par l'autorité judiciaire.

10.1.21. - Si en cours de voyage le capitaine décède, ou disparaît, ou se trouve dans l'impossibilité d'exercer son commandement, il est remplacé de plein droit par l'officier du pont titulaire du brevet ayant le rang le plus élevé d'après les règlements malgaches.

A défaut d'officier du pont, le commandement est dévolu dans le même ordre aux officiers mécaniciens, puis aux officiers radiotélégraphistes, puis au plus ancien des maîtres d'équipage ou des matelots.

A égalité de titres, l'ordre d'inscription au rôle d'équipage sera suivi.

Au premier port d'escale, le capitaine intérimaire sera tenu de se mettre en rapports avec l'armateur pour faire nommer un nouveau capitaine.

Celui-ci pourra être désigné, à défaut d'instructions de l'armateur, par un Consul de Madagascar.

10.1.22. - Les dispositions de l'article 7.5.07 ne s'appliquent pas au membre de l'équipage qui assume commandement du navire dans les conditions visées à l'article précédent.

Le capitaine intérimaire devra consigner sur le journal de bord la date et l'heure de sa prise de commandement.

L'armateur sera valablement représenté par le capitaine intérimaire et ne pourra la désavouer sauf le cas de dol de celui-ci.

CHAPITRE II LE SUBRECARGUE

10.2.01. - Le subrecargue est un mandataire de l'armateur ou de l'affrètement embarqué à bord :

- soit d'un navire armé à la pêche pour diriger les opérations de pêche et veiller à la conservation ou à la commercialisation du produit de celle-ci ;

- soit d'un navire affecté au transport de personnes, notamment pour des croisières de tourisme, en vue de procurer aux passagers des prestations et services autres que le transport maritime ;

- soit d'un navire de charge, à l'effet de veiller à l'embarquement, au débarquement et à la bonne conservation des marchandises transportées .

10.2.02. - Le subrecargue a rang d'officier. Quelle que soit l'étendue de ses attributions, il est soumis à l'autorité du capitaine dans les conditions prévues par l'article 3.9.01.

10.2.03. - Le subrecargue est librement choisi par l'armateur ou l'affrètement.

Le contrat d'engagement de subrecargue est soumis aux règles prévues par les articles 3.3.01 à 3.3.07 et 3.7.01 à 3.7.04 du présent Code .

Le subrecargue peut être congédié par l'armateur ou l'affrètement qui l'a nommé, et ce dans les mêmes conditions que le capitaine.

Le capitaine ne peut pas congédier le subrecargue.

10.2.04. - L'armateur ou l'affrètement ne peut attribuer au subrecargue aucune participation aux fonctions administratives, disciplinaires et nautiques qui incombent au capitaine.

L'acte de nomination du subrécargue doit préciser les fonctions commerciales attribuées au subrécargue et retirées au capitaine. Celui-ci est présumé avoir conservé toutes les attributions qui n'ont pas été délégués expressément au subrécargue.

10.2.05. - Un exemplaire de l'acte de nomination du subrécargue, signé par l'armateur ou l'affréteur, le capitaine et le subrécargue, doit être annexé au rôle d'équipage.

Cet acte peut conférer notamment au subrécargue le pouvoir :

- De fixer les mouvements du navire ayant un caractère commercial, les escales et les relâches ;
- De signer les connaissements ;
- De recevoir et délivrer les marchandises transportées ;
- De vérifier celles-ci à l'embarquement et au débarquement ;
- De consigner ou recevoir toutes réserves utiles à ce sujet ;
- De veiller à la conservation des marchandises en cours de transport ;
- De payer certaines dépenses concernant les passagers ou la cargaison ;
- De vendre tout ou partie du produit de la pêche ;
- De tenir les livres de comptes afférents à ces diverses opérations.

10.2.06. - Le subrécargue est responsable de sa gestion envers l'armateur ou l'affréteur qui l'a nommé comme l'est un mandataire salarié.

L'armateur ou l'affréteur est civilement responsable du subrécargue à l'égard des tiers, pour tous les actes se rattachant à ses fonctions, mais dans les limites prévues par les articles 8.5.02 et suivants du présent Code.

CHAPITRE III L'EQUIPAGE

10.3.01. - Les conditions de recrutement, d'engagement et de travail des officiers, maîtres et hommes d'équipage à bord des navires malgaches, sont fixées par les dispositions du livre III du présent Code.

10.3.02. - Quel que soit le mode de recrutement d'un membre de l'équipage, celui-ci est le préposé de l'armateur.

10.3.03. - L'armateur répond des fautes commises par les membres de l'équipage dans les conditions prévues pour le propriétaire du navire par les articles 8.5.01 et suivants du présent Code.

TITRE II
LES AGENTS TERRESTRES DE
L'ARMATEUR

CHAPITRE IV
LES PREPOSES PERMANENTS

10.4.01. - Les agents permanents d'un armateur, publiquement connus en cette qualité dans les ports ou autres lieux où ils résident, engagent valablement l'armateur qu'ils représentent pour tout ce qui concerne l'exploitation normale du navire.

A cet effet, une limitation contractuelle de leurs pouvoirs n'est pas opposable aux tiers de bonne foi qui ont pu l'ignorer.

Toutefois, l'agent de l'armateur doit justifier d'un pouvoir spécial délivré par ce dernier dans les cas de vente, hypothèque, armement ou désarmement du navire.

10.4.02. - Les agents définis à l'article précédent sont les préposés de l'armateur et leurs fautes engagent la responsabilité de celui-ci dans les conditions du droit commun.

CHAPITRE V
LE CONSIGNATAIRE DU NAVIRE

10.5.01. - Le consignataire du navire est un mandataire de l'armateur qui a pour mission :

- De veiller à l'accueil et au ravitaillement du navire au port ;

- De recevoir les marchandises que lui remet le capitaine aux fins de les délivrer aux ayants-droit ou à leurs représentants pour le compte de l'armateur.

Le consignataire peut recevoir de l'armateur toutes autres missions concernant le navire.

10.5.02. - Le consignataire du navire est responsable envers l'armateur dans les termes de son mandat.

Envers les ayants droit aux marchandises débarquées, il ne répond que de ses fautes personnelles ou de celles de ses propres préposés. Il n'est pas personnellement responsable de la bonne exécution du contrat de transport maritime, même s'il est chargé du recouvrement du fret.

10.5.03. - Le seul fait de consigner un navire à un consignataire à Madagascar entraîne pour l'armateur élection de domicile chez ce dernier pour tous les actes et actions concernant ce navire ou sa cargaison. Tout acte judiciaire ou extrajudiciaire visant l'armateur peut être valablement signifié à son consignataire, même après le départ du navire.

10.5.04. - Le consignataire du navire est personnellement responsable des droits de pilotage visés à l'article 4.3.06, ainsi que des droits et taxes de port et de quais, non acquittés par le capitaine.

10.5.05. - Le fait par une même personne d'agir simultanément en qualité de consignataire du navire, consignataire de la cargaison et acconier n'est pas une cause d'annulation des contrats correspondants, si les divers services ont été loyalement exécutés et séparés en fait et en droit.

TITRE III LES AUXILIAIRES DE L'EXPLOITATION

-

CHAPITRE VI LE CONSIGNATAIRE DE LA CARGAISON

10.6.01. - Le consignataire de la cargaison intervient comme mandataire des ayants droit à la marchandise. Il en prend livraison pour le compte et en pays le fret quand il est dû.

10.6.02. - Il doit prendre, contre le transporteur maritime ou son représentant, les réserves que commande l'état ou l'importance de la marchandise au moment de la livraison, ou son défaut de livraison.

Si la marchandise est transportée sous connaissement, il doit observer pour la notification des réserves les conditions et délais prévus à l'article 13.2.22 du présent Code.

A défaut de réserves, le consignataire est réputé avoir reçu les marchandises dans l'état ou les quantités décrits au connaissement. Cette présomption souffre la preuve contraire dans les rapports entre le consignataire de la cargaison et le transporteur maritime.

10.6.03. - Le consignataire de la cargaison est responsable comme mandataire salarié des fautes qu'il commet dans l'exercice des fonctions susvisées.

10.6.04. - S'il en est expressément chargé, il doit à la marchandise les soins d'un dépositaire salarié.

A défaut d'un tel mandat, et en l'absence du destinataire ou d'un réclamateur qualifié lors de la livraison de la marchandise, le consignataire est tenu d'entreposer la marchandise en magasin.

S'il est impossible de faire admettre la marchandise en magasin, ou de lui procurer une protection équivalente contre les intempéries et le vol, le consignataire se trouve déchargé de la garde de la marchandise si le destinataire n'en a pas pris livraison à l'expiration d'un délai de 48 heures courant du lendemain de l'expédition d'un avis indiquant l'arrivée de la cargaison.

10.6.05. - Le consignataire de la cargaison est responsable des avaries et des pertes subies par la marchandise entre ses mains, sauf preuve par lui que le dommage ne lui est pas imputable.

10.6.06. - Les actions intentées par les ayants droit à la marchandise contre le consignataire de la cargaison sont prescrites par le même délai que celles qu'ils auraient dirigées contre le transporteur maritime.

CHAPITRE VII L'ACCONAGE

10.7.01. - L'acconage comprend l'ensemble des opérations juridiques et matérielles qu'impliquent la prise en charge, la délivrance, la manutention, le transport et la garde des marchandises à l'embarquement, au débarquement ou au transbordement.

Aucune des opérations composant l'acconage ne peut être considérée comme un transport maritime, fluvial ou terrestre, même si elle a été réalisée au moyen d'embarcations, engins flottants ou véhicules*.

10.7.02. - Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à toutes les opérations d'acconage à Madagascar, quelle que soit la nature juridique de l'entreprise d'acconage ou l'origine du contrat en vertu duquel agit celle-ci.

10.7.03. - Le contrat d'acconage se forme par convention expresse ou tacite.

La convention tacite résulte :

- A l'embarquement, de la remise de la marchandise à l'acconier, par le chargeur ou le dépositaire magasinier ;

- Au débarquement, de la remise de la marchandise par le bord à l'acconier en vue de sa livraison ou de son transbordement.

10.7.04. - L'acconier est présumé agir, sauf convention contraire :

1^o Pour le compte du chargeur, au départ, avant la prise en charge sous palan par le transporteur maritime ; pour le compte du destinataire, à l'arrivée, après la livraison sous palan par ledit transporteur ;

2^o Pour le compte du transporteur maritime, au départ, pendant les opérations d'embarquement et d'arrimage ; et à l'arrivée, pendant les opérations de desarrimage et de débarquement.

10.7.05. - Les matières inflammables, explosives ou dangereuses à la prise en charge desquelles l'acconier n'eut pas consenti s'il avait connu leur nature, peuvent à tout moment être détruites ou rendues inoffensives par celui-ci, sans indemnité pour les ayants-droit. Le tiers responsable de la remise à l'acconier de ces marchandises pourra être rendu responsable des dommages et dépenses résultant de leur manipulation.

Lorsque l'acconier, connaissant la nature des marchandises dangereuses, aura consenti à les prendre en charge, il ne pourra les détruire ou les rendre inoffensives que dans le cas où elles mettraient en danger la vie humaine, les installations ou les autres marchandises.

10.7.06. - L'acconier est responsable de toutes pertes, avaries ou dommages apparents ~~subis~~ par les marchandises entre ses mains.

Il est déchargé de cette responsabilité s'il prouve que les pertes, avaries ou dommages apparents proviennent d'un cas fortuit, de la force majeure, de grèves ou lock-outs ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement, du vice propre de la marchandise, de l'insuffisance ou de la défectuosité de l'emballage.

10.7.07. - La responsabilité de l'acconier pour les pertes ou avaries non apparentes n'est engagé que si celles-ci proviennent du fait de l'acconier, ou de ses préposés. La preuve en incombe au chargeur, au destinataire ou au transporteur maritime.

10.7.08. - Dans tous les cas, la responsabilité de l'acconier s'étend :

1^o Au départ, de la prise en charge de la marchandise à terre, des mains du chargeur ou de son représentant, jusqu'à sa remise au navire transporteur sous palan ;

2^o En cas de transbordement, de la prise en charge sous palan d'un navire à la remise sous palan d'un autre navire ;

3^o A l'arrivée, de la prise en charge de la marchandise, sous palan du navire transporteur, jusqu'à sa remise au destinataire, au consignataire de la cargaison ou à tout autre réclamateur qualifié.

En l'absence de ceux-ci au moment de la livraison, les dispositions de l'article 10.6.04 sont applicables à l'acconier.

10.7.09. - L'acconier ne répond des retards survenus dans les opérations matérielles d'acconage que si ceux-ci proviennent de son propre fait ou de ses préposés, et hors le cas de force majeure.

10.7.10. - L'acconier peut s'exonérer de sa responsabilité en prouvant que les pertes, avaries et retards qui lui sont imputés résultent de la faute du transporteur maritime, du chargeur ou du destinataire.

Il a toujours le droit de demander qu'une constatation contradictoire de l'état des marchandises soit faite lors de leur réception.

Toute clause tendant à exonérer l'acconier de la responsabilité qui lui est attribuée par le présent Code est nulle.

10.7.11. - Même en l'absence de tout mandat spécial, l'acconier a le devoir de prendre, à la remise sous palan, toutes réserves contre le bord du transporteur maritime si les marchandises ne répondent pas, dans leur état ou leur quantité apparents, aux énonciations du connaissement.

Il doit en conserver la preuve écrite - quelle qu'en soit la forme - à la disposition du réceptionnaire, du chargeur ou du transporteur maritime.

En l'absence de ces réserves, l'acconier est réputé avoir reçu les marchandises dans l'état et dans la quantité énoncés au connaissement. Mais cette présomption ne peut être invoquée que par le réceptionnaire.

10.7.12. - En cas de pertes ou avaries apparentes survenues aux marchandises, le réceptionnaire doit adresser des réserves écrites à l'acconier au plus tard au moment de la prise de livraison, faute de quoi les marchandises sont présumées, sauf preuve contraire, avoir été reçues par lui telles qu'elles ont été remises par le bord de l'acconier.

Les réserves peuvent être exprimées par toutes formes d'écrit, même par lettre missive ou annotations des quittances reçues, bons de livraison ou décharge remis ou restitués à l'acconier.

En cas de pertes ou avaries non apparentes, cette notification peut être valablement faite dans les trois jours de la prise de livraison, jours fériés non compris.

Le paiement du prix de l'acconage ne fait pas obstacle au dépôt ultérieur de réserves.

10.7.13. - Lorsque des opérations d'acconage sont effectuées sur rade, dans les ports de Madagascar, en dehors des postes normaux de manutention, et que des pertes ou avaries sont causées aux marchandises par l'abordage,

l'échouement, le naufrage, le heurt contre un corps fixe, mobile ou flottant, du chaland ou autre engin qui les contient, la responsabilité de l'aconnier ne peut être retenue que si ces événements sont imputables à sa faute ou à celle de ses préposés.

10.7.14. - La responsabilité de l'aconnier pour les pertes avaries subies par la marchandise est limitée à la somme de 75.000 francs malgaches par colis ou par unité, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises aient fait l'objet d'une déclaration spéciale à l'aconnier avant le commencement des opérations d'aconage. Dans ce cas l'aconnier sera en droit de percevoir un supplément de prix, dans des limites pouvant être fixées par décret.

Si l'aconnier formule des réserves motivées envers la déclaration susvisée, la preuve de la valeur exacte de la marchandise manutentionnée incombe à l'expéditeur ou au réceptionnaire.

Est nulle toute clause limitant la responsabilité de l'aconnier à une somme inférieure à celle fixée au présent article.

Cette somme peut être modifiée par décret.

10.7.15. - La limitation de responsabilité prévue à l'article précédent est écartée en cas de dol ou de faute lourde de l'aconnier. La preuve du dol ou de la faute lourde incombe à la partie qui allègue la responsabilité de l'aconnier.

10.7.16. - Les actions pour pertes ou avaries contre l'aconnier sont prescrites par le délai de un an sauf le cas de crime ou délit.

Toutes les autres actions dérivant du contrat d'aconage sont prescrites par le délai de cinq ans.

Ces délais courent dans le cas de perte totale, du jour où la marchandise aurait dû être délivrée, et dans les autres cas, du jour où la marchandise a été remise, offerte ou présentée au destinataire ou au réclamateur qualifié. En l'absence de ceux, le délai de prescription court à compter de l'expiration du délai de 48 heures prévu à l'article 10.6.04.

CHAPITRE VIII LE REMORQUAGE

10.8.01. - A défaut de conventions spéciales des parties, les obligations et les responsabilités de celles-ci sont fixées par les dispositions du présent chapitre que le contrat de remorquage concerne :

- soit un remorquage portuaire ;
- soit un remorquage en haute mer ;
- soit un transport d'engin flottant.

10.8.02. - Les opérations de remorquage portuaire s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué. Le capitaine du remorqueur doit se conformer aux instructions de celui-ci, sous réserve des Règlements concernant la police du port.

Les dommages de tous ordres causés au cours de ces opérations soit par le navire remorqué, soit par le remorqueur, sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

10.8.03. - Les parties peuvent, par convention expresse et écrite, confier au capitaine du remorqueur la direction des opérations et inverser la présomption de responsabilité ci-dessus énoncée.

10.8.04. - Les opérations de remorquage en haute mer s'effectuent sous la direction du capitaine du remorqueur, et les dommages de tous ordres provoqués soit par le navire remorqué, soit par le remorqueur sont à la charge de ce dernier, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

Les parties peuvent, par convention expresse et écrite, inverser la présomption de responsabilité susvisée.

10.8.05. - Le remorquage de navires, qu'il soit portuaire ou de haute mer, est un louage d'ouvrage et de ce fait le capitaine du navire subordonné ne devient pas le préposé du capitaine du navire directeur de la manoeuvre?

Vis-à-vis des tiers victimes d'avaries, les armateurs du navire remorqué et du navire remorqueur sont solidairement tenus à réparation des dommages si ceux-ci résultent d'une faute commune, ou de fautes partagées entre ces 2 navires.

10.8.06. - Le contrat par lequel un entrepreneur de remorquage se charge de conduire un engin flottant, un dock, une citerne, ou toute autre chose dépourvue de moyens de propulsion, dans un port ou havre par voie maritime est un contrat de transport.

Le personnel embarqué sur l'engin remorqué devient préposé de l'entrepreneur de remorquage pendant la durée du transport, quelles que soient les conditions de son embauche et de sa rémunération.

Entre les parties, et sauf convention contraire, les obligations de l'entrepreneur de remorquage sont celles fixées par le droit commun du contrat de transport. Les règles de l'affrètement maritime ne sont pas applicables à ce contrat.

Vis-à-vis des tiers, le remorqueur et l'engin remorqué constituent un ensemble, dont la responsabilité incombe entièrement à l'entrepreneur de remorquage, sauf le cas de force majeure, de faute de la victime ou de faute d'un tiers.

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

LIVRE XI
LES TRANSPORTS ET LES VENTES
MARITIMES

TITRE PREMIER
LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

CHAPITRE PREMIER
DISPOSITIONS COMMUNES A TOUS LES TRANSPORTS DE
MARCHANDISES

11.1.01. - Le transporteur maritime est tenu, avant et début du voyage, de faire diligence pour :

a. Mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter ;

b. Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;

c. Approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les marchandises doivent être chargées.

11.1.02. - Le chargeur ou son représentant doit présenter les marchandises au temps et au lieu fixés par la convention des parties ou l'usage du port de chargement.

11.1.03. - Le transporteur procède de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde et au déchargement des marchandises.

Sauf dans le cabotage entre ports malgaches, il commet une faute s'il arrime les marchandises sur le pont du navire, sans le consentement écrit du chargeur, hors les cas prévus par les règlements.

Il doit aux marchandises les soins ordinaires, conformément à la convention des parties ou à l'usage du port de chargement.

11.1.04. - En cas d'interruption de voyage, le transporteur ou son représentant doit, à peine de dommages-intérêts, faire diligence pour assurer le transbordement des marchandises et leur acheminement jusqu'au port de destination prévu.

Cette obligation pèse sur le transporteur quelle que soit la cause de l'interruption.

11.1.05. - Le chargeur doit le prix du transport ou fret. En cas d'envoi en port d'au, le réceptionnaire en est également débiteur s'il accepte la livraison des marchandises.

11.1.06. - Le montant de fret est établi par la convention des parties.

11.1.07. - Le chargeur qui ne présente pas ses marchandises en temps et lieu conformément à l'article 11.1.02 ci-dessus, paiera en indemnité la moitié du fret convenu. En cas d'inexécution partielle, il paiera le demi fret afférent à la quantité de marchandises non chargées.

11.1.08. - Le chargeur qui retire ses marchandises pendant le voyage est tenu de payer le fret entier et tous les frais occasionnés par le déchargement, à moins que le retrait ne soit motivé par le fait du capitaine, sous réserve des dispositions de l'article 11.2.15 alinéa a.

11.1.09. - Les marchandises de matière inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur ou son représentant n'eût pas consenti s'il avait connu leur nature, pourront, à tout moment et en tous lieux, être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, et ce, sans aucune indemnité ; le chargeur sera, en outre, responsable de tous les dommages et dépenses pouvant résulter de leur embarquement.

Lorsque le transporteur, connaissant la nature de ces marchandises, a consenti à leur embarquement, il ne peut les débarquer, les détruire ou les rendre inoffensives que dans le cas où elles mettraient en danger le navire ou la cargaison ; aucune indemnité ne sera due, sinon à titre d'avaries communes s'il y a lieu.

11.1.10. Le transporteur est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à charge de contribution.

11.1.11. - Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues ou avariées par suite de la négligence du transporteur à satisfaire aux obligations des articles 11.1.01 et 11.1.03 ci-dessus. Il en est de même pour les marchandises perdues ou avariées par fortune de mer sauf convention contraire des parties.

11.1.12. - En cas de transbordement sur un autre navire, en application de l'article 11.1.04 ci-dessus, les frais du transbordement et le fret dû pour achever l'acheminement des marchandises sont à la charge du transporteur lorsque l'interruption était due à une faute de sa part non couverte par les dispositions de l'article 11.2.15.

Les mêmes frais sont à la charge des marchandises dans les autres cas.

Dans un cas comme dans l'autre, le transporteur conserve le fret prévu pour le voyage entier.

11.1.13. - En cas d'interruption du voyage et si le transbordement des marchandises ne peut être utilement effectué, le transporteur est responsable de leur perte ou de leur avarie dans les conditions indiquées aux chapitres suivants.

Il a droit alors à son fret, proportionnellement à la distance parcourue.

11.1.14. - Le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire faute de paiement de son fret.

Il peut, dans le temps de la décharge, demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paiement de son fret.

11.1.15. - Le transporteur est préféré, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant quinzaine après leur délivrance si elles n'ont passé en mains tierces.

11.1.16. - En cas de faillite des chargeurs ou réclamateurs avant l'expiration de la quinzaine, le transporteur est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues.

11.1.17. - Le capitaine ou le consignataire du navire doit livrer les marchandises au destinataire ou à son représentant, désigné sur le titre de transport.

Si celui-ci est un connaissement, le destinataire est soit celui dont le nom indiqué dans le connaissement à personne dénommée; soit celui qui présente le connaissement à l'arrivée lorsque le connaissement est au porteur; soit le dernier endossataire dans le connaissement à ordre.

11.1.18. - La remise du connaissement original au transporteur ou à son représentant, établit la livraison, sauf preuve contraire par le destinataire.

Il en est de même de l'acquit ou récépissé du destinataire apposé sur une lettre d'expédition.

11.1.19. - Le consignataire de la cargaison représente les destinataires.

La livraison des marchandises entre ses mains libère le transporteur de la même manière qu'elle la libère entre les mains des destinataires.

11.1.20. - A défaut de réclamation des marchandises ou si le destinataire refuse d'en prendre livraison, le capitaine peut par autorité de justice :

a. Les faire vendre pour le paiement de son fret, si mieux n'aime le destinataire fournir caution ;

b. Faire ordonner le dépôt du surplus en entrepôt public ou en mains tierces.

S'il y a insuffisance, le transporteur conserve son recours en paiement du fret contre le chargeur.

11.1.21. - Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par le fait des marchandises qu'il a fait transporter. C'est au demandeur en dommages-intérêts d'établir la faute du chargeur ou de ceux dont il doit répondre.

11.1.22. - Sauf convention contraire, le contrat de transport maritime comprend les opérations qui précèdent le chargement, depuis la prise en charge des marchandises par le transporteur, le transport par navire et les opérations qui suivent le déchargement des marchandises jusqu'à leur livraison aux destinataires.

Les règles du droit maritime s'appliquent à l'ensemble de ces opérations.

11.1.23. - Lorsque des marchandises font l'objet d'un contrat de transport mixte fluvial et maritime; les règles du droit maritime seront appliquées à la partie maritime, du transport telle qu'elle est définie par l'article 1.1.01.

Si l'origine d'un dommage ou d'une perte subis par les marchandises demeure inconnue dans le cas susvisé, les règles du droit maritime seront seules appliquées.

11.1.24. - Sous réserve des dispositions spéciales concernant les transports sous connaissement, sont non recevables :

- toutes actions contre le transporteur maritime ou le capitaine, pour dommages ou pertes subis par les marchandises, si elles ont été reçues sans protestation ;

- toutes actions contre l'affrèteur ou le sous-affrèteur, pour avaries, si le capitaine a livré les marchandises et perçu le fret sans avoir protesté.

Ces protestations doivent être faites par écrit, dans les vingt-quatre heures, à peine de nullité.

11.1.25. - Toute demande en délivrance de marchandises, ou en dommages-intérêts pour dommages, pertes ou retard dans leur transport est prescrite un an après l'arrivée du navire, ou après la perte totale de celui-ci.

Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois, à compter de l'exercice de l'action contre le garanti.

CHAPITRE II LES TRANSPORTS SOUS CONNAISSEMENT

11.2.01. - Le contrat de transport sous connaissement est le contrat de transport par mer de marchandises quelconques constaté par un connaissement dit "connaissement embarqué".

Celui-ci est un titre écrit qui, délivré par le transporteur ou son représentant, fait foi du chargement de la marchandise et la représente.

11.2.02. - Les règles du présent chapitre ne s'appliquent ni au connaissement dit "reçu pour embarquement", ni au connaissement collectif visé à l'article 11.4.03, ni aux connaissements exigés par certains Etats à usage purement administratif ou fiscal.

Ces divers titres ne représentent pas la marchandise.

11.2.03. - Le contrat est conclu entre le chargeur ou son représentant et le transporteur ou son représentant, en une forme quelconque.

11.2.04. - Par le contrat, le chargeur s'engage à payer un certain fret et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre.

Les parties sont libres de déterminer le navire à charger ou d'en laisser le choix au transporteur.

11.2.05. - Le contrat est résolu si par cas de force majeure le départ du navire qui devait effectuer le transport et de tout navire substitué est empêché ou retardé d'une manière telle que le transport ne puisse se faire utilement pour le chargeur et sans risque d'engager sa responsabilité pour le transporteur.

En cas cas, la résolution a lieu sans dommages-intérêts de part ni d'autre, et les frais de chargement et déchargement sont réglés conformément à l'article 9.6.10, 2e alinéa.

11.2.06. - Si le même empêchement se produit par la faute du transporteur, le contrat peut être résolu à la demande du chargeur. Celui-ci a droit à des dommages-intérêts correspondant au préjudice qu'il subit. Le montant ne peut en excéder le chiffre prévu à l'article 11.2.16 ci-dessous.

11.2.07. - Après embarquement des marchandises, le transporteur ou son représentant doit, sur la demande du chargeur, lui délivrer un connaissement portant les mentions propres à identifier les parties, les marchandises à transporter, les éléments du voyage à effectuer et le fret à payer.

Le connaissement peut être à ordre, ou au porteur, ou à personne dénommée.

11.2.08. - Entre autres mentions, le connaissement doit indiquer :

a. Les marques principales destinées à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises n'ait commencé ; les marques doivent être suffisantes pour l'identification des marchandises et être apposées de manière qu'elles restent normalement lisibles jusqu'à la fin du voyage;

b. Suivant les cas, le nombre des colis et objets ou leur quantité ou leur poids, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur ;

c. L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

11.2.09. - Le transporteur ou son représentant peut refuser d'inscrire au connaissement les déclarations du chargeur relatives aux marques, au nombre, à la quantité, à la qualité ou au poids des marchandises, lorsqu'il a de sérieuses raisons de douter de leur exactitude ou qu'il n'a pas eu les moyens normaux de les contrôler.

Mais, dans ce cas, il doit faire mention spéciale de ces raisons ou de cette impossibilité. La preuve des manquants incombe alors à l'expéditeur ou au réceptionnaire.

11.2.10. - En l'absence des réserves de l'article précédent le connaissement fait foi des mentions qu'il comporte relativement à l'importance et à l'état apparent des marchandises.

Cette foi est absolue à l'égard des tiers porteurs du connaissement. Le transporteur peut en rapporter par tous moyens la preuve contraire à l'égard du chargeur.

11.2.11. - Sont nulles et de nul effet à l'égard des tiers toutes lettres ou conventions par lesquelles le chargeur s'engage à dédommager le transporteur lorsque celui-ci ou son représentant a consenti à délivrer un connaissement sans réserves, alors qu'il connaissait ou qu'il pouvait raisonnablement soupçonner l'inexactitude des mentions qu'il y portait. Mais les tiers peuvent s'en prévaloir à l'égard du chargeur.

11.2.12. - Chaque connaissement est établi en deux originaux au moins, un pour le chargeur, et l'autre pour le capitaine.

Les originaux sont signés par le transporteur ou son représentant et par le chargeur dans les 24 heures après le chargement et au plus tard avant le départ du navire.

11.2.13. - En cas de divergence entre les divers exemplaires du connaissement, chaque partie ne peut se prévaloir des indications portées sur l'exemplaire qu'elle détient que si ces indications figurent également sur celui se trouvant entre les mains de l'autre partie.

11.2.14. - Le transporteur est responsable de toutes pertes, avaries ou dommages subis par les marchandises depuis leur embarquement jusqu'à leur débarquement, sauf dans les cas exceptés par l'article suivant.

Si l'embarquement a lieu au moyen d'engins de levage, ladite responsabilité commence au moment où les élingues soutenant la marchandise présentée à quai ou sur allèges sont capelées au crochet du palan.

Si le débarquement a lieu par les mêmes moyens, ladite responsabilité prend fin lorsque les élingues sont décapelées et la marchandise repose à terre ou sur allèges.

Ces dispositions sont applicables aussi bien dans le cas où l'engin de levage appartient au navire transporteur que dans celui où il dépend d'un acconier, à terre ou à flot.

Si la manutention est opérée à bras d'homme, la responsabilité susdite commence à l'embarquement lorsque les porteurs quittent le sol ou l'allège, et prend fin au débarquement lorsqu'ils reprennent contact avec ces derniers.

Dans le cas de transport de liquides ou de gaz en vrac, la responsabilité du transporteur maritime commence au départ lorsque le liquide ou le gaz a atteint les canalisations et tuyauteries du navire, et prend fin à l'arrivée lorsqu'il a dépassé celles-ci.

Les parties peuvent cependant convenir de fixer la limite de responsabilité au passage du liquide ou de gaz dans un appareil de mesurage de volume.

11.2.15. - Le transporteur est déchargé de la responsabilité prévue à l'article précédent s'il prouve que les pertes, avaries ou dommages subis par la marchandise proviennent :

a. Des fautes nautiques du capitaine ou d'autres préposés maritimes du transporteur ;

b. Des vices cachés du navire échappant à une diligence raisonnable

c. Des faits constituant un cas fortuit ou de force majeure ;

d. De grèves ou lock-outs ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

e. Du vice propre de la marchandise ou de freinte de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination ;

f. Des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;

g. D'un acte ou d'une tentative de sauvotage de vice ou de biens en mer, qu'encre de déroutement du navire à cette fin ;

h. De l'état d'innavigabilité du navire, lorsque le transporteur aura fait la preuve de sa diligence raisonnable pour remplir ses obligations définies à l'article 11.1.01.

i. D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ou de ses préposés.

Toutefois, dans tous ces cas exceptés, le chargeur pourra faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus soit à une faute personnelle du transporteur, soit à une faute de ses préposés autre que la faute nautique visée à l'alinéa a ci-dessus.

11.2.16. - La responsabilité du transporteur ne peut dépasser, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, et par colis ou par unité, une somme fixée par décret.

Il n'en est autrement que :

a. En cas de dol personnel du transporteur ;

b. En cas de déclaration de valeur par le chargeur insérée dans le connaissement et acceptée par le transporteur.

Pareille déclaration fera foi à l'égard du transporteur, sauf preuve contraire de sa part. La faute lourde non dolosive ou non lucrative du transporteur et de ses préposés ne fait pas obstacle à la limitation de responsabilité précitée.

11.2.17. - Si le transporteur conteste l'exactitude de la déclaration de valeur au moment où elle est effectuée par le chargeur, il peut insérer dans le connaissement des réserves motivées qui mettront la preuve de la valeur véritable à la charge du chargeur ou du réceptionnaire.

11.2.18. - Est nulle et de nul effet toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :

a. De soustraire le transporteur à la responsabilité définie à l'article 11.2.14;

b. Ou de renverser le fardeau de la preuve tel qu'il résulte du présent Code ;

c, Ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application de l'article 11.2.16.

11.2.19. - Par dérogation à l'article précédent, toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation sont autorisées dans les transports d'animaux vivants et dans les transports des marchandises chargées sur le pont.

11.2.20. - Lorsque le chargeur a fait une déclaration sciemment inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou dommages survenus.

11.2.21. - Il appartient au demandeur d'établir la réalité et l'importance des dommages dont il demande réparation.

11.2.22. - En cas de pertes ou dommages survenus aux marchandises, le réceptionnaire ou son représentant doit adresser des réserves écrites au transporteur ou à son représentant au port de déchargement, au plus tard au moment de la prise de livraison, faute de quoi les marchandises sont présumées, sauf preuve contraire, avoir été reçues par lui telles qu'elles sont décrites au connaissement.

S'il s'agit de pertes ou dommages non apparents, cette notification peut être valablement faite dans les trois jours de la livraison, jours fériés non compris.

Le transporteur aura toujours le droit de demander qu'une constatation contradictoire de l'état des marchandises soit faite lors de leur livraison .

11.2.23. - Toutes actions contre le transporteur à raison de pertes ou dommages sont prescrites dans le cas de perte totale, un an à dater du jour où elles auraient dû être livrées et dans les autres cas du jour où elles ont été remises ou offertes au destinataire ou son représentant.

Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois, à compter du jour de l'exercice de l'action contre le garanti.

11.2.24. - Les dispositions du présent chapitre sont d'ordre public à Madagascar, et applicables à tout transport de marchandises sous connaissement en provenance ou à destination d'un port malgache.

Les juridictions malgaches peuvent déclarer nulles et de nul effet toutes clauses attributives de juridiction ou compromissoires ayant pour but ou pour effet d'éluder l'application de ces dispositions ou d'une législation équivalente.

CHAPITRE III LES TRANSPORTS SOUS CHARTE-PARTIE

11.3.01. - Le contrat de transport sous charte-partie est réalisé

au moyen de l'affrètement ou du sous-affrètement d'un navire ou d'une partie de navire.

Le chargeur et le transporteur sont libres de fixer par leurs conventions l'étendue de leurs obligations respectives et de leur responsabilité contractuelle.

11.3.02. - Lorsque, à l'occasion d'un transport sous charte-partie un connaissement ou titre équivalent a été délivré pour constater l'embarquement de la marchandise, il est présumé qu'aucune des mentions de ce document n'entraîne novation ou modification des obligations résultant de la charte-partie, à l'égard des signataires de celle-ci.

Toutefois, le tiers-porteur d'un connaissement embarqué délivré dans ces conditions peut se prévaloir, à l'égard du fréteur, de l'affréteur, ou du sous-affréteur, des dispositions du chapitre précédent concernant les transports de marchandises sous connaissement.

11.3.03. - Si un contrat de sous-affrètement ou un connaissement porte la mention "conditions suivant charte-partie", le bénéficiaire d'un tel titre de transport sera tenu de respecter les clauses et conditions de la charte-partie visée au contrat, si elle a été publiée conformément à l'article 9.5.04, ou si elle est conforme à une charte-partie type habituellement utilisée, ou encore si le transporteur lui a donné connaissance des clauses qui le concernent.

11.3.04. - A défaut de convention spéciale des parties, les règles suivantes seront observées :

1^o Si le navire est loué en totalité et que l'affréteur ne lui donne pas toute sa charge, le capitaine ne peut prendre d'autres marchandises sans le consentement de l'affréteur. Celui-ci profite du fret des marchandises qui complètent le chargement du navire.

2^o Le fréteur qui a déclaré le navire d'un plus grand port qu'il n'est peut être condamné à des dommages-intérêts envers l'affréteur, sauf si l'erreur n'excède pas un quarantième ou si la déclaration est conforme au certificat de jauge.

3^o Si le fret est proportionnel à la quantité de marchandise chargée, l'affréteur doit charger le poids ou le volume prévu par la charte-partie. A défaut, il doit payer l'indemnité prévue par l'article 11.1.07.

Si la quantité à charger figure sur la charte-partie avec la réserve "environ", l'affréteur satisfait à son obligation en offrant un chargement inférieur ou supérieur de un dixième à la quantité prévue ;

4^o Si le fret est forfaitaire, et que l'affréteur charge une quantité supérieure à celle prévue au contrat, il doit payer le fret de l'excédent sur le prix réglé par la charte-partie ;

5^o Le capitaine peut faire mettre à terre, dans le lieu du chargement, les marchandises embarquées sur son navire, si elles ne lui ont pas été déclarées, ou en exiger avant le départ le fret au plus haut prix prévu pour des marchandises de même nature.

CHAPITRE IV LES AUTRES TRANSPORTS DE MARCHANDISES PAR MER

11.4.01. - L'établissement d'un connaissement est facultatif pour le transport de marchandises lorsqu'elles sont chargées sur un navire à propulsion mécanique d'un tonnage inférieur à 10 tonneaux, ou sur un navire sans propulsion mécanique d'un tonnage inférieur à 2⁵ tonneaux.

11.4.02. - Pour les transports au bornage ou au cabotage entre ports malgaches, la preuve du contrat de transport peut être rapportée conformément aux règles générales du droit commercial, sans qu'il soit nécessaire de dresser une charte-partie ou un connaissement.

La prise en charge de la marchandise peut être constatée par une lettre d'expédition ou une lettre de voiture maritime, ou par un bon d'embarquement délivré par le capitaine.

11.4.03. - Les obligations respectives des parties sont fixées, dans les cas prévus aux deux articles précédents, par les dispositions du chapitre premier du présent titre et par les usages suivis au port de charge, sauf convention contraire.

Si, dans les mêmes cas, un connaissement collectif est délivré par le transporteur ou le capitaine à un commissionnaire de transport ou transitaire pour un ensemble d'expéditions de marchandises, ce connaissement ne représente pas ces marchandises. Mais les parties peuvent déclarer applicables au transport les dispositions du chapitre II du présent titre, en tout ou en partie.

11.4.04. - Le transport maritime des envois-postaux n'est pas soumis aux dispositions du présent titre. Il est soumis aux lois et règlements spéciaux y afférents.

TITRE II LES TRANSPORTS DE PASSAGERS

CHAPITRE V LE CONTRAT DE PASSAGE

11.5.01. - Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage.

Les dispositions qui suivent ne s'appliquent ni au transport bénévole, ni aux passagers clandestins.

Elles s'appliquent, par contre, aux transports gratuits effectués par une entreprise de transports maritimes.

11.5.02. - Le transporteur délivre au passager un billet de passage qui porte les indications propres à identifier les parties au contrat (transporteur et passager), le voyage qui en fait l'objet (nom du navire ; lieu et date d'embarquement ; port du débarquement, au besoin, escales prévues) et le prix du transport, sauf dans le cas de l'article 11.5.01, al. 3 ci-dessus.

11.5.02. - Le passager ne peut pas, sauf accord du transporteur, céder à un tiers le bénéfice de son contrat.

11.5.04. - Les dispositions des articles 11.5.02 et 11.5.03 ne s'appliquent ni aux navires de moins de 30 tonnes, ni aux bâtiments qui effectuent des services portuaires ou des services réguliers à l'intérieur de zones délimitées par l'autorité maritime.

Sur des derniers, le billet est remplacé par un ticket qui indique le nom du transporteur et le service effectué.

11.5.05. - Le passager doit se présenter à l'embarquement dans les conditions fixées par le billet de passage.

En cas de retard il reste débiteur du prix du passage.

11.5.06. - En cas d'empêchement de force majeure, le contrat est résilié par l'avis qu'en donnent, avant l'embarquement, le passager ou ses ayants-droit.

En cas de décès du passager, le contrat est également résilié par l'avis donné après la date prévue pour l'embarquement si le retard est justifié. Toutefois, ce retard ne peut excéder six mois.

Les mêmes dispositions s'appliquent, sur leur demande, aux membres de la famille du passager empêché ou décédé qui devaient voyager avec lui.

11.5.07. - Le voyage une fois commencé, les événements qui surviennent touchant la personne du passager n'ont pas d'influence sur sa dette.

11.5.08. - Si le départ du navire n'a pas lieu pour une cause non imputable au transporteur, le contrat est résolu sans indemnité de part, ni d'autre.

Le transporteur doit une indemnité égale à la moitié du prix du passage, s'il ne peut pas établir que l'événement ne lui est pas imputable.

11.5.09. - Toute modification importante dans les horaires, l'itinéraire ou les escales prévues donne au passager le droit de demander la résolution du contrat et des dommages-intérêts s'il y a lieu.

11.5.10. - Le non achèvement du voyage pour une cause dont le transporteur n'établit pas qu'elle ne lui est pas imputable entraîne la résiliation du contrat, sans préjudice des dommages-intérêts s'il y a lieu, à moins que le transporteur ne pourvoie au transport du passager à destination sur un navire de même qualité.

11.5.11. - Par convention expresse les parties peuvent écarter tout ou partie des dispositions des articles 11.5.05 à 11.5.10 ci-dessus.

11.5.12. - Les passagers sont soumis à la discipline du bord.

11.5.13. - Le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, ~~raisonnablement~~ armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toutes diligences pour assurer la sécurité des passagers.

11.5.14. - En cas de mort ou de blessures du voyageur, lorsque l'accident est survenu après le moment où le passager monte à bord et avant qu'il n'en descende aux escales ou au port de destination, le transporteur est tenu d'en réparer les suites dommageables s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par l'article précédent.

11.5.15. - Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout autre sinistre majeur sauf preuve à sa charge que l'accident ne lui est pas imputable.

11.5.16. - Il est responsable des dommages dus au retard, sauf preuve à sa charge que le retard ne lui est pas imputable.

11.5.17. - La réparation est due par le transporteur dans les limites établies par la Convention Internationale de Bruxelles du 29 avril 1961.

11.5.18. - Les dispositions du présent chapitre ne sont applicables aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public autre que le transport des passagers.

11.5.19. - L'action en responsabilité contre le transporteur se prescrit par deux ans à compter du jour où le passager a été débarqué ou aurait dû l'être.

CHAPITRE VI LE TRANSPORT DES BAGAGES

11.6.01. - Le transporteur délivre un récépissé des bagages enregistrés. Il en est responsable comme des marchandises reçues sous connaissement.

11.6.02. - Le transporteur est responsable des bagages de cabine dans les termes des articles 1952 et 1953 du Code civil.

Pour chaque passager, la réparation due par le transporteur ne peut excéder, sauf dol ou faute inexcusable, la somme dont le montant est fixé par décret.

Le dépôt des biens précieux entre les mains du capitaine ou du commissaire du bord supprime la limitation de responsabilité susvisée.

11.6.03. - Le capitaine ne peut pas retenir les bagages à bord, mais il peut les faire consigner en mains tierces, jusqu'à l'entier paiement des créances nées du contrat de passage.

Ces créances sont privilégiées sur le prix provenant de la vente des bagages.

11.6.04. - Les actions nées à l'occasion des transports de bagages se prescrivent par un an.

CHAPITRE VII LE CONTRAT DE CROISIÈRE TOURISTIQUE

11.7.01. - Les agences de voyage qui organisent des croisières en mer doivent délivrer à chaque passager, sous peine de nullité du contrat, un billet de croisière.

Ce billet doit porter les mentions suivantes :

- 1° Le nom et la classe du navire ;
- 2° Les nom et adresse de l'agence de voyage ;
- 3° Les nom et adresse du passager ;
- 4° La classe et le prix du voyage, tous frais compris ;
- 5° Les ports de départ et de destination ;
- 6° Les dates de départ et d'arrivée ;
- 7° Les escales prévues ;
- 8° Les services accessoires promis au passager.

11.7.02. - Chaque passager doit recevoir, outre le billet de croisière qui matérialise le contrat de passage, des coupons correspondant pour chaque escale aux services à fournir à terre, réunis en un carnet de croisière.

Le billet de croisière et le carnet de croisière constituent le titre de croisière.

11.7.03. - Le manquement à l'une des obligations inscrites au titre de croisière engage la responsabilité de l'agence, sauf preuve par elle que le manquement tient à un événement qui ne lui est pas imputable.

11.7.04. - L'agence est personnellement responsable des dommages survenus aux passagers ou à leurs bagages dans les conditions et les limites des articles 11.5.14 à 11.6.02 ci-dessus, sauf son recours contre le transporteur.

TITRE III LES VENTES MARITIMES

CHAPITRE VIII DISPOSITIONS COMMUNES

11.8.01. - La vente maritime est une vente de marchandises qui doivent faire l'objet d'un transport par mer pour parvenir à l'acquéreur.

Les ventes maritimes sont régies par le droit commun applicable au contrat de vente, et par les dispositions du présent titre qui sont simplement supplétives de la volonté des parties, sauf disposition contraire de la loi.

CHAPITRE IX VENTE AU DEPART

11.9.01. - La vente au départ, dite "franco bord" (en abrégé F.O.B.) met le transport et ses risques à la charge de l'acheteur.

11.9.02. - Les obligations du vendeur sont :

1^o Livrer la marchandise conformément aux termes du contrat de vente;

2^o Livrer la marchandise au port d'embarquement convenu, selon l'usage du port, à la date ou dans le délai convenu,

- soit à bord du navire désigné par l'acheteur (clause "franco bord" ou F.O.B.) ;

- soit à quai, au plus près du navire désigné, (clause "le long du bord" ou F.A.S.), puis en aviser l'acheteur dans les vingt-quatre heures par les moyens d'usage ;

3^o Supporter tous les frais qui sont à la charge de la marchandise et tous les risques qu'elle peut courir jusqu'au moment où elle a effectivement passé le bastingage du navire (clause F.O.B.) ou jusqu'à son dépôt effectif le long du navire (clause F.A.S.) au départ, y compris les frais de toutes les formalités nécessaires pour y parvenir ;

4^o Pourvoir à ses frais à l'emballage usuel de la marchandise, à moins qu'il ne soit d'usage dans le commerce de l'expédier non emballée ;

5^o Supporter les frais de vérification de la qualité, du pesage, mesurage ou comptage, nécessaires à la livraison au départ ;

6° Fournir à ses frais le document d'usage net attestant la livraison de la marchandise soit à bord, soit le long du bord du navire désigné.

11.9.03. - Les obligations de l'acheteur sont :

1° Aviser le vendeur en temps utile du nom du navire, de l'emplacement de chargement et de la date de livraison à ce navire.

A cet effet, affréter un navire ou retenir l'espace nécessaire à bord d'un navire, à ses frais ;

2° Supporter tous les frais qui sont à la charge de la marchandise et tous les risques qu'elle peut courir à partir du moment où elle a effectivement passé le bastingage du navire (clause F.O.B.) ou depuis son dépôt effectif le long du navire (clause F.A.S.) au départ, et payer le prix contractuel ;

3° Si le navire désigné par lui ne peut pas charger la marchandise à la date ou dans le délai convenus, supporter tous les frais supplémentaires ainsi occasionnés et tous les risques que peut courir la marchandise à partir de la date d'expiration du délai convenu, à la condition que la marchandise soit individualisée ;

4° Supporter les mêmes frais et risques, dans les mêmes conditions, s'il ne désigne pas en temps utile le navire ou le port d'embarquement ;

5° Supporter les frais d'obtention et le coût de tous les documents tels que connaissement, certificat d'origine, facture consulaire, police d'assurance.

CHAPITRE X VENTE C.A.F.

11.10.01. - La vente dite "coût, assurance et fret" (en abrégé C.A.F.) met à la charge de l'acheteur le prix de la chose, la prime d'assurance maritime, le fret et les risques du transport.

11.10.02. - Les obligations du vendeur sont :

1° Livrer la marchandise conformément aux termes du contrat de vente ;

2° Conclure à ses propres frais un contrat pour le transport de la marchandise jusqu'au port de destination convenu par un navire de mer adéquat et en payer le fret ;

3° Charger à ses frais la marchandise à bord du navire au port d'embarquement dans le délai convenu ou, faute de stipulation à ce sujet, dans un délai raisonnable ; en aviser l'acheteur dans les vingt-quatre heures par les moyens d'usage ;

4^e Fournir à ses frais et sous forme transmissible une police d'assurance maritime contre les risques du transport visé par le contrat, délivrée par une compagnie d'assurances de bonne réputation ;

5^e Supporter tous les risques que peut courir la marchandise jusqu'au moment où elle a effectivement passé le bastingage du navire au départ ;

6^e Fournir sans délai à ses frais à l'acheteur :

.- un ~~un~~connaissance embarqué, et, négociable à ordre, pour le port de destination convenu ;
- la facture de la marchandise expédiée ;
- la police d'assurances maritimes ;
- une copie de la charte-partie si le connaissance se réfère à celle-ci ;

7^e Pourvoir à ses frais à l'emballage usuel de la marchandise, à moins qu'il ne soit d'usage dans le commerce de l'expédier non emballée ;

8^e Supporter les frais de vérification de la qualité, du pesage, mesurage ou comptage, nécessaires à la livraison au départ ;

9^e Supporter tous les droits et taxes qui grèvent la marchandise jusqu'à son embarquement, y compris les frais de formalité et les charges exigibles du fait de l'exportation.

11.10.03. - Les obligations de l'acheteur sont :

1^e Lever les documents lors de la présentation par le vendeur s'ils sont conformes aux termes du contrat de vente et payer le prix contractuel ;

2^e Supporter tous les risques que peut courir la marchandise à partir du moment où elle a passé effectivement le bastingage du navire au port d'embarquement ;

3^e Supporter, à l'exception du fret et de l'assurance maritime, tous frais ou dépenses grevant la marchandise pendant le transport maritime, ainsi que les frais de déchargement à l'arrivée ;

4^e Obtenir et fournir à ses risques et frais la licence d'importation ou tout document équivalent nécessaire pour le débarquement de la marchandise ; acquitter les droits de douane et les taxes d'importation ;

5^e Supporter les frais d'obtention et le coût des certificats d'origine, certificats sanitaires et documents consulaires exigés pour l'importation.

11.10.04. - L'adoption dans le contrat de clauses telles que "poids reconnu à l'arrivée" ou "agréage au port d'arrivée" n'a pas pour résultat de modifier la nature de la vente C.A.F. si ces clauses n'ont pas pour but ou pour effet de mettre obligatoirement à la charge du vendeur les risques visés à l'article 11.10.03, alinéa 2°.

CHAPITRE XI VENTES A L'ARRIVEE

11.11.01. - Les ventes à l'arrivée mettent le transport et ses risques à la charge du vendeur.

La délivrance a lieu au port d'arrivée, et suivant convention des parties, soit à quai, le long du bord, soit à bord du navire transporteur.

Lorsqu'il s'agit de choses de genre, la délivrance n'est réputée faite qu'après la spécialisation du lot destiné à l'acheteur. L'agréage a lieu au moment de la délivrance ou de la spécialisation.

11.11.02. - Le vendeur doit supporter tous les frais, droits et taxes de sortie du port d'embarquement, les frais d'embarquement et le coût du transport.

Il supporte également les frais de débarquement au port d'arrivée si la marchandise est livrable à quai.

11.11.03. - L'acheteur doit supporter les frais, droits et taxes d'entrée au port de débarquement. Il supporte également les frais de débarquement si la marchandise est livrable à bord.

Il doit payer le prix contractuel sous réserve des dispositions suivantes.

11.11.04. - Si la vente a été conclue "sur embarquement", le vendeur doit charger obligatoirement la marchandise dans le délai prévu au contrat, sur un navire de son choix.

En cas de perte ou d'avarie en cours de transport, s'il s'agit de choses de genre, le vendeur doit réexpédier à l'acheteur l'équivalent des quantités manquantes, aux prix et conditions du contrat.

11.11.05. - Si la vente a été conclue "sur navire désigné" ou "sur navire à désigner", le vendeur, outre les obligations prévues à l'article 11.11.02, doit désigner immédiatement, ou dans un délai déterminé, le navire sur lequel la marchandise est ou doit être embarquée.

Les obligations de l'acheteur sont subordonnées à l'heureuse arrivée de la marchandise à destination.

La perte totale ou partielle et l'avarie en cours de route entraîne, à due concurrence la résiliation de la vente, sans obligation de remplacer pour le

vendeur et sans dommages-intérêts pour l'acquéreur.

L'acquéreur doit supporter les conséquences du retard du navire désigné .

LIVRE XII LES ASSURANCES MARITIMES

CHAPITRE PREMIER REGLES GENERALES

12.1.01. - L'assurance maritime garantit les armateurs, affreteurs ou chargeurs contre les risques résultant d'un voyage maritime.

12.1.02. - Tout intérêt légitime, y compris le profit espéré, exposé à des risques maritimes, peut faire l'objet d'une assurance.

12.1.03. - Les dispositions du présent livre peuvent être écartées par les parties au contrat, sauf disposition contraire de la loi.

12.1.04. - Elles sont applicables à la réassurance.

12.1.05. - Nonobstant toute convention contraire, l'assurance ne peut être qu'un contrat d'indemnité.

Nul ne peut réclamer le bénéfice d'une assurance s'il n'a pas éprouvé un préjudice.

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

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

TITRE I REGLES COMMUNES AUX DIVERSES ASSURANCES

CHAPITRE II CONCLUSION DU CONTRAT

12.2.01. - La preuve du contrat d'assurance doit, nonobstant toute stipulation contraire, être faite par écrit.

12.2.02. - Le contrat d'assurance est constaté par une police, authentique ou sous seings privés.

Avant la rédaction de la police ou d'un avenant, la preuve de l'engagement des parties peut être établie par tout autre écrit (arrêté d'assurance, note de couverture).

12.2.03. - Le contrat d'assurance est daté du jour où il est souscrit.

Il indique :

- le lieu de souscription ;
- le nom et le domicile des parties contractantes, avec l'indication, le cas échéant, que celui qui fait assurer agit pour le compte d'autrui ;
- la chose ou l'intérêt assuré ;
- les risques assurés ou exclus ;
- le temps et le lieu de ces risques ;
- la somme assurée ;
- la prime ;
- la clause à ordre ou au porteur, si elle a été convenue ;
- et généralement toutes les autres conditions dont les parties sont convenues.

12.2.04. - L'assurance ne produit aucun effet lorsque les risques n'ont pas commencé dans les deux mois de sa conclusion ou de la date qui a été fixée pour la prise des risques.

Cette disposition n'est applicable aux polices d'abonnement que pour le premier aliment.

12.2.05. - Toute déclaration inexacte de la part de l'assuré, qui est de nature à diminuer sensiblement l'opinion de l'assureur sur le risque, annule l'assurance, même en l'absence d'intention frauduleuse.

Toute omission de l'assuré, faite de mauvaise foi, ayant pareillement diminué l'opinion de l'assureur, annule également l'assurance.

L'assurance est nulle, même si la déclaration inexacte ou l'omission n'a pas influé sur le dommage ou sur la perte de l'objet assuré.

La prime demeure acquise à l'assureur en cas d'intention frauduleuse de l'assuré.

12.2.06. - Toute aggravation du risque survenue au cours du contrat entraîne la résiliation de l'assurance si elle n'a pas été déclarée à l'assureur dans les trois jours où l'assuré en a eu connaissance, jours fériés non compris.

Si l'aggravation n'est pas le fait de l'assuré, l'assurance continue, moyennant augmentation de la prime correspondant à l'aggravation survenue.

Si l'aggravation est le fait de l'assuré, l'assureur peut soit résilier sans délai le contrat, la prime lui étant acquise, soit exiger une augmentation de prime correspondant à l'aggravation survenue.

12.2.07. - Toute assurance faite après la perte, l'avarie ou l'arrivée des objets assurés est nulle, si la nouvelle en était arrivée avant la conclusion du contrat au lieu où il a été signé ou au lieu où demeurait l'assuré ou l'assureur.

12.2.08. - L'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles est nulle s'il est établi qu'avant la signature du contrat, l'assuré avait personnellement connaissance de la perte ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés.

12.2.09. - Les assurances cumulatives contractées dans une intention de fraude, pour une somme totale supérieure à celle de la valeur assurée, sont nulles.

Contractées sans fraude, elles sont valables à condition que l'assuré les porte à la connaissance de l'assureur à qui il demande son règlement. Chacune d'elles produit ses effets en proportion de la somme à laquelle elle s'applique, concurremment à l'entière valeur de la chose assurée.

12.2.10. - Le contrat d'assurance contracté pour une somme supérieure à la valeur de la chose assurée est nulle, si l'assureur établit qu'il y a eu fraude, et la prime lui reste acquise.

Il en est ainsi même si la valeur assurée a été agréée.

12.2.11. - En l'absence de fraude, le contrat est valable à concurrence de la valeur des objets assurés et, si elle a été agréée, pour toute la somme assurée.

CHAPITRE III OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR ET DE L'ASSURÉ

12.3.01. - L'assureur répond des dommages matériels causés aux objets assurés par toute fortune de mer ou par un événement de force majeure.

L'assureur répond également :

1° De la contribution des objets assurés à l'avarie commune, sauf si celle-ci provient d'un risque exclu par l'assurance ;

2° Des frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver l'objet assuré d'un dommage matériel ou de limiter le dommage.

12.3.02. - L'assureur répond des dommages matériels subis par les objets assurés par suite de la faute de l'assuré ou de ses préposés terrestres, à moins qu'il n'établisse que le dommage est dû à un manque de soins raisonnables de la part de l'assuré pour mettre les objets à l'abri des risques survenus.

Nonobstant toute clause contraire, il ne répond pas des fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré.

12.3.03. - Il répond aussi des dommages survenus par le fait ou la faute du capitaine ou de l'équipage: sous réserve des dispositions de l'article 12.5.05.

12.3.04. - La clause "franc d'avarie" affranchit l'assureur de toutes avaries, soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent ouverture au délaissement.

La clause "franc d'avarie particulières sauf..." affranchit l'assureur de toutes avaries particulières, l'exception de celles causées par l'un des événements énumérés à la clause et des cas qui donnent ouverture au délaissement.

12.3.05. - Les risques assurés demeurent couverts même en cas de changement forcé de route, de voyage ou de navire ou de changement décidé par le capitaine en dehors de l'armateur et de l'assuré.

12.3.06. - En cas de changement volontaire de voyage ou de route, l'assureur demeure, responsable des sinistres s'il est prouvé qu'ils sont survenus sur la partie de la route convenue.

12.3.07. - Sauf convention contraire, l'assureur ne couvre pas les risques :

a. De guerre civile ou étrangère ;

b. D'émeutes, de mouvements populaires, grèves, lock-outs, actes de sabotage ou de terrorisme ;

c. Des dommages causés par l'objet assuré à d'autres biens ou personnes ;

d. Atomiques ou nucléaires.

12.3.08. - Lorsque les risques de guerre civile ou étrangère sont couverts, l'assureur répond de tous dommages et pertes qui arrivent aux objets assurés :

a. Par hostilités, représailles, captures, prises, arrêts, contraintes et molestations par tous gouvernements et autorités quelconques, reconnues ou non reconnues, mines et tous engins de guerre, même s'il n'y a pas eu de déclaration de guerre ou lorsque la guerre est terminée ;

b. Par actes de sabotage ou de terrorisme, émeutes, mouvements populaires, grèves ou lock-outs ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

12.3.09. - Lorsqu'il n'est pas possible d'établir l'origine du sinistre, il est réputé dériver d'un événement de mer.

12.3.10. - L'assureur n'est pas garant :

A. Des dommages et pertes matériels résultant des amendes, confiscations, mises sous séquestre, réquisitions, mesures sanitaires ou de désinfection ou consécutifs à des violations de blocus, actes de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin ;

c. Des dommages-intérêts ou autres indemnités à raison de toutes saisies ou cautions données pour libérer les objets saisis ;

d. Des préjudices qui ne constituent pas des dommages et pertes matériels atteignant directement l'objet assuré, tels que chômage, retard, différence de cours, obstacle apporté au commerce de l'assuré.

12.3.11. - L'assuré doit :

1° Payer la prime, les taxes et les frais, au lieu et aux époques convenus ;

2° Apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire ou à la marchandise ;

3° Déclarer exactement, lors de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur le risque qu'il prend à sa charge.

4° Déclarer à l'assureur, dans la mesure où il les connaît, les aggravations de risques survenues au cours du contrat.

12.3.12. - Le défaut de paiement d'une prime permet à l'assureur soit de suspendre l'assurance par simple lettre recommandée, soit d'en demander la résiliation.

12.3.13. - L'assuré doit contribuer au sauvetage des objets assurés et prendre toutes mesures conservatoires de ses droits contre les tiers responsables.

Il est responsable envers l'assureur du dommage causé par l'inexécution de cette obligation.

CHAPITRE IV REGLEMENT DE L'INDEMNITE

12.4.01. - Les dommages et pertes sont réglés en/variables, sauf faculté pour l'assuré d'opter pour le délaissement, dans les cas déterminés par la loi.

pu par la convention.

12.4.02. - L'assureur ne peut être contraint de réparer ou remplacer les objets assurés.

12.4.03. - La contribution à l'avarie commune, qu'elle soit provisoire ou définitive, est remboursée par l'assureur, proportionnellement à la valeur assurée par lui, diminuée, s'il y a lieu, des avaries particulières à sa charge. Ce remboursement ne peut excéder le montant de la contribution effectivement acquittée.

12.4.04. - Le délaissement ne peut être ni partiel, ni conditionnel. Il transfère les droits de l'assuré sur les objets assurés à l'assureur, à charge par lui de payer la totalité de l'indemnité d'assurance, et les effets de ce transfert remontent entre les parties au moment où l'assuré notifie le délaissement à l'assureur.

12.4.05. - Le délaissement est notifié à l'assureur par lettre recommandée ou par tout acte extra-judiciaire.

Il doit intervenir dans les trois mois de la connaissance de l'événement qui y donne lieu, ou de l'expiration du délai qui le permet.

12.4.06. - En notifiant le délaissement, l'assuré est tenu de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou dont il a connaissance.

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

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

12.4.08. - Les actions nées du contrat d'assurance se prescrivent par deux ans.

12.4.09. - Ce délai court :

1^o En ce qui concerne l'action en paiement de la prime, de la date d'exigibilité ;

2^o En ce qui concerne l'action d'avarie, pour le navire, de la date de l'événement qui donne lieu à l'action ; pour la marchandise de la date de l'arrivée du navire, ou à défaut, de la date à laquelle il aurait dû arriver ou, si l'événement est postérieur, de la date de cet événement est postérieur, de la date de cet événement ;

3^o Pour l'action en délaissement, de la date de l'événement qui y donne droit ou, si un délai est fixé pour donner ouverture à l'action, de la

date d'expiration de ce délai ;

4^e Lorsque l'action de l'assuré a pour cause la contribution d'avarie commune, ou la rémunération d'assistance, du jour du paiement fait par l'assuré ;

5^e Lorsque l'action de l'assuré a pour cause le recours d'un tiers, du jour où ce tiers a exercé une action en justice contre l'assuré ou a été indemnisé par ce dernier.

Se prescrit également par deux ans l'action en répétition de toute somme payée en vertu du contrat d'assurance.

Le délai court alors de la date de paiement ~~indû~~.

TITRE II REGLES PARTICULIERES AUX DIVERSES ASSURANCES

CHAPITRE V ASSURANCE SUR CORPS

12.5.01. - L'assurance des navires est contractée, soit pour un voyage, soit pour plusieurs voyages consécutifs, soit pour une durée déterminée.

12.5.02. - Dans l'assurance au voyage, la garantie de l'assurance court depuis le début du chargement ou du lestage, jusqu'à la fin du déchargement ou du délestage et au plus tard 15 jours après l'arrivée du navire à destination.

12.5.03. - Dans l'assurance à temps, les risques du premier et du dernier jour sont couverts par l'assurance.

Les jours se comptent de zéro à 24 heures, d'après l'heure du pays où la police a été émise.

12.5.04. - L'assurance à temps est prorogée par tacite reconduction, sauf dénonciation par l'une des parties avant l'expiration du terme.

12.5.05. - L'assureur ne garantit pas les dommages et pertes résultant soit d'un vice propre du navire, sauf s'il s'agit d'un vice caché, soit d'une faute intentionnelle du capitaine ou de l'équipage.

12.5.06. - Lorsque la valeur assurée du navire est une valeur agréée, les parties s'interdisent réciproquement toute autre estimation, réserve faite des dispositions de l'article 12.2.10 et sauf le cas de recours pour contribution d'avarie commune, rémunération d'assistance ou sauvetage.

La valeur assurée comprend indivisément le corps et les appareils moteurs du navire ainsi que tous les accessoires et dépendances dont l'assuré est propriétaire et dans lesquels sont compris les approvisionnements et les mises dehors.

Toute assurance, quelle que soit sa date, fait séparément sur des accessoires et dépendances appartenant à l'assuré, réduit d'autant, en cas de perte totale ou de délaissement, la valeur agréée.

12.5.07. - À l'exception des dommages aux personnes, l'assureur est garant du remboursement des dommages de toute nature dont l'assuré serait tenu sur le recours des tiers au cas d'abordage par le navire assuré ou de heurt contre un bâtiment, corps fixe, mobile ou flottant.

12.5.08. - Dans l'assurance au voyage ou pour plusieurs voyages consécutifs, la prime entière est acquise à l'assureur, dès que les risques ont commencé à courir.

12.5.09. - Dans l'assurance à temps, la prime stipulée pour toute la durée de la garantie est acquise en cas de perte totale ou de délaissement à la charge de l'assureur. En cas contraire, la prime est acquise en fonction du temps couru jusqu'à la perte totale ou au délaissement.

12.5.10. - Dans le règlement d'avaries, l'assureur ne rembourse que le coût des remplacements et réparations reconnus nécessaires pour remettre le navire en bon état de navigabilité, à l'exclusion de toute autre indemnité pour dépréciation ou chômage ou quelque autre cause que ce soit.

Le coût de ces remplacements est sujet à réduction pour différence du vieux au neuf.

12.5.11. - Le délaissement du navire peut être effectué dans les cas suivants :

- 1^o Destruction totale ;
- 2^o Destruction allant aux 3/4 de la valeur ;
- 3^o Impossibilité de réparer ;
- 4^o Capture depuis plus de 3 mois après la notification de l'assuré à l'assureur ;
- 5^o Défaut de nouvelles depuis plus de 3 mois.

12.5.12. - En cas d'alinéation ou de location du navire, l'assurance continue de plein droit au profit du nouveau propriétaire ou du locataire, à charge par lui d'en informer l'assureur dans un délai de dix jours, et d'exécuter toutes les obligations dont l'assuré était tenu vis-à-vis de l'assureur en vertu du contrat.

Il sera toutefois loisible à l'assureur de résilier le contrat dans le mois du jour où il aura reçu notification de l'aliénation ou de location. Cette résiliation ne prendra effet que quinze jours après sa notification.

L'aliénateur ou le bailleur reste tenu au paiement des primes échues antérieurement à l'aliénation ou à la location.

12.5.13. - Les dispositions du présent livre sont applicables aux contrats d'assurance concernant le navire assuré uniquement pour la durée de son séjour dans les ports, rades ou autres lieux, qu'il soit à flot ou en cale sèche.

CHAPITRE VI ASSURANCES SUR FACULTES

12.6.01. - Les marchandises sont assurées, soit par une police n'ayant d'effet que pour un voyage, soit par une police dite flottante ou d'abonnement.

SECTION I DISPOSITIONS COMMUNES

12.6.02. - Les marchandises sont assurées sans interruption en quelque endroit qu'elles se trouvent dans les limites du voyage défini par la police.

12.6.03. - Lorsqu'une partie du voyage est effectuée par voie terrestre, fluviale ou aérienne, les règles de l'assurance maritime sont applicables à cette partie du voyage.

12.6.04. - Quel que soit le risque ouvert, l'assureur n'est pas garant :

1^{re} Des freintes de route ;

2^{de} De l'insuffisance des emballages ou du mauvais conditionnement de la marchandise ;

3^{de} Des fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré.

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

12.6.06. - L'importance des avaries est déterminée par comparaison de la valeur de la marchandise en état d'avarie à celle qu'elle aurait eue à l'état sain aux mêmes temps et lieu.

12.6.07. - Au cas où les parties ont convenu d'une franchise, celle-ci est toujours indépendante de la freinte normale de route.

12.6.08. - Le délaissement des facultés peut être effectué dans les cas où les marchandises sont :

- 1^o Disparues ou détruites totalement ;
- 2^o Perdues ou détériorées à concurrence des 3/4 de leur valeur ;
- 3^o Vendues en justice à la suite d'avaries résultant d'évènements couverts par l'assurance ;
- 4^o Captuées depuis plus de 3 mois, après notification de l'assuré à l'assureur.

12.6.09. - Il peut également avoir lieu dans les cas :

- 1^o D'innavigabilité du navire, et si l'acheminement des marchandises, par quelque moyen de transport que ce soit, n'a pas pu commencer dans le délai de 3 mois ;
- 2^o De défaut de nouvelles du navire, depuis plus de 3 mois.

SECTION II
DISPOSITIONS SPECIALES AUX POLICES
FLOTTANTES

12.6.10. - Dans la police flottante, l'assuré s'oblige à déclarer à l'assureur et l'assureur s'oblige à accepter en aliment :

1^o Toutes les expéditions faites pour son compte ou en exécution de contrats d'achat ou de vente mettant à sa charge l'obligation d'assurer ;

2^o 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 commissaire, consignataire ou autrement. L'intérêt de l'assuré qui ne consisterait que dans l'exécution de l'ordre d'assurance confié par un tiers ne donne pas le droit d'appliquer la police.

12.6.11. - Ces expéditions sont couvertes au premier cas, automatiquement à partir du moment où elles sont exposées aux risques garantis à la condition que la déclaration d'aliment en soit fait à l'assureur dans les délais impartis au contrat ; au second cas, à partir de la déclaration.

12.6.12. - Au cas où, intentionnellement, l'assuré ne s'est pas conformé aux obligations de l'article précédent, le contrat est résilié sans délai à la demande de l'assureur, qui est déchargé de l'obligation d'indemniser les sinistres déclarés après la première omission.

les sinistres relatifs aux expéditions postérieures à la première omission et demander à titre d'indemnité le paiement des primes afférentes aux déclarations omises.

12.6.13. - La prime est calculée sur le montant total des déclarations d'aliments.

CHAPITRE VII AUTRES ASSURANCES

12.7.01. - Lorsque le fret qui n'est pas acquis à tout événement est assuré, il est garanti jusqu'à concurrence de 60 p.100.

12.7.02. - L'assurance du fret ne garantit dans la limite de la somme assurée que la contribution de ce fret aux avaries communes et son remboursement s'il y a délaissement du navire à la suite d'un risque couvert, mais à charge pour l'armateur, dans les cas prévus aux numéros 2,3 et 4 de l'article 12.5.11 de justifier qu'il n'a pu acheminer la marchandise à destination.

12.7.03. - L'assurance des rémunérations d'assistance et de sauvetage couvre jusqu'à concurrence du capital assuré, les dépenses engagées pour assister ou sauver le navire à la suite d'un risque garanti, ainsi que toute rémunération due en raison de ces risques.

Cette assurance ne produit effet qu'en cas d'insuffisance de la somme assurée par la police du navire.

TROISIEME PARTIE RISQUES DE MER ET LITIGES MARITIMES

LIVRE XIII LES ACCIDENTS DE LA NAVIGATION MARITIME

CHAPITRE PREMIER

L'ABORDAGE

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

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

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

13.1.04. - S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises ; toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales.

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

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

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

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

13.1.07. - Après un abordage, les dispositions de l'article 2.6.11 sont applicables à chacun des capitaines des navires entrés en collision.

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

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

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 13.1.04 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.

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

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

CHAPITRE II

LES AVARIES

13.2.01. - Les avaries sont de deux catégories; les avaries communes et les avaries particulières.

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

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

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

SECTION I

LE CLASSEMENT EN AVARIES COMMUNES

13.2.04. - Sont avaries communes les sacrifices fait et les dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime.

13.2.05. - Sacrifices et dépenses doivent avoir été raisonnablement décidés par le capitaine.

Il porte sur le journal de bord, dès qu'il en a les moyens, les dates, heures et lieux de l'événement; les motifs qui ont déterminé sa décision et les mesures qu'il a ordonnées.

Au premier port où le navire abordera, le capitaine est tenu, dans les 24 heures de son arrivée, d'affirmer les faits ainsi consignés sur le journal de bord.

13.2.06. - Seront seuls admis en avaries communes les dommages pertes ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune, délibéré par le capitaine au sens de l'article 13.2.04 ci-dessus.

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

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

13.2.09. - La preuve qu'un dommage ou une dépense doit être classée en avarie commune incombe à celui qui le demande. A défaut de cette preuve, l'avarie est réputée particulière.

SECTION II
LA CONTRIBUTION AUX AVARIES COMMUNES

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

13.2.11. - Le navire contribue en proportion de sa valeur au port où s'achève l'expédition. Cependant l'armateur n'est pas tenu au-delà de la valeur forfaitaire du navire fixée à l'article 8.5.03.

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

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

13.2.13. - Le montant à admettre en ~~avaries~~ avaries communes pour dommage ou perte subie par le navire égale le coût des réparations ; coût réel si elles ont été effectuées, coût estimatif s'il n'y a pas été procédé.

En cas de perte totale, on tiendra compte de la valeur du navire avant avarie sous déduction du coût estimatif de réparation des dommages n'ayant pas le caractère d'avaries communes, ainsi que du produit de la vente de l'épave, s'il y a lieu.

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

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

13.2.16. - Les marchandises pour lesquelles il n'a pas été établi de connaissement ou de reçu du capitaine ne sont pas admises en ~~avaries~~ avaries communes si elles sont sacrifiées. Elles contribuent néanmoins si elles sont sauvées.

Il en est de même des marchandises chargées en pontée, sauf dans le cabotage entre ports malgaches où elles sont traitées comme les marchandises de cale.

13.2.17. - Les vivres du navire, les envois postaux de toute nature ainsi que les effets et bagages de l'équipage et des passagers sont exempt de contribution s'ils ont été sauvés ; ils participent à la répartition,

s'ils ont été sacrifiés dans les conditions des articles 13-2-04 et suivants ci-dessus.

13.2.18. - La répartition se fait au marc le franc.

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

SECTION III LE REGLEMENT DES AVARIES COMMUNES

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

13.2.20. - Une demande en règlement n'est point recevable si l'avarie commune n'excède pas 1/100 de la valeur cumulée du navire et de la cargaison.

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

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

13.2.23. - L'armateur est privilégié, pour le paiement des contributions en avaries communes qui lui sont dues, sur les marchandises ou le prix en provenant pendant 15 jours après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

LIVRE XIV LES ACTIONS EN JUSTICE

CHAPITRE PREMIER LEGISLATION APPLICABLE

14.1.01. - Sont réputés actes de commerce :

- Toute entreprise de construction ou réparation et tous achats, ventes et reventes de bâtiments et engins pour la navigation fluviale ou maritime;

- Tout achat et vente d'agrès, appareils, accessoires et avitaillement pour navires et bateaux ;

- Tout affrètement et toute location de navires ou engins flottants quel qu'en soit l'usage ; toute entreprise privée de remorquage ou de pilotage ;

- Tout transport de passagers ou de marchandises par voie fluviale ou maritime ;

- Toute entreprise de pêche maritime ;
- Toute vente maritime, quelle que soit la qualité des contractants ;
- Toute opération de courtage, de commission, de transit ou de consignation concernant les navires, bateaux, et engins flottants, leurs cargaisons et passagers, et les produits de la pêche maritime ;
- Toutes assurances maritimes, emprunts ou prêts à la grosse ;
- Toute convention entre armateurs et capitaines ou subrécargues concernant la gestion commerciale d'un navire.

14.1.02. - Les actes visés à l'article précédent sont soumis, s'il y a lieu, aux dispositions du présent code et, subsidiairement, aux règles générales du droit commercial.

14.1.03. - Les dispositions du présent code sont applicables conformément aux dispositions préliminaires n°II à VIII.

Lorsqu'une loi étrangère se reconnaît également compétente, le domaine respectif des législations malgache et étrangère sera déterminé conformément aux règles malgaches de conflit des lois prévues par les dispositions générales de droit international privé.

14.1.04. - La loi malgache est seule applicable aux infractions disciplinaires ou pénales commises à Madagascar, ou dans les eaux territoriales malgaches ou à bord d'un navire malgache.

Elle est applicable, concurremment avec la loi étrangère compétente :

1° Aux infractions visées par les articles 507 à 510 du Code de procédure pénale ;

2° Aux délits prévus par l'article 8.4.19 du présent Code.

14.1.05. - Toutefois, les infractions commises dans les eaux territoriales malgaches à bord d'un navire étranger qui ne troublent pas l'ordre public de Madagascar et ne lèsent ni les personnes ni les biens malgaches peuvent être soumises à la loi du pavillon du navire.

14.1.06. - La loi malgache est seule applicable aux actions qui tendent à mettre en jeu la responsabilité de l'Etat ou des collectivités publiques malgaches, sauf en matière d'actes de commerce réalisés dans les formes du droit privé.

CHAPITRE II COMPETENCE MATERIELLE

14.2.01. - Pour l'application des règles du présent chapitre :

- l'expression "juridiction répressive de droit commun" s'applique aux tribunaux de simple police, aux tribunaux correctionnels et leurs sections, à la cour d'appel (chambre correctionnelle et chambre d'accusation) et aux cours criminelles ;

- l'expression "juridiction civile" s'applique aux tribunaux de première instance et leurs sections et à la cour d'appel (chambre civile) ;

- l'expression "juridiction commerciale" s'applique aux tribunaux de commerce ou, à défaut, aux tribunaux de première instance et leurs sections statuant en matière commerciale, et à la cour d'appel (chambre commerciale) ;

- l'expression "juridiction du travail" s'applique aux tribunaux du travail ou, à défaut, aux tribunaux de première instance et leurs sections, statuant en matière sociale, et à la cour d'appel (chambre sociale) ;

- l'expression "juridiction administrative" s'applique à la chambre administrative de la cour suprême.

14.2.02. - En règle générale, les juridictions malgaches se reconnaîtront compétentes chaque fois que la loi malgache sera applicable conformément aux dispositions du chapitre précédent.

L'étranger, même non résidant à Madagascar, pourra être cité devant les tribunaux malgaches pour l'exécution des obligations nées à Madagascar ou à l'étranger au profit d'une personne physique ou morale malgache.

Un malgache pourra être traduit, devant un tribunal de Madagascar pour l'exécution de toute obligation par lui contractée en pays étranger, même au profit d'un étranger.

La compétence prévue par les 2^e et 3^e alinéas du présent article est facultative.

14.2.03. - Les juridictions répressives de droit commun sont compétentes pour connaître :

1^o Des infractions pénales prévues et réprimées par le livre VII du présent Code ;

2^o De toute autre infraction pénale commise à Madagascar, ou dans les eaux territoriales malgaches ou à bord d'un navire malgache ;

3^o Des infractions visées par les articles 507 à 510 du Code de procédure pénale ;

4^o Des délits prévus par l'article 8.4.19 du présent Code.

14.2.04. - La juridiction civile est compétente pour connaître :

1^o Des contestations concernant la propriété des navires et tous autres droits réels sur ceux-ci ;

2^o Des ventes judiciaires de navires, quelle qu'en soit la cause ;

3^o Des voies d'exécution concernant les navires.

14.2.05. - La juridiction commerciale est compétente pour connaître :

1^o Des actions concernant les privilèges, hypothèques et autres sûretés réelles grevant les navires ;

2^o Des actions concernant tous les actes de commerce visés à l'article 14.1.01 ;

3^o Des actions en déclaration et en règlement d'avaries communes ;

4^o Des actions nées d'un abordage ;

5^o Des actions concernant la rémunération de l'assistance et du sauvetage en mer ;

6^o Des saisies conservatoires de navires ;

7^o Des contestations entre copropriétaires d'un navire concernant l'exploitation de celui-ci.

14.2.06. La juridiction du travail est compétente pour connaître des litiges se rattachant aux contrats d'engagement maritime, dans les conditions, dans les conditions fixées par l'article 3.8.01 du présent Code.

14.2.07. - La juridiction administrative est compétente pour connaître :

1^o Des actions mettant en jeu la responsabilité de l'Etat Malgache ou des autres collectivités publiques soit du fait du fonctionnement des services publics, soit du fait de l'infrastructure des ports, havres et rades, des phares, radiophares, balises et autres signalisations maritimes ;

2^o Des actions mettant en cause la responsabilité de l'Etat Malgache ou des autres collectivités publiques du fait des actes dommageables commis par leurs agents ou préposés ~~sauf~~ l'exception prévue par l'article 14.2.08 ;

3^o Des actions se rattachant à l'exercice du droit de réquisition, du droit d'angarie et de l'embargo sur les navires ou leurs cargaisons ;

4^o Des prises maritimes et des actions se rattachant à l'exercice du droit de visite sur les navires présumés ennemis ou pirates.

14.2.08. - Par exception aux dispositions de l'article précédent, les juridictions répressives, civiles ou commerciales sont seules compétentes pour statuer sur l'action en réparation des dommages de toute nature causés au moyen d'un navire, d'un bateau ou de tout autre bâtiment flottant ayant le caractère d'un véhicule marin ou fluvial, même s'il est exclusivement affecté à un service public.

Les juridictions commerciales sont compétentes à l'égard de l'Etat Malgache ou d'un Etat étranger ; ainsi que des autres collectivités publiques malgaches ou étrangères pour connaître des actions se rattachant aux actes de commerce visés à l'article 14.1.01 réalisés dans les formes du droit privé, et ne se rattachant pas à un service public.

CHAPITRE III COMPETENCE TERRITORIALE

14.3.01. - En matière pénale, la juridiction compétente sera déterminée conformément aux dispositions des articles 31 à 38 du Code de procédure pénale.

Lorsqu'une infraction aura été commise dans les eaux territoriales malgaches, elle pourra être poursuivie devant la juridiction répressive dont le ressort comprend la section de mer territoriale où a été constatée l'infraction, conformément aux articles 7.3.02 et 77.11 du présent Code.

Lorsqu'une infraction aura été commise à bord d'un navire malgache, elle pourra être poursuivie devant les juridictions répressives prévues par l'article 31 du Code de procédure pénale, et en outre, au choix de l'autorité administrative maritime, devant la juridiction répressive malgache correspondant soit au premier port d'escale du navire, soit au port d'attache du navire, à Madagascar.

Lorsqu'une infraction aura été commise soit à l'étranger, soit à bord d'un navire étranger hors des eaux malgaches, elle pourra être également poursuivie devant la juridiction malgache dans le ressort de laquelle aura été débarqué son auteur.

14.3.02. - En matière civile et commerciale, la juridiction compétente sera déterminée conformément aux dispositions des articles 79 et 80 du Code de procédure civile. Si celles-ci ne peuvent être appliquées, les tribunaux de Tananarive seront initialement saisis.

14.3.03. - La juridiction du travail compétente sera choisie conformément aux dispositions de l'article 119 du Code de travail, le port d'attache du navire étant considéré comme lieu initial du travail maritime.

14.3.04. - En cas d'abordage, le demandeur pourra, à son choix, saisir soit le tribunal de commerce du domicile du défendeur, soit celui du port malgache dans lequel s'est réfugié en premier lieu l'un ou l'autre des deux navires.

Si l'abordage s'est produit dans les eaux territoriales malgaches, le tribunal dont le ressort comprend la section de mer territoriale où s'est produite la collision pourra être également saisi.

14.3.05. - L'action en déclaration et l'action en règlement d'avaries communes seront portées devant le tribunal du lieu de destination du navire, sauf convention contraire de tous les intéressés.

Le président du tribunal de commerce ainsi déterminé est compétent pour désigner un ou plusieurs répartiteurs, et des experts, afin de dresser un protêt de règlement.

Si ce projet n'est pas accepté amiablement par toutes les parties, il sera soumis à l'homologation du tribunal, à la requête de la partie la plus diligente.

14.3.06. - En cas d'assistance ou de sauvetage, l'action en paiement de rémunération pourra être portée soit devant le tribunal du domicile du défendeur, soit devant celui du port dans lequel se sera réfugié ou aura été conduit le navire assisté, soit devant celui du port dans lequel ce dernier aura fait l'objet d'une saisie conservatoire.

CHAPITRE IV PRESCRIPTIONS ET FINIS DE NON RECEVOIR

14.4.01. - Toutes les prescriptions prévues par le présent Code courent contre les mineurs, les interdits et tous incapables, sauf leur recours contre leur tuteur.

Ces prescriptions ne constituent pas des présomptions légales et ne peuvent être combattues ni par la délation du serment au débiteur prétendu, ni par l'aveu de celui-ci.

14.4.02. - Toutes les actions relatives aux faits et actes juridiques visés par le présent Code et qui ne font pas l'objet d'une prescription spéciale, sont prescrites par cinq années, sauf les exceptions ci-après prévues.

14.4.03. - La propriété d'un navire malgache immatriculé ne peut être acquise ou perdue par prescription.

14.4.04. - L'action en revendication de la propriété d'un navire d'une épave, ou de tout autre bâtiment de mer, ainsi que de leurs agrès, et

accessoires se prescrit par trente ans.

14.4.05. - L'action en règlement d'avaries communes se prescrit par dix ans lorsqu'un répartiteur a été nommé par décision de justice ou désigné par les parties.

14.4.06. - L'action civile en réparation du dommage causé par une infraction pénale se prescrit par les délais prévus aux articles 3, 4 et 5 du Code de procédure pénale.

Dans le cas prévu au 2^e alinéa de l'article 10 du même Code, cette action civile sera prescrite par cinq ans en cas de contravention ou de délit, et par dix ans en cas de crime, lorsque l'infraction sera prévue par le présent Code.

14.4.07. - Les prescriptions prévues par le présent Code sont interrompues ou suspendues conformément au droit commun des prescriptions civiles.

14.4.08. - Lorsqu'entre les parties sera intervenu un arrêté de compte valant reconnaissance de dette par écrit, la prescription de cinq ans sera substituée aux prescriptions plus courtes.

14.4.09. - La fin de non recevoir édictée en matière de transport de marchandises par l'article 11.1.24 n'est pas d'ordre public.

Elle ne s'applique ni aux transports sous connaissement, ni aux rapports entre assurés et assureurs.

CHAPITRE V ARBITRAGE

14.5.01. - Les parties sont libres de convenir, par avance, de soumettre à des arbitres de leur choix les contestations pouvant survenir dans les matières prévues par l'article 14.1.01 lorsqu'elles viendront à se produire.

14.5.02. - Les parties ne peuvent conférer aux arbitres le pouvoir d'amiables compositeurs pour les litiges se rattachant à un transport de marchandises sous connaissement et aux contrats d'assurances y afférents.

14.5.03. - Toute clause compromissoire ayant pour effet direct ou indirect de soustraire un litige à l'application d'une loi malgache d'ordre public est nulle. Cette nullité doit être relevée d'office par les juridictions malgaches compétentes.