

14 mars 1966. – Ordonnance-loi n° 66-98 – Code de la navigation maritime. (M.C., 1966, p. 923; M.C., 1968, p. 762)

Consolidation officielle

Art. unique. Les dispositions de l'annexe au présent décret-loi constituent le Code de la navigation maritime.

Code de la navigation maritime

Livre I<sup>er</sup>

Des navires

Titre I<sup>er</sup>

Dispositions générales

Art. 1<sup>er</sup>. Sont considérés comme *navires* pour l'application du présent Code, tous bâtiments d'au moins *25 tonneaux de jauge*, qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer, le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage ou toute autre opération de navigation.

Art. 2.

Les navires sont meubles. Néanmoins, ils ne sont pas soumis à la règle suivant laquelle, *en fait de meubles, possession vaut titre*. Nonobstant toute convention contraire, la vente d'un navire ne donne pas ouverture au droit de résolution prévu par l'article 331 du Code civil, livre III, intitulé « Des contrats et des obligations conventionnelles ».

Art. 3. Les infractions commises à bord d'un navire congolais sont réputées commises au Congo et peuvent y être poursuivies même si l'inculpé n'est pas trouvé sur le territoire du Congo. Sont compétents pour juger ces infractions, le tribunal du lieu de la résidence de l'inculpé, celui du lieu où il pourra être trouvé et, à leur défaut, celui de Léopoldville. L'article 3 du Code pénal s'applique aux infractions commises à bord d'un navire étranger comme si le fait s'était accompli hors du territoire du Congo.

Art. 4. Les naissances et décès se produisant, en cours de voyage, à bord d'un navire congolais sont réputés survenus sur le territoire du Congo.

Art. 5. Les rapports de droit qui se forment entre personnes se trouvant, en cours de voyage, à bord d'un navire sont réputés s'être formés sur le territoire du pays dont le navire possède la nationalité, à moins que les intéressés ne soient convenus de l'application d'une loi déterminée. Lorsque des tribunaux congolais sont compétents, le tribunal de Léopoldville pourra valablement être saisi.

Titre II [▼1](#)

[1] Ce titre ne comporte pas d'intitulé dans la publication faite au M.C. Dans le décret du 27 juin 1960, le titre correspondant était intitulé: « Du statut civil et administratif des navires ».

## Chapitre I<sup>er</sup>

### De la nationalité et de l'immatriculation

#### Art. 6.

Est congolais le navire qui:

1° appartient pour plus de la moitié, en pleine propriété ou en «nue»-propriété, à des Congolais; ▼[1](#)

2° appartient à des sociétés commerciales constituées conformément à la législation congolaise et dans lesquelles le capital appartient au moins pour 60 pour cent soit à l'État, soit à des Congolais, soit à des sociétés congolaises dont le capital appartient au moins pour 50 pour cent à des intérêts congolais.

Si les sociétés visées en 2° ci-dessus sont des sociétés de capitaux, toutes les actions doivent être nominatives. Dans les sociétés propriétaires ou copropriétaires des navires congolais, est nul tout transfert d'actions ou de parts qui aurait pour effet de réduire la part du capital appartenant à des Congolais à moins de la proportion indiquée au paragraphe 2°.

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 7. Tous navires congolais doivent être immatriculés au Congo. L'immatriculation est faite au bureau des hypothèques maritimes établi à Matadi ou dans toutes autres localités déterminées par le ministre des Transports.

Art. 8. Est nulle, l'immatriculation à l'étranger d'un navire inscrit au registre matricule congolais aussi longtemps qu'elle n'en aura pas été radiée. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 9. L'immatriculation doit être demandée dans les trente jours de la date à laquelle les conditions requises à l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 6 se trouvent réalisées. Les personnes tenues de demander l'immatriculation ont l'obligation de faire toutes diligences nécessaires à l'effet d'obtenir la radiation de l'immatriculation qui existerait à l'étranger. Sont tenus de cette obligation les propriétaires, les copropriétaires, les nu-propriétaires et, s'il s'agit d'une société, les représentants de celle-ci au Congo. L'immatriculation d'un navire en construction au Congo peut être demandée dès le commencement de la construction par toute personne qui justifie en être propriétaire ou copropriétaire de plus de moitié. Toute modification affectant la propriété d'un navire immatriculé, son tonnage, ses dimensions, son déplacement, la nature et la puissance de sa machine motrice, doit être déclarée dans les trente jours de sa survenance.

Art. 10. Le nom du navire et tout changement qui y est apporté doivent être soumis à l'agrément du ministre des Transports.

Art. 11. Le président de la République détermine la forme et la teneur des registres, celles des déclarations et requêtes, la nature des pièces à produire à l'appui;

Art. 12. Les registres sont publics. Moyennant le paiement de la taxe prévue par l'article 175 ci-après, toute personne peut les consulter sous la surveillance du conservateur et en obtenir des extraits ou des certificats constatant l'absence d'immatriculation.

Art. 13. L'immatriculation doit être radiée pour les causes suivantes:

- 1° en cas d'innavigabilité définitive du navire;
- 2° en cas de prise par l'ennemi, jugée valable;
- 3° en cas de démolition du navire.

Toute cause de radiation doit être notifiée au conservateur par ceux au nom de qui le navire est immatriculé, dans les soixante jours à compter de la date où ils en ont eu connaissance. Cette notification vaut requête en radiation.

Art. 14. Lorsqu'il est saisi d'une demande en radiation, le conservateur est tenu d'en avertir par lettre recommandée à la poste tous les créanciers et autres ayants droit inscrits. Il ne peut opérer la radiation que 3 mois après la date de l'envoi de l'avertissement.

Art. 15. Le changement de nationalité du navire ne préjudicie pas aux droits existant sur le navire. L'étendue de ces droits est réglée par la loi du pavillon que portait légalement le navire au moment où s'est opéré le changement de nationalité. La radiation de l'immatriculation du navire laisse subsister les inscriptions qui le grèvent.

Art. 16. En cas de radiation de l'immatriculation pour cause de prise par l'ennemi, la radiation est annulée de plein droit et rétroactivement dès la cessation de la prise.

Art. 17. Est punie d'une amende de cent à deux mille francs et d'une servitude pénale de huit jours à deux mois ou de l'une de ces peines seulement, «toute» personne qui, y étant tenue, n'a pas fait dans le délai prescrit: ▼[1](#)

- 1° soit la déclaration prévue à l'article 9, paragraphe 1<sup>er</sup>;
- 2° soit la déclaration d'une des modifications prévues à l'article 9, paragraphe 5;
- 3° soit celle d'une des circonstances prévues à l'article 13.

La peine d'amende est portée à dix mille francs, celle de servitude pénale à un an au maximum, s'il est établi que le prévenu a agi sciemment. Sont réputées personnes tenues, au sens du présent article, s'il s'agit de personnes morales, les représentants de celles-ci au Congo. Les sociétés sont civilement responsables des infractions commises par leurs représentants. Tout jugement de condamnation, coulé en force de chose jugée, sera communiqué par le greffier au conservateur qui opérera d'office les inscriptions ou radiation nécessaires.

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 18. L'immatriculation des navires existant au jour de l'entrée en vigueur du présent Code sera demandée dans les six mois à compter de cette date.

Art. 19. Tout navire congolais doit arborer le pavillon congolais. Il ne peut porter un autre pavillon. En cas d'infraction, le capitaine du navire est puni d'une amende de dix mille à cent mille francs et d'une servitude pénale de 8 jours à trois mois ou de l'une de ces deux peines, sauf si l'infraction avait pour but d'éviter la capture du navire. Le propriétaire est passible des mêmes peines à moins qu'il ne prouve que l'infraction a été commise à son insu.

Art. 20. Tout navire qui arbore le pavillon congolais sans y avoir droit sera confisqué au profit de l'État.

Art. 21. Les dispositions pénales congolaises s'appliquent aux infractions commises sur des navires arborant le pavillon congolais.

## Chapitre II

### Des lettres de mer

Art. 22. Les navires doivent être munis, pour naviguer sous pavillon congolais, d'une lettre de mer «délivrée» conformément aux dispositions du présent Code. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 23. Les lettres de mer sont délivrées, au nom du président de la République, par le ministre des Transports ou par le fonctionnaire délégué par lui.

Art. 24. Toute demande tendant à l'obtention de lettres de mer est adressée au ministre des Transports par une des personnes au nom de qui le navire est immatriculé, par l'intermédiaire d'un commissaire maritime ou, si le requérant est à l'étranger, de l'agent consulaire le plus proche. La demande indique le nom du navire, son tonnage, son port d'attache et les opérations auxquelles le navire est ou sera principalement affecté.

Art. 25. Le président de la République détermine la teneur et la forme des lettres de mer.

Art. 26. La délivrance de la lettre de mer ne peut être refusée ou révoquée, que si les conditions légales ou réglementaires pour sa délivrance ne se trouvent pas réunies ou si elles ne sont plus respectées.

Art. 27. La lettre de mer cesse d'être valable:

1° lorsqu'il s'est écoulé quatre années à compter de la date de sa délivrance;

2° lorsque le navire a changé de propriétaire;

3° lorsque le navire a changé de nom;

4° lorsqu'il est procédé à la radiation de son immatriculation.

Si, à l'expiration du terme de validité de la lettre de mer prévu au 1° ci-dessus, le navire est en cours de voyage, ce document reste valable jusqu'au retour du navire dans un port du Congo; la durée de cette prorogation ne peut excéder six mois. Toutefois, le ministre des Transports ou son délégué peut renouveler les lettres de mer périmées sans exiger que le navire se rende dans un port du Congo, si la preuve est fournie que le navire demeure dans les conditions requises pour l'immatriculation et pour l'obtention d'une lettre de mer.

Art. 28. Dès qu'elle cesse d'être valable, la lettre de mer doit être restituée à l'autorité qui l'a délivrée. À défaut de remise volontaire, elle est retirée par les commissaires maritimes et, à l'étranger, par les agents consulaires. Il n'est délivré de nouvelle lettre de mer que contre remise de l'ancienne, à moins qu'il ne soit justifié de sa perte.

Art. 29. Si la lettre de mer cesse d'être valable, alors que le navire ne se trouve pas au Congo, le capitaine est tenu de la remettre contre reçu à l'agent consulaire le plus proche. Faute de pouvoir satisfaire à cette prescription, le capitaine est tenu de la renvoyer au ministre des Transports en indiquant le motif de la restitution.

Art. 30. Le ministre des Transports ou le fonctionnaire qu'il délègue peut délivrer:

1° des lettres de mer provisoires pour les navires acquis ou construits à l'étranger et livrables au Congo.

2° des lettres de mer spéciales pour:

a) les navires acquis ou construits au Congo et livrables à l'étranger;

b) les navires soumis à des voyages d'essais;

c) les navires affectés à la navigation ou à des opérations les tenant éloignés des eaux nationales;

d) les bâtiments de plaisance ou affectés à des opérations non lucratives.

Le ministre des Transports ou le fonctionnaire qu'il délègue en fixe dans chaque cas les conditions et la durée de la validité.

Art. 31. Les navires pourvus d'une lettre de mer doivent être munis du rôle d'équipage dont il est question au livre II du présent Code.

Art. 32. Les lettres de mer doivent être tenues à bord et produites à toutes réquisitions des autorités compétentes.

Art. 33. Les capitaines de tous navires sans distinction de nationalité sont tenus, à l'entrée et à la sortie d'un port du Congo, de présenter au commissaire maritime leur lettre de mer ou le document qui en tient lieu, ainsi que le certificat de jaugeage. Les certificats internationaux, prescrits par les conventions internationales pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et sur les lignes de charge, seront joints à la lettre de mer de tout navire de quelque nationalité qu'il soit, qui, aux termes de ces conventions, doit en être pourvu. Faute de satisfaire aux dispositions du présent article, les navires pourront être retenus jusqu'à ce que les pièces requises aient été produites.

Art. 34. Lorsqu'ils entrent dans un port étranger pour y séjourner plus de vingt-quatre heures, les capitaines sont tenus de se rendre en personne, au plus tard le lendemain de leur arrivée, chez le consul ou son délégué pour faire viser leur lettre de mer. Toutefois, les capitaines des navires faisant un service régulier vers des ports de l'étranger ne sont tenus d'y faire viser leur lettre de mer, qu'une fois par an et ce lors de leur première arrivée de l'année.

Art. 35. Le capitaine est tenu de veiller à ce que soient toujours inscrits sur la poupe, en lettres apparentes et distinctes, le nom du navire et celui de son port d'attache.

Art. 36. Est puni de la servitude pénale de deux ans au maximum et d'une amende de deux mille francs au maximum ou de l'une de ces peines seulement quiconque a fait naviguer un navire non muni de la lettre de mer prévue par le présent Code ou par les mesures prises en exécution de celui-ci.

Art. 37. Est puni d'une amende de deux mille francs au maximum tout capitaine qui, même en dehors du Congo:

1° a fait usage d'une lettre de mer qui a cessé d'être valable;

2° a contrevenu aux prescriptions des articles 28, 29, 31, 32 et 33 ci-dessus.

Est puni de la même peine le capitaine qui indûment aura fait usage du pavillon congolais ou hissé à bord d'un navire assujetti aux prescriptions du présent Code un pavillon autre que le pavillon national ou un pavillon non reconnu par les règlements ou par l'autorité maritime.

### Chapitre III

#### Du jaugeage des navires

Art. 38. Les propriétaires, armateurs, capitaines des navires sont tenus d'en faire constater la capacité par les agents à ce commis dans le port du Congo où les navires se trouvent.

Art. 39. La capacité des navires est établie en mètres cubes et en tonneaux de mer. Le tonneau de mer est d'une capacité égale à deux mètres cubes et quatre-vingt-trois centièmes. La capacité totale d'un navire constitue son tonnage brut. Le tonnage net ou tonnage légal représente le tonnage brut après déduction des espaces considérés comme non utilisables pour le transport des marchandises et des passagers.

Art. 40. Un règlement arrêté par le chef de l'État déterminera le mode de jaugeage et les procédés de mesurage; il indiquera les espaces à comprendre dans le tonnage brut et les déductions à opérer pour le calcul du tonnage net; il réglera la délivrance des certificats de jaugeage, ainsi que la durée de validité et les cas d'annulation de ces documents.

Art. 41. Les navires étrangers munis d'un certificat de jaugeage délivré par les autorités étrangères compétentes pourront être dispensés d'un nouveau jaugeage au Congo pour autant que le certificat étranger renferme les indications qui permettent de constater ou de calculer sans nouveau mesurage, quel est leur tonnage établi en conformité du présent Code.

### Chapitre IV

#### De l'inspection de la navigation

##### Section 1<sup>re</sup>

##### Dispositions générales

Art. 42. Aucun navire ne peut quitter un port du Congo pour naviguer dans le bief maritime du fleuve ou pour prendre la mer, sans être en état de sécurité.

Art. 43. Aucun navire congolais n'est autorisé à naviguer s'il n'est pourvu de titres de sécurité, c'est-à-dire d'un certificat de partance, de certificats de sécurité réglementaires, d'un certificat de franc-bord, et le cas échéant de certificats d'exemption, délivrés par le service de l'inspection de la navigation.

Art. 44. Le contrôle du service de l'inspection de la navigation est permanent et est exercé d'office. Néanmoins les propriétaires, les armateurs et les capitaines sont tenus de requérir les visites ci-après prescrites et la délivrance des titres de sécurité.

Art. 45. Le président de la République fixe les conditions dans lesquelles le navire doit se trouver pour être en état de sécurité; il détermine notamment:

- le régime applicable aux navires de 500 tonneaux et plus;
- le régime applicable à ceux de moins de 500 tonneaux;
- le régime particulier et les exemptions que justifiaient les conditions d'exploitation ou l'affectation de certains navires.

Il fixe la forme et la teneur des titres de sécurité.

## Section 2

### Des visites et des titres de sécurité

Art. 46. La délivrance des titres de sécurité est subordonnée à l'examen du navire avant sa mise en service. Ces titres sont valables pendant une période d'une année, sauf le certificat de sécurité pour le matériel d'armement, qui est valable pendant deux ans. À l'expiration de leur validité, les titres de sécurité doivent être renouvelés.

Pour permettre au navire d'achever un voyage, ces titres de sécurité peuvent, sur requête, être prorogés pour une durée de cinq mois, au Congo par le service de l'inspection de la navigation, à l'étranger par les agents consulaires. La prorogation peut être demandée avant le départ pour un voyage, si l'armateur ou le capitaine prévoit que les titres cesseront d'être valables au cours de ce voyage.

Art. 47. Des titres de sécurité provisoires sont délivrés aux navires construits ou acquis au Congo et livrables hors du Congo ou construits ou achetés hors du Congo pour y être livrés, et qui font de ce fait l'objet d'une lettre de mer spéciale ou provisoire suivant le cas.

Art. 48. Les titres de sécurité peuvent être retirés avant l'expiration de leur durée de validité si le navire cesse de satisfaire aux conditions fixées pour leur délivrance.

Ils cessent d'être valables, sur décision de l'autorité maritime ou consulaire, lorsque le navire a subi soit de graves avaries, soit des changements notables dans sa structure ou ses aménagements, ou lorsque la cote que lui avait attribuée une société de classification lui a été retirée. Le propriétaire du navire qui ne fait pas connaître en temps utile à l'autorité maritime ou consulaire du lieu où se trouve le navire, l'avarie subie, les changements apportés ou le retrait de la cote, encourt les peines prévues au premier alinéa de l'article 67 du présent Code.

Art. 49. Tout armateur est tenu de communiquer au ministre des Transports tous plans et documents établis en vue de la construction ou de la refonte d'un navire susceptible d'immatriculation, ainsi que ceux relatifs aux bâtiments de cette espèce à acquérir à l'étranger. Le ministre des Transports les approuve ou les rejette sur avis conforme de la commission de l'inspection de la navigation.

Art. 50. Cette commission a pour mission de:

- 1° donner son avis sur tous plans et documents visés à l'article précédent;
- 2° proposer les prototypes d'installation, engins ou appareils à prescrire dans les règlements et l'équivalence de tous autres;
- 3° proposer toutes mesures propres à assurer la sécurité et l'habitabilité des navires.

Le ministre des Transports détermine la composition et le fonctionnement de la commission.

Art. 51. Les inspecteurs du service de l'inspection de la navigation institué par l'ordonnance 5/T.P. du 25 décembre 1924, sont chargés des visites de mise en service, des visites périodiques, des visites supplémentaires et des visites de partance.

Ils peuvent se faire assister d'un ou plusieurs experts. Ils ont, ainsi que les experts qu'ils s'adjoignent, libre accès à bord de tout navire présent dans un port du Congo, chaque fois qu'ils le jugent utile. Les inspecteurs de navigation ont qualité d'officiers de police judiciaire pour la constatation de toute infraction aux prescriptions de l'inspection de la navigation.

Art. 52. Lorsque le navire est mis en service, l'inspecteur de la navigation examine s'il répond aux exigences légales et réglementaires et s'assure «qu'il» a été construit ou aménagé conformément aux plans approuvés.

Cette visite comporte obligatoirement l'examen de la coque à sec. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 53. L'inspecteur de la navigation procède périodiquement, aux termes fixés par le ministre des Transports, à l'examen du navire afin de vérifier s'il répond toujours aux exigences légales et réglementaires; dans l'affirmative, le service de l'inspection de la navigation renouvelle ou valide les certificats de sécurité; dans la négative, il les retire.

Art. 54. Lorsqu'un navire immatriculé au Congo a subi de graves avaries, ou que de notables changements ont été apportés à sa construction, à ses installations ou à ses engins et appareils de sécurité, les titres visé à l'article 43 sont suspendus et ne sont rendus valables qu'après une nouvelle visite de l'inspecteur de la navigation.

Art. 55. Les membres de l'équipage peuvent en tout temps s'adresser par requête motivée signée par trois membres au moins, au service de l'inspection de la navigation, s'ils estiment que le navire ne répond pas aux prescriptions légales et réglementaires. Le service de l'inspection de la navigation entend les requérants, l'inspecteur de la navigation procède à la visite du navire et prescrit le cas échéant les mesures nécessaires.

Art. 56. Nul navire ne peut quitter un port du Congo s'il n'est muni d'un certificat de partance. Ce certificat est délivré après une visite de l'inspecteur de la navigation ou de son délégué, ayant pour objet de constater que le navire se trouve d'une manière générale, dans de bonnes conditions de navigabilité et que les mesures conformes aux dispositions du présent Code et des règlements intervenus pour son application sont prises pour assurer la sécurité du navire, de l'équipage et des personnes embarquées.

L'inspecteur de la navigation peut interdire ou ajourner le départ du navire jusqu'à ce qu'il «réponde» aux conditions légales ou réglementaires de sécurité. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 57. Toute visite fait l'objet d'un procès-verbal. Lorsque la visite permet de conclure à l'état de sécurité du navire, le procès-verbal ne comporte que l'attestation de cet état. Il est porté au registre spécial des visites qui doit être conservé à bord et être produit à toute réquisition des inspecteurs de la navigation.

Art. 58. Lorsque la visite ne permet pas de conclure à l'état de sécurité, le procès-verbal relate sommairement les constatations faites, ainsi que les observations et prescriptions qui



en découlent. Toute prescription doit porter référence au texte en vertu duquel elle est formulée.

Le procès-verbal est porté au registre spécial des visites; un second original de même teneur est remis au commissaire maritime; celui-ci transmet au procureur d'État près le tribunal de 1<sup>re</sup> instance les procès-verbaux qui constatent l'existence d'une infraction.

Art. 59. À bord des navires, les certificats de sécurité et d'exemption, ou leurs copies certifiées conformes par le service de l'inspection de la navigation, doivent être affichés à un endroit bien en vue et d'accès facile.

Aucun rôle d'équipage ne peut être visé sans que les titres mentionnés à l'article 43 n'y soient annexés.

Art. 60. Le ministre des Transports peut reconnaître force probante jusqu'au jour de leur échéance, aux titres de sécurité émis à l'étranger et dont les navires sont munis au moment de leur immatriculation au Congo, ainsi qu'aux décisions de suspension et de retrait de ces titres, constatations et procès-verbaux des services d'inspection étrangers qui se situent dans la même période. À l'étranger, le consul prend, lorsqu'il en est requis par le service de l'inspection de la navigation, les mesures de surveillance et de sécurité attribuées aux inspecteurs de la navigation. Il s'adjoint à cet effet un ou trois experts. Il les choisit parmi les sociétés de classification reconnues, s'il en existe sur place.

### Section 3

De l'inspection et de la délivrance des titres de sécurité par un gouvernement étranger ou à l'intervention d'une société de classification

Art. 61. L'administration peut requérir un gouvernement étranger de faire visiter un navire immatriculé au Congo et de délivrer les titres de sécurité conformes aux usages internationaux, si elle estime qu'il est satisfait aux règles de sécurité de droit congolais.

Tout certificat ainsi délivré doit porter la mention qu'il est délivré à la demande de l'administration requérante. Ces titres sont visés par le service de l'inspection de la navigation dès la première relâche du navire dans un port du Congo.

Art. 62. Le service de l'inspection de la navigation peut délivrer les titres de sécurité sur le vu de l'attestation spéciale établie par une société de classification agréée.

Il appartient au ministre des Transports d'agréer les sociétés de classification autorisées à procéder aux visites et constatations prévues aux articles 51 et suivants et à l'apposition des marques de franc-bord. L'agrément ne peut être accordé à une société de classification que si elle est en mesure de faire vérifier par des experts qualifiés, l'application des dispositions légales et réglementaires de droit congolais. Cette vérification donne lieu à la délivrance d'une attestation spéciale par la société de classification. Tout navire régulièrement inscrit au registre d'une société de classification agréée est dispensé de constatations nouvelles sur les points qui ont fait l'objet de la surveillance de ladite société.

Art. 63. Le service de l'inspection de la navigation et ses inspecteurs conservent le droit de procéder à toute vérification des constatations effectuées et des titres établis en application des deux articles précédents.

#### Section 4 Des recours

Art. 64. § 1<sup>er</sup> En cas de refus, de retrait ou de suspension d'un titre de sécurité, le propriétaire, l'armateur ou le capitaine et, en cas de rejet de la requête prévue à l'article 46, les auteurs de celle-ci peuvent, dans les dix jours de la notification de la décision au capitaine, introduire un recours devant le ministre des Transports. Celui-ci décide dans la huitaine après avoir pris l'avis d'une commission spéciale. Cette commission est composée d'un président, magistrat de carrière, et de deux assesseurs désignés par le ministre des Transports. Le ministre des Transports en règle le fonctionnement. Dans l'exercice de ses devoirs, celle-ci entend les requérants et exerce les pouvoirs d'investigation reconnus à l'inspecteur de la navigation par la section 2 du présent chapitre.

Ce recours n'est pas suspensif.

§ 2 Un appel contre les décisions prises en application de l'article 49 par le ministre des Transports, en opposition avec l'avis émis par la commission consultative de l'inspection de la navigation, est introduit par l'armateur ou le constructeur, dans les quinze jours de la notification de la décision attaquée, devant une commission d'appel composée d'un président, magistrat de carrière, et de deux assesseurs désignés par le président de la République, qui règle les pouvoirs de ladite commission.

#### Section 5 Des navires étrangers

Art. 65. Les navires étrangers touchant un port du Congo ou passant dans les eaux territoriales congolaises, sont présumés satisfaire aux prescriptions qui précèdent si le capitaine présente un titre régulier délivré par le gouvernement d'un pays lié par les conventions internationales en vigueur sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et sur les lignes de charge. Ce titre doit être considéré comme suffisant à moins que, de l'avis de l'inspecteur de la navigation, l'état de navigabilité du navire ne corresponde pas aux indications qui y sont portées, et qu'il ne puisse prendre la mer sans danger pour ses passagers ou pour son équipage. L'inspecteur de la navigation prend dans ce cas, toutes dispositions pour empêcher le départ du navire. Le service de l'inspection de la navigation informe immédiatement et par écrit, le représentant du pays où le navire est immatriculé de la décision prise et des circonstances qui l'ont motivée.

Art. 66. Les navires étrangers sont assujettis aux visites de partance.

Des titres de sécurité peuvent être délivrés à un navire fréquentant un port du Congo sur demande du gouvernement du pays où il est immatriculé.

#### Section 6 Dispositions répressives

Art. 67. Est puni d'une amende de *mille à dix mille francs* et d'une servitude pénale de quinze jours à un an ou d'une de ces peines seulement, le capitaine, l'armateur ou le propriétaire du navire qui, intentionnellement, contrevient aux dispositions des articles 42 et 43. Est puni d'une amende de *cent à deux mille francs* et d'une servitude pénale de huit jours à deux mois, ou d'une de ces peines seulement:

- a) quiconque contrevient aux autres dispositions du présent chapitre ou des règlements pris en exécution de celui-ci, ou entrave la mission du service de l'inspection de la navigation ou des experts désignés par les inspecteurs de la navigation et les consuls;
- b) quiconque étant désigné en qualité d'expert par application des articles 51 et 60, se rend coupable de faute grave dans l'exercice de sa mission;
- c) quiconque appartenant à l'équipage, provoque l'arrêt ou l'interdiction de départ d'un navire par des allégations inexactes sciemment produites.

### Titre III

#### Des droits réels

#### Chapitre I<sup>er</sup>

##### De la publicité des droits réels concédés sur les navires

Art. 68. Les actes et jugements constitutifs, translatifs, modificatifs ou extinctifs d'un droit réel autre qu'un privilège, sur un navire immatriculé construit ou en construction, sont inscrits au registre matricule de la conservation des hypothèques maritimes désigné sous l'article 7; jusque-là, ils ne peuvent être opposés aux tiers.

Art. 69. Sans préjudice de ce qui est porté à l'article 2, sont également inscrites audit registre les demandes en justice tendant à faire déclarer la résolution, la révocation, l'annulation d'une convention rentrant dans les termes de l'article précédent ou à faire constater l'existence de droits réels autres qu'un privilège sur un navire immatriculé, construit ou en construction, ainsi que les décisions rendues sur ces demandes et coulées en force de chose jugée. Ces demandes ne sont recevables que si elles ont été inscrites. L'exception doit être suppléée d'office par le juge et elle peut être opposée en tout état de cause. Les greffiers ne peuvent, sous peine de tous dommages-intérêts, délivrer aucune expédition du jugement avant qu'il leur ait été justifié que le jugement a été inscrit.

Art. 70. Les actes sous seing privé et les actes authentiques sont admis à l'inscription.

Art. 71. L'inscription prévue par l'article 68 est faite au registre matricule sur présentation au conservateur des hypothèques maritimes et fluviales de l'acte soumis à la publicité. S'il est sous seing privé, il est présenté en deux originaux ou en copie appuyée d'un original. S'il est authentique, il est présenté en deux expéditions.

Art. 72. Si l'acte soumis à l'inscription est fait par le capitaine en cours de voyage, la formalité peut être accomplie sur le vu d'un télégramme contenant les indications dont la mention au registre matricule sera prescrite par le président de la République en vertu de l'article 74. Cette formalité opère tous ses effets légaux à condition que, dans les trois mois à compter de l'inscription du télégramme, l'acte soit présenté au conservateur dans les formes prescrites à l'article 71.

Art. 73. L'inscription exigée par l'article 69 est faite au registre matricule sur présentation au conservateur:

1° s'il s'agit d'une demande en justice, de deux extraits contenant les noms, prénoms, professions et domiciles des parties, les droits dont la constatation, la résolution, la révocation ou l'annulation est demandée et le tribunal qui doit connaître de l'action;

2° s'il s'agit d'un jugement, de deux extraits délivrés par le greffier, contenant les noms, prénoms, professions et domiciles des parties, la date et le dispositif de la décision et la juridiction qui l'a rendue.

Art. 74. Le président de la République détermine les formes et le contenu des inscriptions, l'usage à faire des pièces produites à l'appui des demandes.

Art. 75. L'omission dans l'inscription de l'une ou de plusieurs des énonciations requises au présent chapitre, n'entraînera la nullité que s'il ne peut y être suppléé par les autres énonciations de l'inscription. La nullité ne peut être invoquée que par les tiers auxquels l'omission a porté préjudice.

Art. 76. Le conservateur opère sans frais, la rectification des erreurs commises lors de l'inscription, en portant sur ses registres, mais seulement à la date courante, une inscription nouvelle, précédée d'une note qui relatara la première inscription. Il en fait mention en marge de cette dernière.

Art. 77. Le conservateur des hypothèques maritimes et fluviales est tenu de délivrer à tout requérant, copie des inscriptions existantes ou des certificats constatant qu'il n'en existe point.

Art. 78. Sauf motif prévu par la loi, le conservateur ne peut refuser, ni retarder les inscriptions, ni la délivrance des copies et certificats, sous peine de dommages-intérêts éventuels; à cet effet, le refus ou le retard sera constaté à la diligence de la partie intéressée, par tout huissier à ce requis.

## Chapitre II

### Des privilèges et des hypothèques maritimes

#### Section 1<sup>re</sup>

##### Dispositions communes

Art. 79. Les droits de préférence entre les créanciers d'un navire résultent soit de privilèges, soit d'hypothèques. Les privilèges sont attachés à la qualité de la créance; ils priment toujours les hypothèques.

Art. 80. Les créanciers ayant privilège ou hypothèque inscrite sur un navire le suivent, en quelques mains qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs créances ou inscriptions.

Art. 81. À défaut par le tiers détenteur de payer les dettes privilégiées et hypothécaires, dans les termes et délais accordés au débiteur, ou de remplir les formalités qui sont établies ci-après pour purger sa propriété, chaque créancier aura le droit de faire vendre le navire grevé.

## Section 2

### Des privilèges maritimes

Art. 82. § 1<sup>er</sup> Sont seuls privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage:

1° les frais de justice dus à l'État et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix; les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de même espèce; les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée dans le dernier port.

2° les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord;

3° les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes;

4° les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation ainsi que pour dommage causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables; les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagage;

5° 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 et si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

§ 2. Les accessoires du navire et du fret visés au paragraphe 1<sup>er</sup> ci-dessus s'entendent:

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

2° des 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° des rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées aux capitaine et autres personnes au service du navire.

Le prix de passage et éventuellement les sommes dues en vertu de l'article 152, paragraphe II, du présent Code sont assimilés au fret.

Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, non plus que les primes, subventions ou «autres» subsides nationaux. ▼[1](#)

Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup> ci-dessus, 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.

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 83. Les règles de la présente section s'appliquent aux navires de commerce exploités par l'État.

Art. 84. § I. Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 82 ci-dessus. Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix. Les créances visées aux numéros 3 et 5, dans chacune de ces catégories, sont remboursées 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.

§ II. Les créances privilégiées du dernier voyage sont préférées à celles des voyages précédents. Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier voyage.

§ III. En vue de la distribution du prix de la vente des objets affectés par le privilège, les créanciers privilégiés ont la faculté de produire pour le montant intégral de leurs créances, sans déduction du chef des règles sur la limitation, mais sans que les dividendes leur revenant puissent dépasser la somme due en vertu desdites règles.

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

§ V. Les dispositions de l'article 82 ci-dessus ainsi que celles du présent article sont applicables aux navires exploités par un armateur non propriétaire ou par un affrèteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Le passage aux chiffres romains pour la numérotation des paragraphes est conforme au texte du M.C.

### Section 3

#### Des hypothèques maritimes

Art. 85. Les navires peuvent être hypothéqués par la convention des parties.

Art. 86. Les hypothèques ne peuvent être consenties que par ceux qui ont la capacité d'aliéner.

Art. 87. Le navire appartenant indivisément à plusieurs personnes peut être hypothéqué moyennant une décision de la majorité possédant les trois quarts du navire; faute de cette majorité, le juge peut décider en tenant compte de l'intérêt commun des copropriétaires.

Art. 88. L'hypothèque maritime n'est valable que si elle est consentie sur des navires immatriculés spécialement désignés et pour une somme déterminée.

Elle peut être constituée sur un navire en construction dès son immatriculation.

Art. 89. Si les navires affectés à l'hypothèque ont péri ou éprouvé des dégradations, de manière qu'ils soient devenus insuffisants pour la sûreté du créancier, celui-ci a le droit de réclamer le remboursement de sa créance,

Néanmoins, le débiteur sera admis à offrir un supplément d'hypothèque, si les pertes ou dégradations ont eu lieu sans sa faute.

Art. 90. La vente volontaire d'un navire hypothéqué est interdite si elle doit entraîner pour le navire la perte de nationalité congolaise. Toute vente faite en violation de cette disposition

est nulle. En outre, le vendeur est puni d'une servitude pénale ne dépassant pas deux ans et d'une amende ne dépassant pas dix mille francs congolais ou de l'une de ces deux peines.

Art. 91. L'hypothèque consentie pour sûreté d'un crédit ouvert est valable; elle prend rang à la date de son inscription, sans égard aux époques de l'exécution des engagements pris par le créancier, laquelle pourra être établie par tous moyens légaux. Le créancier conserve vis-à-vis des tiers le droit de disposer de l'hypothèque, même si des obligations imputables sur le crédit sont représentées par des titres négociables. Toutefois, le porteur de ces titres peut, par une opposition; suspendre les effets des actes de mainlevée ou autres qui porteraient atteinte à son droit. L'opposition doit être signifiée par exploit au conservateur des hypothèques maritimes et au créancier et contenir élection de domicile dans le lieu où est établie la conservation des hypothèques maritimes. L'opposition n'aura d'effet que pendant deux ans, si elle n'est renouvelée; il pourra en être donné mainlevée par simple exploit. L'inscription de cette opposition sera faite au registre matricule des hypothèques maritimes.

Art. 92. L'hypothèque maritime s'étend, à moins de convention contraire, aux agrès, apparaux, machines et autres accessoires. Elle s'étend également au fret.

Art. 93. L'hypothèque garantit au même rang que le capital, trois années d'intérêts à déterminer par le créancier.

Art. 94. L'hypothèque peut être inscrite tant qu'elle existe.  
En cas de mort du débiteur, l'inscription doit être faite dans les trois mois de l'ouverture de la succession. L'inscription ne peut plus être prise après l'inscription de l'acte d'aliénation du navire, ni après la faillite du débiteur.

Art. 95. Le titre constitutif de l'hypothèque contient l'élection de domicile par le créancier dans le lieu où est établie la conservation des hypothèques maritimes.  
À défaut d'élection de domicile, toutes significations et notifications relatives à l'inscription pourront être faites au procureur d'État près le tribunal de première instance de Léopoldville. Il est loisible à celui au profit duquel une inscription existe, ou à ses représentants, de changer sur le registre matricule le domicile élu, à la charge d'en choisir et indiquer un autre dans ce même lieu. À cet effet, il déposera, soit par lui-même, soit par un tiers, au bureau des hypothèques, un acte authentique ou sous seing privé, dont la signature sera dûment légalisée, constatant sa volonté à cet égard, ou bien il signera sur le registre même, une déclaration portant changement de domicile. Dans ce dernier cas, son identité sera certifiée par le conservateur.

Art. 96. Entre les créanciers hypothécaires, le rang s'établit par la date et, si la date est la même, par le numéro d'ordre de l'inscription.

Art. 97. L'inscription conserve l'hypothèque pendant quinze 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. L'inscription est renouvelée sur la présentation au conservateur des hypothèques, d'une requête en double contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler; à défaut de cette indication, elle ne vaudra que comme inscription première.

Art. 98. En cas de cession d'un droit d'hypothèque, le titre constitutif revêtu de la relation de son inscription doit être représenté au conservateur.  
Celui-ci y fait mention de la cession.

Art. 99. En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, les droits du créancier s'exercent, alors même que la créance ne serait pas encore exigible, sur les choses sauvées ou sur leur produit, ainsi que sur les indemnités d'assurance contractée sur le navire et ses accessoires et sur le fret, grevés d'hypothèque; l'inscription hypothécaire vaut opposition au paiement. Dans les cas de règlement d'indemnité d'assurance pour dommages partiels, le créancier hypothécaire peut intervenir pour la conservation de ses droits de préférence; il ne peut les exercer que dans le cas où l'indemnité, en tout ou en partie, n'a pas été ou ne serait pas employée à la réparation du navire.

Art. 100. Les inscriptions sont rayées ou réduites du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, ou en vertu d'un jugement coulé en force de chose jugée, ou déclaré exécutoire par provision nonobstant tout recours. La radiation ou la réduction est opérée par le conservateur, sur le dépôt soit d'une expédition de l'acte authentique de consentement, soit de l'acte en brevet, soit de l'acte sous seing privé, soit d'une expédition du jugement. Le requérant remet en outre au conservateur, selon le cas, une expédition supplémentaire, ou une copie certifiée conforme de l'acte.

Art. 101. Les actions auxquelles les «inscriptions» peuvent donner lieu contre les créanciers seront intentées par exploits notifiés à leur personne ou au dernier des domiciles élus sur le registre et ce, nonobstant le décès, soit des créanciers, soit de ceux chez lesquels ils auront fait élection de domicile. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 102. La radiation doit être ordonnée par le tribunal lorsque l'inscription a été faite sans être fondée sur un titre ou lorsqu'elle l'a été en vertu d'un titre irrégulier, éteint ou soldé, ou lorsque l'hypothèque est éteinte par les voies légales.

#### Section 4

##### De l'extinction des privilèges et hypothèques

Art. 103. Les privilèges et hypothèques s'éteignent:

1° par l'extinction de l'obligation principale;

2° par la renonciation du créancier;

3° par la vente forcée du navire grevé, suivie de la consignation du prix;

4° par l'aliénation volontaire du navire grevé, suivie de l'accomplissement des formalités et conditions prescrites à la section V.

En outre, les privilèges s'éteignent, en dehors des cas ci-dessus, à l'expiration du délai d'un an, sans que, pour les créances des fournitures visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, 5° de l'article 82 ci-dessus le délai puisse dépasser six mois. Le délai court pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées; pour le privilège garantissant les indemnités d'abordage et autres accidents et pour lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé; pour le privilège pour les 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 délivrés; pour les réparations et fournitures et autres cas visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, 5° de l'article 82, à partir du jour de la naissance de la créance. Dans tous les autres cas, le délai court à partir de l'exigibilité de la créance. La faculté de demander des avances ou des acomptes n'a pas pour conséquence de rendre exigibles les créances des personnes engagées à bord, visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, 2° de l'article 82. Le fait que le navire grevé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales du Congo proroge le délai ci-dessus fixé, sans que ce délai puisse dépasser trois ans depuis la naissance de la créance. Cette prorogation n'a toutefois lieu que si le créancier privilégié est soit un Congolais, soit un étranger domicilié au Congo, soit un ressortissant d'un pays qui traite avec le Congo.

## Section 5 De la purge

Art. 104. Les hypothèques s'éteignent par l'aliénation volontaire sous les conditions suivantes:

- 1° que le nouveau propriétaire ait fait inscrire l'acte d'acquisition conformément aux articles 9 et 68;
- 2° que, dans les six mois de l'acquisition, il consigne le prix ou la valeur du navire en mains du conservateur des hypothèques maritimes;
- 3° qu'en même temps, il requière celui-ci de notifier dans la quinzaine à tous les créanciers inscrits l'existence et le motif du dépôt, la copie de l'acte d'acquisition et un extrait des inscriptions;
- 4° que, dans les soixante jours de cette notification, aucun des créanciers inscrits n'ait formulé de contredits sur l'ordre, ni requis le conservateur de mettre le navire aux enchères et en adjudication publiques.

Art. 105. S'il n'est formulé ni contredits ni requêtes aux fins de mise aux enchères et en adjudication publiques, il est fait application de l'article 140, 1<sup>er</sup> alinéa, S'il est formulé des contredits il est fait application de l'article 140, 2° alinéa. Si un créancier requiert la mise aux enchères et en adjudication publiques, il est tenu de fournir sans délai au conservateur provision des frais. Le conservateur arrête dans le mois le cahier des charges, procède à la publicité et passe à l'adjudication publique dans un délai qui ne peut excéder deux mois à compter de la requête. S'il n'est pas offert un prix supérieur à celui trouvé insuffisant, le navire n'est pas adjugé et les frais des formalités sont à charge de celui qui les a provoqués. Il est procédé comme si aucun créancier n'avait requis la vente.

Art. 106. Les privilèges s'éteignent par l'aliénation volontaire moyennant l'accomplissement des conditions et formalités prescrites aux articles 104, 1°, 2°, 4°, et 106, et moyennant celles ci-après:

- 1° que le nouveau propriétaire fasse par lui-même insérer à deux reprises et à quinze jours d'intervalle au *Moniteur congolais*, un avis contenant la date et la qualité de l'acte, la désignation des parties, le nom du navire, son port d'attache et ses références d'immatriculation, son espèce et son tonnage, les lieu, jour et montant de la consignation et l'information qu'il sera procédé à la purge des privilèges conformément au présent Code.
- 2° qu'il administre sans délai au conservateur des hypothèques maritimes, la preuve de l'accomplissement de cette publicité par la remise des exemplaires justificatifs.

Le délai porté au 4° de l'article 104 prend cours à l'égard des créanciers privilégiés à dater de la dernière publication. Ceux-ci sont tenus de notifier au conservateur des hypothèques maritimes endéans ce même délai le montant et la cause de leur privilège sous peine d'en perdre le bénéfice. Il est fait pour le surplus application de l'article 105.

Art. 107. Si le nouveau propriétaire poursuit simultanément la purge des hypothèques et des privilèges, il est fait application des articles 104 à 106, mais les délais qu'ils prescrivent ne prennent cours qu'à partir du dernier en date des actes de notification ou de publicité.

#### Titre IV

#### Des saisies et de la voie parée

##### Chapitre I<sup>er</sup>

##### De la saisie conservatoire

Art. 108. Dans les cas qui requièrent célérité, le président du tribunal de première instance peut permettre de saisir conservatoirement les navires qui se trouvent dans le ressort du tribunal. Le juge-président du tribunal de district peut également autoriser la saisie lorsque le bâtiment se trouve dans le ressort de son tribunal.

L'autorisation ne peut être accordée que pour garantir une créance maritime.

Art. 109. Par créance maritime, au sens de l'article précédent, il faut entendre l'allégation d'un droit ayant l'une des causes suivantes:

- a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;
- b) perte de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;
- c) assistance et sauvetage;
- d) contrats relatifs à l'utilisation ou à la location d'un navire par charte-partie ou autrement;
- e) contrat relatif au transport des marchandises en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement;
- f) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire;
- g) avaries communes;
- h) remorquage;
- i) pilotage;
- j) fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel, faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien;
- k) construction, réparation, équipement d'un navire ou frais de cale;
- l) salaire du capitaine, officiers ou hommes d'équipage;
- m) débours du capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les agents pour le compte du navire ou de son propriétaire;
- n) la propriété contestée d'un navire;
- o) la copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, les droits aux produits d'exploitation d'un navire en co-propriété;
- p) toute hypothèque maritime.

Art. 110. Toute personne alléguant une des créances maritimes indiquées à l'article précédent peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire

appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte. Toutefois, pour les créances prévues aux alinéas *n*, *o*, et *p* de l'article précédent, seul peut être saisi le navire même que la réclamation concerne.

Art. 111.

1. – Dans le cas d'un affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond seul d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre appartenant à l'affréteur; mais nul autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

2. – La même disposition s'applique également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.

Art. 112. Le tribunal dans le ressort duquel le navire a été saisi accordera la mainlevée de la saisie lorsqu'une caution ou une garantie suffisante auront été fournies, sauf dans les cas où la saisie est pratiquée en raison des créances maritimes énumérées à l'article 109 sous les lettres *n* et *o*. Dans ce cas, le juge peut permettre l'exploitation du navire par le possesseur, lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes, ou régler la gestion de navire pendant la durée de la saisie. Faute d'accord entre les parties sur l'importance de la caution ou de la garantie, le tribunal en fixera la nature et le montant.

Art. 113. Le président du tribunal de première instance et le juge-président du tribunal de district peuvent, suivant les exigences des cas, assujettir le demandeur à donner caution où à justifier d'une solvabilité suffisante.

Art. 114. Leur ordonnance indique le montant et la nature de la garantie à fournir par le saisi pour échapper aux effets de la saisie.

Art. 115. Ces ordonnances sont exécutoires par provision.

Art. 116. L'action en validation de la saisie sera portée devant le tribunal de première instance dans le mois de la date de l'ordonnance, faute de quoi celle-ci cessera ses effets.

Art. 117. Le jugement de validation convertira la saisie conservatoire en saisie-exécution.

Art. 118. L'exploit de saisie contient, outre les formalités ordinaires:

1° la copie de l'ordonnance ensuite de laquelle il est notifié;

2° la description du bâtiment saisi;

3° l'élection de domicile dans le lieu où siège le magistrat qui a rendu l'ordonnance.

Il est établi un gardien.

Art. 119. Copie de l'exploit de saisie est laissée sur-le-champ au capitaine ou, à son défaut, à la personne qui a la garde du bâtiment. Notification de l'exploit est donnée au commissaire maritime ou, à son défaut, au capitaine du port avec sommation de retenir le bâtiment saisi. Si la notification est en outre faite à l'administration du pilotage, elle vaut défense d'accorder un pilote.

Art. 120. L'exploit est inscrit, à la diligence du saisissant, au registre matricule des hypothèques maritimes. L'inscription est faite sur présentation au conservateur de l'exploit de saisie et d'une copie certifiée conforme.

Art. 121. L'inscription ne vaut que pendant deux ans. Elle peut être renouvelée sur présentation au conservateur des hypothèques maritimes, d'une requête en double contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler.

Art. 122. En cas de saisie sur saisie, le conservateur relate dans l'inscription des saisies subséquentes, la date des saisies antérieures, les nom, domicile et profession des saisissants et du saisi, le nom des mandataires éventuels des saisissants et la date des inscriptions antérieures.

Art. 123. À compter du jour de l'inscription de la saisie, l'aliénation volontaire du navire saisi, de même que toute constitution d'hypothèque, sont nulles de plein droit et le conservateur doit en refuser l'inscription, à moins que la saisie ne soit levée ou que l'acquéreur ne consigne avant le jour de la vente judiciaire, les deniers suffisants pour acquitter en principal et accessoires, les sommes exigibles dues aux créanciers inscrits, ainsi qu'aux saisissants qui ont fait inscrire leur saisie. Si les deniers ainsi déposés ont été empruntés, les prêteurs n'auront d'hypothèque que postérieurement aux créanciers inscrits lors de l'aliénation volontaire.

Art. 124. À défaut de consignation avant le jour fixé pour la vente judiciaire, il ne peut en aucun cas être accordé de délai pour l'effectuer, ni être sursis à la vente.

Art. 125. Les demandes en radiation des inscriptions sont régies par les articles 100, 101 et 102.

Art. 126. À défaut d'immatriculation du navire saisi, le conservateur se borne à constater au registre des dépôts la remise des pièces mentionnées à l'article 120, sauf à faire l'inscription si l'immatriculation est ultérieurement requise. S'il s'agit d'une saisie sur saisie, il relate ensuite de cette mention, les indications prescrites par l'article 122. La mention de la saisie au registre des dépôts produit les mêmes effets que l'inscription au registre matricule. La mainlevée est constatée dans la même forme que la saisie.

## Chapitre II

### De la saisie-exécution

Art. 127. La saisie est précédée d'un commandement de payer. Ce commandement contient:  
1° l'indication du titre en vertu duquel il est fait et copie entière de ce titre, s'il n'a déjà été notifié;

2° la date par jour, mois et an;

3° les nom, profession et domicile du poursuivant;

4° l'élection de domicile dans le lieu où siège le magistrat qui devra connaître de la saisie.

Toute signification, même d'offres réelles, est valablement faite à ce domicile;

5° les nom et résidence de l'huissier;

6° les nom et domicile du débiteur;

7° l'indication de la somme due et mention que, faute de paiement, il sera procédé à la saisie de tel navire;

8° la mention de la personne à laquelle copie de l'exploit est laissée.

Le navire est désigné par son nom, son espèce, son tonnage et son mode de puissance motrice.

Art. 128. Le commandement est fait à la personne du débiteur ou à sa demeure s'il s'agit d'une action générale à exercer contre lui. Il peut être fait au capitaine, si la créance est privilégiée, ou si elle est relative au navire ou à son exploitation. Si le navire appartient à une autre personne que le débiteur, copie du commandement lui est notifiée.

Art. 129. Il ne peut être procédé à la saisie que vingt-quatre heures après le commandement. Si le créancier laisse s'écouler plus d'un an après le commandement, il est tenu de le «renouveler» avant de pratiquer la saisie. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 130. L'exploit de saisie contient, outre les formalités ordinaires:

1° l'énonciation du commandement ensuite duquel il est fait;

2° l'élection de domicile dans le lieu où siège le magistrat qui devra connaître de la saisie;

3° la description du bâtiment saisi.

Il est établi un gardien. Si le navire est saisi conservatoirement, l'huissier se borne à dresser procès-verbal de récolement et à déclarer que la saisie conservatoire est convertie en saisie-exécution.

Art. 131. Copie de l'exploit est laissée sur-le-champ au capitaine et, à son défaut, à la personne qui a la garde du bâtiment. Lorsque le capitaine du bâtiment n'en est pas en même temps le propriétaire, notification de l'exploit doit être donnée à celui-ci dans le délai de trois jours. Si le propriétaire ne réside pas dans le ressort du tribunal où le bâtiment est amarré, la signification de l'exploit de saisie et toutes citations et notifications ultérieures peuvent lui être données en la personne du capitaine ou de celui qui représente le capitaine.

Art. 132. L'exploit est dénoncé conformément à l'article 119 et est inscrit conformément aux articles 120, 121, 122 et 126. L'inscription et ses effets sont régis par les articles 123 et 125.

Art. 133. Dans les huit jours à dater de l'inscription de l'exploit de saisie-exécution ou de la notification au propriétaire de la conversion de la saisie conservatoire en saisie-exécution, requête est présentée au président du tribunal de première instance du ressort dans lequel se trouve le bâtiment saisi, à l'effet de désigner une personne qui sera chargée de procéder à la vente. Le président désigne dans son ordonnance le lieu où il sera procédé à la vente, et prescrit la publicité à laquelle elle sera. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Texte conforme au *M.C.*

Art. 134. Le cahier des charges dressé par le mandataire de justice indique les lieu, jour et heure de la vente. Celle-ci ne peut avoir lieu avant l'expiration du trentième jour à compter de la dernière publicité. Quinze jours au moins avant la vente, le mandataire de justice fait sommation de prendre communication du cahier des charges et d'assister à l'adjudication:

1° au propriétaire et aux créanciers inscrits, aux domiciles élus dans leurs inscriptions;

2° aux créanciers, dont la saisie a été inscrite, aux domiciles élus dans les exploits de saisie;  
3° aux créanciers privilégiés, qui lui ont notifié leurs créances, aux domiciles élus dans leurs notifications;

4° ainsi qu'à tous autres créanciers privilégiés dont il aurait connaissance.

S'il y a contestation, le mandataire de justice sursoit à toutes opérations et renvoie les parties devant le juge-président du tribunal qui prononce sans opposition ni appel et qui, le cas échéant, fixe un nouveau délai pour la vente.

Art. 135. La vente sera inscrite conformément aux articles 9 et 68.

Art. 136. Le prix de la vente sera consigné dans le mois de celle-ci en mains du conservateur des hypothèques maritimes.

Art. 137. Les privilèges et les hypothèques sont reportés sur le produit de la vente.

Art. 138. Les créanciers nantis d'un privilège sont tenus d'en notifier le montant et la cause au conservateur des hypothèques maritimes au plus tard le trentième jour de la date de la vente, le tout sous peine de perdre leur droit de préférence.

Art. 139. À l'expiration de ce délai le conservateur notifie l'existence et les conditions du dépôt ainsi que la liste des inscriptions, notifications et saisies:

- au propriétaire et aux créanciers inscrits, aux domiciles élus dans leurs inscriptions;
- aux créanciers privilégiés, aux domiciles élus dans leurs notifications;
- aux créanciers saisissants, aux domiciles élus dans les inscriptions des saisies.

Art. 140. Si dans un nouveau délai de trente jours à compter de l'accomplissement de cette formalité, le conservateur n'a reçu d'opposition de la part de ces créanciers ou de créanciers chirographaires, il procède à la répartition des deniers, se conforme aux articles 13 et 15 de l'ordonnance du 12 novembre 1886 sur les saisies immobilières approuvée par le décret du 3 mai 1887, telle que modifiée à la date d'entrée en vigueur du présent Code, et raye d'office les inscriptions. S'il est formé opposition, il est fait application de l'article 21 de cette même ordonnance.

Art. 141. L'adjudication n'est signifiée qu'à la partie saisie; cette signification est faite à sa personne ou à son domicile et par extrait seulement. L'extrait contient les nom, prénoms, profession et domicile du saisissant, de la partie saisie et de l'adjudicataire, le jour de l'adjudication, le prix pour lequel elle a été faite et le nom du mandataire de justice qui l'a reçu. Les demandes en nullité sont formulées, sous peine de déchéance, dans les quinze jours de cette signification.

Art. 142. Faute par l'adjudicataire d'exécuter les clauses de l'adjudication, le bâtiment est vendu à la folle enchère, aux frais, risque et péril du fol enchérisseur, après un exploit de mise en demeure notifié à ce dernier et non suivi d'effet dans les trois jours de la notification. La revente a lieu par le ministère du même mandataire de justice, sur le même cahier des charges, après de nouvelles publications, dans les formes prescrites par l'article 134.

### Chapitre III De la voie parée

Art. 143. Il est permis de stipuler dans les conventions qu'à défaut d'exécution des engagements pris envers lui, le créancier hypothécaire aura le droit de se faire envoyer en possession de son gage, s'il est premier inscrit, et si la stipulation de voie parée a été rendue publique par l'inscription.

Art. 144. Le créancier est envoyé en possession par ordonnance rendue sur requête par le président du tribunal de première instance dans le ressort duquel est situé le port d'attache. L'envoi en possession est toujours précédé, dans le délai de dix jours, d'un commandement de payer réunissant les conditions stipulées sous l'article 127. Il ne sera statué sur la requête que cinq jours francs après qu'elle aura été signifiée au propriétaire avec invitation de faire parvenir dans l'intervalle des observations s'il échet. L'ordonnance ainsi obtenue n'est exécutoire qu'après avoir été signifiée au propriétaire. Elle devient définitive et en dernier ressort si, dans les trois jours de la signification, le propriétaire ne forme pas opposition avec assignation devant le tribunal de première instance. Le délai pour interjeter appel du jugement rendu sur cette opposition est de huit jours à dater de la signification. Le président et le tribunal assujettissent le demandeur à donner caution ou à justifier de solvabilité suffisante. L'ordonnance et le jugement sont exécutoires nonobstant opposition ou appel. Si le propriétaire ne demeure pas dans le ressort du tribunal ou s'il n'y a pas fait élection de domicile, les significations, sauf celle mentionnée à l'alinéa 3, sont valablement faites au greffe du tribunal.

Art. 145. L'ordonnance, le jugement ou l'arrêt est publié par extrait à deux reprises et à quinze jours d'intervalle au moins dans le *Moniteur congolais*.

La notification de la décision est faite en outre au conservateur et à tous les créanciers inscrits aux domiciles élus par eux dans les inscriptions.

Art. 146. Le dispositif de l'ordonnance, du jugement ou de l'arrêt est signifié au capitaine. Le juge peut, sur demande du créancier poursuivant, autoriser la transmission télégraphique du dispositif de sa décision à l'huissier chargé de la notification. Si le bâtiment se trouve en pays étranger, ce dispositif peut être transmis par l'intermédiaire du ministre des Affaires étrangères au consul dans le ressort duquel se trouve le navire. Le consul en donne connaissance au capitaine et dresse acte de cette communication. Le capitaine et tous ceux qui, ayant connaissance de l'ordonnance, du jugement ou de l'arrêt, s'opposent à son exécution seront passibles d'une servitude pénale de deux ans au maximum et d'une amende qui ne dépassera pas dix mille francs.

Art. 147. Le créancier envoyé en possession doit respecter les engagements relatifs au bâtiment et à l'expédition contractée sans fraude par le capitaine. Il est responsable de sa gestion.

Art. 148. Pendant six mois à dater de la notification faite aux créanciers inscrits ou de la dernière publication, le débiteur, le propriétaire ou tout créancier inscrit ou muni d'un titre exécutoire peut sommer le créancier envoyé en possession, de faire procéder à la vente du bâtiment dans les formes prescrites par les articles 133, 134 et 135 du présent Code.

Le président peut néanmoins, à la demande de tout intéressé, le débiteur dûment appelé ainsi que le propriétaire, les créanciers inscrits, et, le cas échéant, les créanciers munis d'un titre exécutoire qui ont requis la vente, ordonner qu'il sera procédé à la vente, même à l'étranger, par un courtier de navires. Il détermine, dans ce cas, les conditions auxquelles la vente aura lieu.

#### Chapitre IV De l'ordre

Art. 149. La distribution du prix est faite ainsi qu'il est prescrit aux articles 19, 20, 21 de l'ordonnance du 12 novembre 1886 sur les saisies immobilières, approuvée par le décret du 3 mai 1887, telle que modifiée à la date de l'entrée en vigueur du présent Code.

#### Titre V Des propriétaires de navires

##### Chapitre I<sup>er</sup> De la responsabilité des propriétaires

Art. 150.

I. – Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier dans l'exercice de ses fonctions; il est civilement responsable des faits de l'équipage et des préposés qui en font l'office dans l'exercice de leurs fonctions respectives.

II. – Le propriétaire d'un navire n'est responsable que jusqu'à concurrence de la valeur du navire, du fret et des accessoires du navire:

1° des indemnités dues à des tiers à raison de dommages causés à terre ou sur l'eau, par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire;

2° des indemnités dues à raison de dommages causés, soit à la cargaison remise au capitaine pour être transportée, soit à tous biens et objets se trouvant à bord;

3° des obligations résultant des connaissements;

4° des indemnités dues à raison d'une faute nautique commise dans l'exécution d'un contrat;

5° de l'obligation d'enlever l'épave d'un navire coulé et des obligations s'y rattachant, ainsi que des dommages occasionnés aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables;

6° des rémunérations d'assistance et de sauvetage.

7° de la part contributive incombant au propriétaire dans les avaries communes;

8° des obligations résultant des contrats passés ou des opérations effectuées par le capitaine en vertu de ses pouvoirs légaux, hors du port d'attache du navire, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, pourvu que ces besoins ne proviennent, ni de la défectuosité, ni de l'insuffisance de l'équipement ou de ravitaillement au début du voyage, et que le propriétaire du navire n'ait pas spécialement autorisé ou ratifié ces obligations.

Toutefois, pour les créances prévues aux numéros 1°, 2°, 3°, 4° et 5°, la responsabilité visée par les dispositions qui précèdent ne dépassera pas une somme totale de quatorze cents francs par tonneau de jauge du navire.



Art. 151. Tout propriétaire de navire est indéfiniment responsable de ses faits, fautes et engagements personnels, des obligations du capitaine prévues au 8 de l'article précédent et qu'il a spécialement autorisées ou ratifiées, ainsi que des obligations résultant du contrat d'engagement maritime. Si le propriétaire ou le copropriétaire du navire est en même temps le capitaine, il ne peut invoquer la limitation de sa responsabilité pour ses fautes autres que ses fautes nautiques et les fautes des personnes au service du navire. L'affréteur et l'armateur tenus de la responsabilité du propriétaire du navire, peuvent invoquer la limitation de leur responsabilité dans les mêmes conditions que celui-ci.

Art. 152.

I. – Le propriétaire qui se prévaut de la limitation de responsabilité à la valeur du navire, du fret et des accessoires, est tenu de faire la preuve de cette valeur. L'estimation du navire a pour base l'état du navire aux époques ci-après établies:

1° en cas d'abordage ou d'autres accidents, à l'égard de toutes les créances qui s'y rattachent, même en vertu d'un contrat et qui sont nées jusqu'à l'arrivée au premier port atteint après l'accident, ainsi qu'à l'égard des créances résultant d'une avarie commune occasionnée par l'accident; l'estimation est faite d'après l'état du navire au moment de l'arrivée au premier port.

Si, avant ce moment, un nouvel accident, étranger au premier, a diminué la valeur du navire, la moins-value ainsi occasionnée n'entre pas en compte à l'égard des créances se rattachant à l'accident antérieur.

Pour les accidents survenus pendant le séjour du navire dans le port, l'estimation est faite d'après l'état du navire dans ce port après l'accident;

2° s'il s'agit de créances relatives à la cargaison ou nées d'un connaissance, en dehors des cas prévus aux alinéas précédents, l'estimation est faite d'après l'état du navire au port de destination de la cargaison ou au lieu dans lequel le voyage est interrompu.

Si la cargaison est destinée à différents ports et que le dommage se rattache à une même cause, l'estimation est faite d'après l'état du navire au premier de ces ports;

3° dans tous les autres cas visés à l'article 150, paragraphe 2, l'estimation est faite d'après l'état du navire à la fin du voyage.

II. – Le fret visé à l'article 150 paragraphe 2, y compris le prix de passage s'entend pour les navires de toutes catégories d'une somme fixée à forfait et, à tout événement, à dix pour cent de la valeur du navire au commencement du voyage. Cette indemnité est due alors même que le navire n'aurait gagné aucun fret.

III. – Les accessoires visés à l'article 150, paragraphe 2, s'entendent:

1° des indemnités à raison de dommages matériels subis par le navire depuis le début du voyage et non réparés;

2° des indemnités pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent des dommages matériels subis par le navire depuis le début du voyage et non réparés.

Ne sont pas considérés comme des accessoires, les indemnités d'assurance, non plus que les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

Art. 153. Les diverses créances qui se rattachent à un même accident ou à l'égard desquelles, à défaut d'accident, la valeur du navire se détermine en un même port, concourent entre elles sur la somme représentant à leur égard l'étendue de la responsabilité du propriétaire en tenant compte du rang des privilèges.

Art. 154. Le propriétaire d'un navire est responsable, au-delà de la limite fixée aux articles précédents et à concurrence d'une seconde limite de quatorze cents francs par «tonneau» de jauge du navire: ▼1

1° des dommages-intérêts résultant de la mort ou de lésions corporelles imputables aux faits et fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote et de toutes autres personnes au service du navire;

2° des dommages-intérêts de même nature imputables aux mêmes préposés et résultant de fautes commises dans l'accomplissement du contrat de transport; à l'exclusion dans les deux cas des dommages subis par les membres de l'équipage et autres personnes au service du navire dont les droits sont régis par la législation particulière aux accidents de travail.

Les victimes d'un même «accident» ou leurs ayants droit concourent entre eux sur la somme formant l'étendue de la responsabilité. ▼2

Si les victimes ou leurs ayants droit ne sont pas intégralement indemnisés sur cette somme, ils concourent, pour ce qui leur reste dû, avec les autres créanciers, sur les montants visés à l'article 150, paragraphe II, et en tenant compte du rang des privilèges. La jauge dont il est question à l'alinéa premier ci-dessus, ainsi qu'à l'article 150, paragraphe II, se calcule comme suit: pour les navires à vapeur et autres bâtiments à propulsion mécanique, sur le tonnage net augmenté du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils de force, motrice, a été déduit du tonnage brut en vue de déterminer le tonnage net; pour les voiliers, sur le tonnage net.

[1] Conforme à l'erratum.

[2] Conforme à l'erratum.

Art. 155. En cas de saisie du navire, la garantie donnée à concurrence de la pleine limite de la responsabilité profite à tous les créanciers auxquels cette limite est opposable.

Au cas où le navire est l'objet d'une nouvelle saisie, le juge peut ordonner la mainlevée, si le propriétaire, en acceptant la compétence du tribunal, établit qu'il a déjà donné garantie pour la pleine limite de sa responsabilité, que la garantie ainsi donnée est satisfaisante et que le créancier est assuré d'en avoir le bénéfice. Si la garantie est donnée pour un montant inférieur ou si plusieurs garanties sont successivement réclamées, les effets en sont réglés par l'accord des parties ou par le juge en vue d'éviter que la limite de la responsabilité ne soit dépassée. Si les différents créanciers agissent devant les juridictions d'États différents, le propriétaire peut, devant chacune d'elles, faire état de l'ensemble des réclamations et créances, en vue d'éviter que la limite de sa responsabilité ne soit dépassée.

Art. 156. En cas d'action ou de poursuite exercée pour une des causes énoncées à l'article 150 paragraphe II, et à l'article 154, alinéa 1°, le tribunal pourra ordonner, sur requête du propriétaire, qu'il soit sursis aux poursuites sur les biens autres que le navire, le fret et les accessoires, pendant le temps suffisant pour permettre la vente du navire et la répartition du prix entre les créanciers.

Art. 157.

I. – Sur requête du propriétaire, qui entend se prévaloir des dispositions de l'article 150, paragraphe II, ou, à son défaut, de tout créancier intéressé, le président du tribunal de première instance de Léopoldville désigne un juge-commissaire et un ou plusieurs liquidateurs à l'abandon.

Les liquidateurs sont choisis parmi les personnes offrant le plus de garanties pour l'intelligence et la fidélité de leur gestion.

Le propriétaire joint à sa requête une liste nominative des créanciers qui lui sont connus.

La requête est faite, la liste des créanciers est établie et l'ordonnance est rendue sous toutes réserves quant au principe de la limitation de responsabilité et quant au fondement des créances.

II. – Le propriétaire remet au liquidateur.:

a) la valeur à laquelle il entend limiter sa responsabilité, augmentée des intérêts légaux depuis le jour de l'événement jusqu'au jour du versement fait au liquidateur;

b) un montant suffisant pour couvrir les frais judiciaires et les frais de liquidation, suivant taxation provisoire par le juge-commissaire.

L'ordonnance fixe le délai de sa publication et porte désignation des journaux dans lesquels celle-ci doit être faite; elle ordonne, s'il y a lieu, qu'elle soit faite dans un journal maritime de l'étranger. Le délai peut être prolongé par le juge-commissaire.

L'ordonnance est publiée par extraits à la diligence des liquidateurs.

Le juge-commissaire a la haute surveillance de la liquidation. Il préside les assemblées des créanciers. Il a le droit de donner au liquidateur toutes les instructions qu'il juge utiles.

Celui-ci est tenu de s'y conformer. Le juge-commissaire peut statuer par simple ordonnance sur toutes les questions de forme ou de procédure qui lui sont soumises. Il ne peut être interjeté appel de ses ordonnances.

Avant d'entrer en fonctions, les liquidateurs prêtent serment conformément à l'article 86 du décret du 8 mai 1968 sur l'organisation et la compétence judiciaire, tel que modifié à la date de l'entrée en vigueur du présent Code. Le serment est reçu par le président du tribunal de première instance.

Le président peut, à toutes les époques, remplacer les liquidateurs par d'autres, en augmenter ou en diminuer le nombre. Il peut les révoquer après les avoir préalablement appelés à fournir des explications. Appel de cette ordonnance peut être interjeté.

Les honoraires des liquidateurs sont fixés par le président du tribunal de première instance; appel de l'ordonnance peut être interjeté.

La déclaration et la vérification des créances, les débats sur les créances contestées et la répartition des deniers ont lieu comme il est dit aux articles 46, 1<sup>er</sup> alinéa, 47 à 67, 91 à 93 du décret du 27 juillet 1934 sur les faillites.

Le propriétaire est appelé et peut intervenir à toutes les opérations.

L'opposition aux ordonnances du président et du juge-commissaire doit être formée par assignation dans les quinze jours de la dernière des publications ci-dessus prévues sans préjudice aux délais complémentaires de distance; l'assignation est donnée au propriétaire, au liquidateur et, s'il y a lieu, au créancier qui est intervenu à la procédure frappée de recours.

III. – Si la responsabilité du propriétaire n'est pas encore établie, ou s'il entend contester les créances auxquelles la limitation de la responsabilité est opposable, il peut, sous le contrôle du juge-commissaire, substituer provisoirement un cautionnement de banque aux valeurs prévues au paragraphe II ci-dessus.

## Chapitre II De la copropriété

Art. 158. Le copropriétaire est responsable des obligations nées de l'exploitation du navire au prorata de sa part. Si l'un des copropriétaires n'a pas consenti à un acte de son administration, il peut se dégager de la responsabilité de cet acte en abandonnant sa part aux autres copropriétaires. La part abandonnée est distribuée entre les copropriétaires proportionnellement à leurs parts, dans le navire et sa valeur est, le cas échéant, évaluée par le tribunal.

Art. 159. L'armateur gérant de la copropriété a le droit d'accomplir tous les actes d'administration et représente les copropriétaires en justice en ce qui concerne tous les actes. Ses pouvoirs ne peuvent être limités que par une décision écrite émanant de la majorité indiquée à l'article 163. Cette décision <sup>1</sup>« sera »<sup>1</sup> opposable aux tiers que par son inscription au registre, L'armateur gérant ne peut vendre le navire ni constituer une hypothèque ou un autre droit réel sur le navire sans l'autorisation spéciale.

[\[1\]](#) Texte conforme au *M.C.* Il convient sans doute de lire: «*ne sera*».

Art. 160. Chaque copropriétaire peut disposer de sa part. Toutefois, il ne peut l'hypothéquer sans l'autorisation de la majorité.

Art. 161. Le copropriétaire qui veut vendre sa part est tenu d'en aviser les autres copropriétaires par acte d'huissier. Tout copropriétaire a le droit dans les quinze jours de la réception de l'avis d'acheter la part pourvu qu'il en offre le juste prix. Si deux ou plusieurs copropriétaires viennent à exercer ce droit de préemption, la part sera mise aux enchères entre eux, pour être adjugée au plus offrant, à moins que tous les propriétaires ne s'entendent à l'unanimité pour que cette part leur soit attribuée proportionnellement à leur propre part respective dans le navire.

Art. 162. Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, il peut nonobstant toute convention contraire, renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital qui représente sa part. Le montant de ce capital est fixé par les experts convenus ou nommés par justice.

Art. 163. En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi. La majorité se détermine par une portion d'intérêt dans le navire excédant la moitié de sa valeur. La licitation ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire, s'il n'y a, par écrit, convention contraire. La licitation suivie de l'accomplissement des conditions et formalités prévues aux articles 101 à 107, ou de celles prévues aux articles 133 et 142 selon qu'elle est volontaire ou judiciaire, opère extinction des droits réels qui grèvent le navire à l'exception des droits réels grevant la part indivise du colicitant auquel la propriété viendrait à être attribuée en tout ou en partie. ▼<sup>1</sup>

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

### Chapitre III

#### Des épaves et navires coulés bas

Art. 164. Sont réputés épaves:

- les navires en état d'innavigabilité, abandonnés par le capitaine et l'équipage;
- les débris de navires flottants, coulés ou échoués;
- les approvisionnements et accessoires de toute nature d'un navire, les effets des marins et passagers, ainsi que les marchandises provenant des cargaisons, tombés ou jetés à la mer ou se trouvant à bord d'un navire réduit à l'état d'épave;
- les biens récupérés provenant des épaves.

Art. 165. L'état d'épave ne modifie pas les droits de propriété et autres établis sur le bien, sous réserve des dispositions portées à l'article 170 du présent chapitre.

Art. 166. Le propriétaire de toute épave ou le capitaine est tenu d'en signaler immédiatement la présence au commissaire maritime le plus proche.

Art. 167. Lorsqu'une épave, se trouvant dans les eaux territoriales ou dans les voies navigables intérieures, y constitue, à quelque moment que ce soit, un danger ou une gêne pour la navigation, pour le régime des eaux ou pour toute autre utilisation de celles-ci, de leurs rives, de leur fond ou de leurs dépendances ou chaque fois que l'intérêt général le commande, le propriétaire de l'épave est tenu:

1° de baliser l'épave au moyen de signaux réglementaires;

2° de supprimer, par tous moyens appropriés, le danger ou la gêne que l'épave constitue, dans le délai prescrit par le commissaire maritime.

Art. 168. Lorsque le propriétaire ne se conforme pas aux prescriptions ci-dessus énoncées, ou s'il est inconnu, le commissaire maritime peut faire procéder d'office, aux frais, risques et périls du propriétaire, au balisage de l'épave et à toutes mesures propres à supprimer le danger ou la gêne qu'elle constitue.

Il dresse un inventaire de tout ce qui aura été récupéré.

Art. 169. Le propriétaire est tenu envers l'État du coût de mesures prises d'office et des débours y afférents, sur le vu d'un état certifié par le directeur du service des voies navigables.

Art. 170. Au cas où le propriétaire est inconnu ou s'abstient de faire valoir ses droits sur l'épave, le commissaire maritime peut procéder à la vente de celle-ci; à cet effet, il fait insérer au *Moniteur congolais* un avis portant la description détaillée de l'épave, l'annonce de la vente qui sera faite et les conditions de celle-ci. La vente n'aura pas lieu si, dans le mois de la publication de l'avis, le propriétaire de l'épave se conforme aux prescriptions de l'article 167 ou s'acquitte du paiement prévu par l'article 169. Le produit net de la vente est affecté par privilège au paiement des sommes dues en raison des mesures exécutées d'office. Ce privilège prime tous autres privilèges, à l'exception des frais de justice.

L'excédent est consigné entre les mains du comptable de l'État. À moins qu'une action ne soit intentée, à peine de forclusion, dans les cinq ans de la clôture du procès-verbal de vente, les sommes consignées sont acquises au Trésor.

Art. 171. Les articles 166 à 169 du présent chapitre sont applicables aux navires échoués ou coulés bas.

## Titre VI

### De la compétence

Art. 172. Le tribunal de première instance de Léopoldville est seul compétent pour connaître des infractions prévues aux chapitres I<sup>er</sup>, II et IV du titre II du présent livre, quel que soit l'endroit où elles ont été commises.

Art. 173. Le tribunal de première instance de Léopoldville est seul compétent pour connaître en matière civile, des actions fondées sur les titres I<sup>er</sup>, II, III et le chapitre II du titre V.

Art. 174. Le 11° de l'article 168 du Code de l'organisation et de la compétence judiciaire est remplacé par la disposition suivante:

11° en cas d'abordage, d'assistance, de sauvetage et autres événements de mer survenus en haute mer ou dans les eaux étrangères:

- a) lorsqu'un navire immatriculé au Congo se trouve impliqué dans l'action;
- b) lorsque le défendeur a au Congo un domicile, une résidence ou un siège d'exploitation;
- c) lorsqu'un navire leur appartenant y a été saisi ou lorsqu'une caution ou une garantie y a été fournie, soit pour éviter la saisie, soit pour en obtenir la mainlevée.
- d) lorsque le bâtiment contre lequel les poursuites sont exercées se trouve dans les eaux congolaises au moment où la signification a lieu. ▼[1](#)

[[1](#)] Il s'agit de l'article 168 du décret du 8 mai 1958 abrogé par l'O.-L. 08-248 du 10 juillet 1968.

## Titre VII

### Taxes et droits

Art. 175.

I. – Le président de la République fixe les taxes rémunératoires forfaitaires à payer à l'État pour:

- 1) l'immatriculation d'un navire;
- 2) la délivrance et le renouvellement d'une lettre de mer, d'un certificat de jaugeage ou d'exemption de jaugeage, d'un certificat de sécurité ou d'exemption de visite;
- 3) l'inscription ou le renouvellement de l'inscription d'un droit réel;
- 4) l'établissement de tout procès-verbal d'adjudication d'un navire par mandataire de justice;
- 5) l'inscription de toute demande en résolution, révocation ou reconnaissance d'un droit réel;
- 6) l'inscription d'une saisie conservatoire, d'une saisie-exécution, d'une ordonnance, d'un jugement ou d'un arrêt rendu en ces matières;
- 7) la consignation de fonds en matière de purge, saisie conservatoire, saisie-exécution;
- 8) la délivrance de certificat de partance y compris les mentions à porter au livre de bord par le service de l'inspection de la navigation;

9) la délivrance de copies ou d'extraits des registres d'immatriculation et l'inscription de droits réels, la délivrance de copies et d'extraits des actes et documents déposés à la conservation des hypothèques maritimes, ainsi que la consultation desdits registres et documents;

10) l'accomplissement de toutes les formalités autres que celles ci-dessus énoncés concernant l'immatriculation du navire ou l'inscription de la mention, l'annotation, la radiation ou l'annulation d'un droit réel.

Il fixe de même les taxes rémunératoires dues en raison de la durée des opérations de jaugeage, d'inspection des navires et des vacations d'adjudication.

Les déboursés sont dus en sus des taxes allouées. Sont comptés comme déboursés, notamment:

1) les frais de papeterie et d'impression faits en conformité des présentes dispositions ou de règlements à intervenir en exécution de celles-ci;

2) les frais de voyage ou de séjour;

3) les frais de correspondance;

4) les émoluments et frais de tout expert, société de classification ou gouvernement étranger, requis en conformité des mêmes dispositions.

II. – 1° Il est dû un droit proportionnel de 0,10 franc pour mille, avec minimum de cinq mille francs, lors du transfert de propriété, nue-propriété ou part de propriété d'un bâtiment immatriculé, calculé sur le prix de vente ou à défaut, sur la valeur vénale du bâtiment ou de la quote-part faisant l'objet du transfert.

2° À l'occasion d'une inscription hypothécaire, il est dû un droit proportionnel de 0,10 franc pour mille avec minimum de cinq mille francs, calculé sur le montant de la créance en principal.

III. – Aucune écriture donnant lieu à la perception de taxes rémunératoires et droits proportionnels dont question au présent titre, n'est faite dans les registres de la conservation des hypothèques maritimes, qu'après paiement de ces taxes et droits.

IV. – L'État et les circonscriptions administratives dotées de la personnalité civile sont exonérés des taxes et droits prévus au présent titre.

Art. 176. Les ventes publiques de navires sont exonérées du droit proportionnel prévu à l'article 2 du décret du 10 juillet 1920, tel que modifié à la date de l'entrée en vigueur du présent Code.

Livre II

Des gens de mer

Titre I<sup>er</sup>

Des capitaines et des officiers

Chapitre I<sup>er</sup>

Des titulaires de la fonction

Art. 177.

I – Sauf le cas prévu à l'article 179:

a) nul ne peut exercer les fonctions de capitaine à bord d'un navire long courrier, s'il n'est porteur d'un brevet congolais de capitaine au long cours;

b) nul ne peut exercer les fonctions de capitaine à bord d'un navire caboteur, s'il n'est porteur d'un brevet congolais de capitaine au cabotage;

c) nul ne peut exercer les fonctions de patron pêcheur à bord d'un navire de pêche, s'il n'est porteur d'un brevet congolais de patron pêcheur.

II. – À bord d'un navire long courrier, nul ne peut exercer les fonctions d'officier de pont chef de quart, s'il n'est porteur d'un brevet congolais de lieutenant au long cours.

À bord d'un navire caboteur, nul ne peut exercer les fonctions d'officier de pont chef de quart, s'il n'est porteur d'un brevet congolais de lieutenant au long cours ou de lieutenant de cabotage.

III. – À bord de ces mêmes navires, nul ne peut exercer les fonctions de chef mécanicien ou d'officier mécanicien chef de quart, s'il n'est détenteur d'un brevet congolais d'officier mécanicien de première ou de deuxième classe.

IV. – Le président de la République peut reconnaître par ordonnance, l'équivalence de brevets étrangers.

Art. 178. Est réputée navigation au cabotage, celle qui s'effectue en deçà des limites formées par le 7<sup>e</sup> degré de latitude nord, le 16<sup>e</sup> degré de latitude sud, la côte occidentale de l'Afrique et le 2<sup>e</sup> degré de longitude est.

Art. 179. En cas d'empêchement temporaire ou définitif du capitaine survenant au cours du voyage, le commandement est assumé par l'officier de pont le plus élevé en grade jusqu'à ce que l'armateur ait pourvu au remplacement du capitaine.

## Chapitre II

### Fonctions publiques du capitaine

Art. 180. Le capitaine ou son délégué procède au recrutement de l'équipage et en assure l'enrôlement; l'accord de l'armateur est nécessaire lorsque celui-ci se trouve sur les lieux ou y est représenté par un fondé de pouvoirs.

Art. 181. Le capitaine est seul maître à bord. Il jouit de tous les pouvoirs que cette qualité comporte. Il est tenu de les exercer avec discernement, diligence et prudence.

Art. 182. Le capitaine assure l'observation des prescriptions et des règles d'usage relatives à la sécurité du navire, des personnes et des biens qui se trouvent à bord.

Art. 183. Le capitaine tient un livre de bord, coté et paraphé par le commissaire maritime du port d'attache. Ce livre de bord contient:

– les résolutions prises pendant le voyage;

– la recette et la dépense concernant le navire et généralement tout ce qui concerne le fait de sa charge, tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre ou une demande à formuler.

Le tirant d'eau sera porté au livre de bord après chaque opération de chargement ou de déchargement.

Art. 184. Le capitaine est tenu d'avoir à bord:

– la lettre de mer,



- le rôle d'équipage,
- les exemplaires des connaissements,
- le certificat de jaugeage,
- l'état d'inscriptions hypothécaires,
- le livre de bord,
- les titres de sécurité,
- la liste des passagers,
- le manifeste,
- les acquits de paiement ou à caution des douanes,
- un exemplaire des dispositions officielles régissant la navigation maritime, ainsi que les cartes des régions que le navire fréquente,
- le registre spécial des visites prévu à l'article 67.

Art. 185. Le capitaine est tenu d'être en personne sur la passerelle de commandement à l'entrée et à la sortie des ports, c'est-à-dire depuis le moment où le navire arrive à l'entrée du port jusqu'au moment où il est amarré à quai ou mouillé en rade, et depuis le moment où le navire quitte le quai ou le mouillage jusqu'à la sortie du port, ainsi que dans les passes difficiles.

Art. 186. Le capitaine est tenu de faire viser son livre de bord dans les vingt-quatre heures de son arrivée en tout port, par le commissaire maritime ou par le consul.

Art. 187. Dès son retour au port d'attache, il est tenu de remettre au commissaire maritime ou éventuellement au «consul» un rapport général relatant:

- le lieu, la date et l'heure de son départ,
- la route qu'il a tenue,
- les hasards qu'il a courus,
- les désordres arrivés à bord et toutes les circonstances remarquables de son voyage. ▼[1](#)

Le commissaire maritime envoie une copie de ce rapport sans délai, au greffe du tribunal de première instance de Léopoldville. Celui-ci en assure le dépôt et la conservation.

Le consul le transmet au ministre des Affaires étrangères, qui en assure la transmission au commissaire maritime.

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 188. Si le capitaine aborde dans un port étranger, il est tenu de se présenter au consul, de lui faire un rapport sommaire et de prendre un certificat constatant l'époque de son arrivée et de son départ, l'état et la nature de son chargement.

Art. 189. Si pendant le cours du voyage, le capitaine est obligé de relâcher dans les eaux du Congo, il est tenu d'en déclarer les causes au commissaire maritime du lieu de la relâche.

Si la relâche forcée a lieu dans d'autres eaux, la déclaration est faite au consul ou, à son défaut, à l'autorité du lieu.

Art. 190. Le capitaine qui a fait naufrage et qui s'est sauvé seul ou avec partie de son équipage, est tenu de se présenter au Congo devant le commissaire maritime ou à défaut, devant toute autre autorité civile; à l'étranger, devant le consul ou, à son défaut, devant l'autorité du lieu, d'y faire son rapport, de le faire vérifier par ceux de son équipage qui se

seraient sauvés et se trouveraient avec lui, et d'en lever expédition. Pour vérifier le rapport du capitaine, celui qui le reçoit procède à l'interrogatoire des gens de l'équipage, et, s'il est possible des passagers, sans préjudice des autres preuves.

Art. 191.

Aussitôt que possible et au plus tard dans les trois jours, acte en est inscrit au livre de bord par le capitaine, en présence de deux témoins et, s'il s'agit d'une naissance, en présence éventuellement du père de l'enfant. Cette inscription au livre de bord est signée par le capitaine et par les témoins et éventuellement par le père de l'enfant. ▼<sup>1</sup>

Le capitaine est tenu de transmettre au ministre de la Justice, dès la première relâche du navire, deux extraits du registre de bord, contenant l'acte ainsi dressé, signés et certifiés de sa main. Le ministre conserve un des extraits au rang de ses archives et fait tenir le second, pour inscription sur les registres, selon la nature de l'acte, soit à l'officier de l'état civil du domicile ou de la résidence du père de l'enfant ou de la mère, si le père est inconnu, soit à l'officier de l'état civil du domicile ou de la résidence du défunt.

[1] Il semble qu'un premier alinéa, omis par le *M.C.*, doive précéder cet alinéa-ci. Il doit sans doute énoncer le fait de la survenance à bord d'une naissance ou d'un décès.

Art. 192.

En cas de disparition, en cours de voyage, d'une personne embarquée à bord d'un navire immatriculé au Congo, le capitaine dresse, par inscription au livre de bord, un rapport contenant, outre toutes les indications en sa possession sur l'identité du disparu, le lieu, la date et l'heure de son embarquement et de sa disparition, sa destination présumée, l'itinéraire suivi par le navire, les circonstances de la disparition ou de sa constatation.

Ce rapport original est dressé, en présence de deux témoins et est signé par eux et par le capitaine. Celui-ci en établit deux extraits littéraux signés et certifiés de sa main.

Art. 193.

Le capitaine est tenu d'adresser ces extraits, dès la première relâche du navire, au ministre de la Justice. Celui-ci agit comme il est dit aux <sup>1</sup>« paragraphes 3 et 4 »<sup>1</sup> de l'article 191 et donne en outre avis de la disparition au procureur d'État. Si la personne disparue est de nationalité étrangère, cette information est donnée au consul de sa nationalité.

[1] Texte conforme au *M.C.* Il semble qu'il faille lire: «*paragraphes 2 et 3 de l'art. 191*». Voy. toutefois la note sous l'art. 191, al. 1<sup>er</sup>.

Art. 194. Il est dressé un inventaire, signé par le capitaine et les témoins, des biens délaissés sur le navire par la personne décédée ou disparue. Il est fait mention au livre de bord de cet inventaire qui y restera annexé; copie en est jointe aux extraits transmis aux autorités compétentes. Le capitaine demeure dépositaire des biens délaissés sur le navire et en assure la conservation jusqu'à ce qu'il en soit régulièrement dessaisi.

Art. 195. En cas de nécessité, les testaments peuvent être faits en forme authentique au cours du voyage. Ils sont reçus par le capitaine en présence de deux témoins. Ils sont faits en deux exemplaires originaux, mention en est faite au livre de bord. Ils sont signés par le testateur, le capitaine et les témoins, si le testateur ou l'un des témoins ne sait ou ne peut signer, il est fait mention de sa déclaration, ainsi que de la cause de l'empêchement. Les formalités ci-dessus prescrites le sont à peine de nullité.

Art. 196. Lors de la première relâche du navire, le capitaine adresse les deux originaux, clos et cachetés, au ministre de la Justice. Celui-ci assure le dépôt d'un des exemplaires au greffe du tribunal de première instance du domicile ou de la résidence du testateur, l'autre exemplaire restant au rang de ses archives. À défaut de domicile ou de résidence au Congo, le testament est déposé au greffe du tribunal de 1<sup>re</sup> instance de Léopoldville.

Art. 197. Il est fait mention au livre de bord de la remise qui aura été faite des originaux du testament.

Art. 198. Le testament ainsi fait n'est valable qu'autant que le testateur meure au cours du voyage ou dans les trois mois après l'achèvement de celui-ci.

Art. 199. Sont nulles les dispositions testamentaires faites au profit des officiers du navire ou des témoins, à moins qu'ils ne soient parents du testateur.

Art. 200. Le capitaine exerce l'autorité disciplinaire sur les membres de l'équipage, les passagers et quiconque se trouve à bord.

Art. 201. Le capitaine a, à bord des navires immatriculés au Congo, qualité d'officier de police judiciaire. Sa compétence est limitée au temps du voyage et au bâtiment qu'il commande. Sa compétence matérielle est régie par le titre III du présent livre.

### Chapitre III

#### Du mandat privé

Art. 202. Le capitaine assure la conduite du bâtiment et l'accomplissement du voyage.

Art. 203. Il réceptionne, arrime, garde et délivre la cargaison. Il peut en sacrifier telle partie que de besoin pour assurer la sécurité du navire, des personnes et du surplus de la cargaison.

Art. 204. Même en cas de danger, le capitaine ne peut abandonner son navire pendant le voyage, qu'après avoir pris conseil des officiers et principaux de l'équipage; en ce cas, il est tenu de sauver avec lui les principaux documents de bord, ainsi que l'argent et les marchandises les plus précieuses.

Art. 205. Si les victuailles du bâtiment manquent pendant le voyage, le capitaine peut les prélever en nature, ou contraindre quiconque possède des vivres à les mettre en commun, à charge d'en payer la valeur estimée au port de destination.

Art. 206. Le capitaine représente l'armateur dans tous les actes relatifs à la navigation, à l'administration du navire et à son exploitation. Il est garant envers l'armateur de toutes fautes, même légères.

Art. 207. Le capitaine représente l'armateur en justice pour tout ce qui concerne la conduite et l'administration du navire et pour toutes opérations relatives au transport. À ces fins, il est

domicilié de droit à bord du navire et est réputé avoir élu domicile chez le consignataire du navire.

Art. 208. Le capitaine n'est autorisé à faire exécuter des réparations exceptionnelles, à grever le navire ou à le vendre, que s'il est à l'étranger et que l'urgence est telle qu'il ne soit raisonnablement pas possible d'attendre les instructions de l'armateur.

La vente doit, dans ce cas, être opérée publiquement.

Art. 209. Toute restriction conventionnelle des pouvoirs du capitaine est réputée non écrite à l'égard des tiers.

Art. 210. Il ne répond personnellement envers tous intéressés autres que l'armateur que des dommages résultant:

1° de l'inobservance des articles 183, «184», 186 et 204; ▼[1](#)

2° du chargement en pontée non prévu par l'usage et opéré sans le consentement écrit du chargeur;

3° de ses infractions aux lois pénales.

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 211. Le capitaine est déchargé de toute responsabilité par la preuve d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, d'une force majeure ou d'un cas fortuit.

Art. 212. Le capitaine ne peut, hors du Congo, introduire aucune action contre l'armateur, sauf les actions en garantie et réciproquement, l'armateur ne peut hors du Congo introduire une action contre le capitaine.

## Titre II

### Du contrat d'engagement maritime

#### Chapitre I<sup>er</sup>

##### Champ d'application

#### Section 1<sup>re</sup>

##### Définitions

Art. 213. Pour l'application du présent titre, on entend:

1° par engagement maritime:

Le contrat de louage de services en vertu duquel un marin s'oblige envers un armateur à accomplir des prestations pour le service d'un navire au temps de son expédition maritime.

2° par rémunération:

Toute somme et tout avantage quelconque dus au marin en exécution du contrat d'engagement maritime. La rémunération comprend notamment les gages fixes, les sommes versées pour prestations supplémentaires, les parts de profits ou de fret, les primes et allocations stipulées au contrat. Ne sont pas compris dans la rémunération les avantages en nature ou indemnités en tenant lieu qui sont mis à charge de l'armateur par les dispositions légales; il en est de même des allocations familiales.

3° par mois: une période de 30 jours.

Art. 214. À l'exception du principe énoncé dans l'article 216, les dispositions du présent titre ne s'étendent pas au contrat d'engagement maritime conclu même au Congo pour le service d'un navire étranger.

Art. 215. Le marin relève de la législation sociale en vigueur au lieu de son immatriculation. Dans les six mois de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance-loi, le ministre ayant la prévoyance sociale dans ses attributions prendra les dispositions nécessaires à cette fin.

## Section 2 Éléments constitutifs

Art. 216. Nul ne peut contracter un engagement maritime s'il n'a atteint:

- l'âge de seize ans, s'il s'agit du service de pont,
- l'âge de dix-huit ans, s'il s'agit du service de la machine.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux élèves des navires-écoles placés sous la surveillance de l'autorité.

Aucune femme ne peut contracter un engagement maritime si elle n'a atteint l'âge de vingt et un ans.

Tout engagement de mineur ou de femme mariée est subordonné à l'autorisation prévue par sa loi nationale, ou à défaut de nationalité connue, par la législation du Congo.

Art. 217. Nul n'est admis à l'engagement et à l'enrôlement s'il ne fait preuve d'une compréhension suffisante de l'une des langues que déterminera le ministre des Transports. Le capitaine vérifie, sous sa responsabilité, si les marins qu'il engage satisfont à cette condition.

Art. 218. Nul ne peut contracter valablement un engagement maritime s'il n'est libre de tout autre engagement maritime et de ses obligations militaires, ou s'il est prévenu «d'une» infraction punissable d'une peine privative de liberté de plus de sept jours. ▼[1](#)

Le commissaire maritime ou le consul vérifie l'existence de ces conditions avant de procéder à l'enrôlement.

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 219. Toute clause contractuelle donnant au marin des avantages inférieurs à ceux qui sont prescrits par le présent Code est nulle et sans effet.

Art. 220. Le contrat est conclu pour un ou plusieurs voyages ou pour une durée déterminée ou indéterminée. Il ne peut en aucun cas dépasser la durée de validité du rôle.

Art. 221. Les contrats d'engagement maritime conclus par des Congolais sur le territoire du Congo ne sont valables que s'ils comportent «un» retour vers celui-ci. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

## Chapitre II

### De l'immatriculation des marins

Art. 222. Il est tenu dans chacun des commissariats maritimes un registre matricule des marins. Une matricule générale est tenue au commissariat maritime de Matadi.

Art. 223. Tout Congolais qui contracte son premier engagement au Congo, quel que soit le navire sur lequel il doit prêter ses services, doit être immatriculé au commissariat maritime du port d'embarquement. Il en est de même de tout étranger dont le premier engagement est contracté au Congo pour le service à bord d'un navire battant pavillon congolais.

«Les» marins congolais engagés pour la première fois dans un port étranger sont immatriculés sur les indications du consul ou du capitaine. ▼[1](#)

Au premier engagement est assimilé le nouvel engagement contracté après une radiation de la matricule générale.

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 224. Sauf le capitaine, tous les marins doivent être porteurs d'un livret délivré par le commissariat maritime du port de leur premier engagement; si cet engagement est contracté à l'étranger, le livret est provisoirement remplacé par un certificat d'identité délivré par le consul. Pour le marin étranger, le livret peut être remplacé par un certificat d'identité.

Art. 225. Le livret reproduit le numéro du registre matricule du port d'immatriculation et celui du registre de la matricule générale. Le livret porte le signalement du titulaire, l'indication de ses nom et prénoms, la date et le lieu de sa naissance ou son âge approximatif, le lieu de sa résidence, la qualité en laquelle il est engagé, ainsi que sa signature. Il mentionne la date et le lieu de tout engagement, le nom, le tonnage brut des navires, le nom du capitaine, ainsi que les voyages projetés, la date et le lieu de tout licenciement et éventuellement le paiement des frais de rapatriement avec indication du port de rapatriement, le tout attesté par la signature du capitaine et du commissaire maritime ou du consul. Le livret contient les dispositions principales du présent livre exprimées dans la langue que déterminera le président de la République.

Art. 226. Le président de la République détermine la forme, le modèle et le coût du livret du marin, ainsi que la teneur et la forme du certificat d'identité prévu à l'article 224.

Art. 227. Les livrets et les certificats d'identité sont remis avant le départ du navire au capitaine qui en reste dépositaire jusqu'au moment du débarquement régulier du marin.

Art. 228. Sauf en cas de dépossession par force majeure, tout marin qui perd son livret ou son certificat d'identité n'en obtient un duplicata qu'à son enrôlement subséquent.

Art. 229. Les livrets ou certificats d'identité des marins décédés, disparus ou qui ont abandonné le bord sans autorisation sont remis sans délai, par le capitaine, au commissaire maritime ou au consul du premier port où le navire aborde. Les livrets ou certificats d'identité des marins décédés sont annulés. Ils peuvent être remis ensuite aux héritiers du

titulaire. Les livrets ou certificats d'identité des marins qui ont abandonné le bord sans autorisation, ne seront restitués que moyennant autorisation du ministre des Transports.

Art. 230. L'inscription à la matricule générale est radiée à la requête du marin, adressée au commissaire maritime de Matadi et contre restitution du livret de marin. Le commissaire maritime délivre un accusé de réception mentionnant le numéro du livret, l'identité du marin, les dates de son inscription et de sa radiation. La radiation est portée sur les listes de la matricule générale ainsi que sur le livret, qui reste déposé au commissariat maritime. Si le marin reprend un engagement maritime, il est rétabli à la matricule générale pour autant qu'il ne soit pas inscrit à une «matricule» étrangère: mention est faite à son livret de sa remise en vigueur. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

### Chapitre III Preuve et formalités

Art. 231. L'engagement maritime comprend le recrutement et l'enrôlement.

#### Section 1<sup>re</sup> Du recrutement

Art. 232. Le recrutement du marin est fait par le capitaine ou son délégué, agissant comme représentant de l'armateur. Il a lieu, soit par embauchage direct, soit à l'intervention d'un bureau de placement maritime.

Art. 233. On entend exclusivement par bureau de placement maritime:

- 1) les bureaux publics de placement du gouvernement;
- 2) les bureaux privés de placement.

Ceux-ci devront, au préalable, être agréés par un arrêté du ministre des Transports suivant des règles déterminées par ordonnance; celle-ci fixera également les conditions dans lesquelles l'agrément pourra être suspendue ou retirée et arrêtera les règles relatives au fonctionnement de ces bureaux et au contrôle de leurs opérations.

Art. 234.

Aucune opération de recrutement de marin ne peut donner lieu, à charge de celui-ci, au paiement «d'une» rémunération quelconque, directe ou indirecte. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 235. Le contrat d'engagement maritime doit être établi en deux exemplaires l'un est annexé à la minute, l'autre à l'expédition du rôle d'équipage prévu à l'article 31. Il doit être rédigé dans la langue que déterminera le président de la République.

Art. 236. En toute matière non prévue au contrat, les parties sont présumées s'être référées aux dispositions du présent Code. N'est pas recevable l'offre de prouver qu'elles ont voulu y déroger. Dans le cas où le contrat n'a pas été constaté par écrit, le marin peut en prouver l'existence et la teneur par tout moyen.

Art. 237. Le contrat d'engagement maritime doit comporter les mentions suivantes:

- 1) les nom, prénoms du marin, la date de sa naissance ou son âge présumé, ainsi que le lieu de sa naissance;
- 2) le lieu et la date de sa conclusion;
- 3) la désignation du navire à bord duquel le marin s'engage à servir;
- 4) l'effectif de l'équipage du navire;
- 5) le voyage ou les voyages à entreprendre s'ils peuvent être déterminés au moment de l'engagement;
- 6) le service auquel le marin doit être affecté;
- 7) le lieu et la date auxquels le marin sera tenu de se présenter à bord pour le commencement de son service;
- 8) le montant de la rémunération;
- 9) le terme du contrat, soit:
  - a) si le contrat a été conclu pour une durée déterminée, la date à laquelle le contrat prend fin.
  - b) si le contrat a été conclu au voyage, la destination convenue pour la fin du contrat et l'indication du délai à l'expiration duquel le marin sera libéré après arrivée à cette destination. Si la durée du voyage ne peut être prévue, le contrat énoncera la période à l'échéance de laquelle le marin pourra demander son débarquement au premier port d'escale et son rapatriement, même si le voyage pour lequel il a été contracté n'est pas achevé.
  - c) si le contrat a été conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra dénoncer le contrat, ainsi que le délai de préavis, qui ne pourra être inférieur à celui qui sera déterminé à l'article 303.
- 10) les conditions d'octroi des congés payés.

Art. 238. L'autorité maritime vise le contrat après s'être assurée que le marin a connaissance de ses stipulations sans toutefois engager de ce fait ni sa responsabilité, ni sa garantie. Elle refuse le visa si le contrat n'est pas conforme à l'article 218 ou à toute autre disposition d'ordre public.

## Section 2

### De l'enrôlement

Art. 239. L'enrôlement consiste dans l'inscription du marin au rôle de l'équipage par le commissaire maritime ou le consul. Il y est procédé en présence du marin, dans les bureaux du commissariat maritime ou du consulat ou exceptionnellement, à bord, sur présentation par le capitaine de la liste des marins engagés pour le service de son navire ainsi que du contrat d'engagement. La liste porte les nom, prénoms, lieu et date de naissance ou âge approximatif, matricule, qualité et domicile de chaque marin. Chaque marin doit être muni du certificat prévu à l'article 241 et, sauf en cas de premier embarquement, de son livret ou du certificat d'identité prévu à l'article 224.

Art. 240. Le président de la République fixe la forme et la teneur du rôle d'équipage. Celui-ci est établi en double. Il est clôturé par le commissaire maritime. Une expédition en est remise au capitaine.



Art. 241. L'inscription du marin au rôle d'équipage est subordonnée à une visite médicale faite aux frais de l'armateur, par le médecin de celui-ci ou par un médecin désigné par le commissaire maritime et établissant que le marin est physiquement apte pour le service prévu à son contrat et que son embarquement ne présente aucun danger pour la sécurité et la santé de toutes les personnes embarquées. Un certificat médical valable pour deux ans au maximum est délivré au marin par le médecin qui a procédé à la visite. Lorsque le marin est âgé de moins de 18 ans, le certificat médical n'est valable que pour un an. En cas d'urgence, le «commissaire» maritime ou le consul peut dispenser de la visite médicale: celle-ci, dans ce cas, a lieu au premier port où le navire fait relâche ultérieurement. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 242. Tout rôle d'équipage doit être renouvelé dans le courant de l'année qui suit celle pendant laquelle il a été formé. Dans ce délai, il reste valable quel que soit le nombre des mutations survenues. Toutefois, si des circonstances de force majeure s'opposent au renouvellement du rôle dans le délai prescrit, sa validité est prorogée jusqu'à ce qu'il ait pu être renouvelé.

Art. 243. Si, après la clôture du rôle, des marins enrôlés faisaient défaut, le capitaine pourra exceptionnellement et s'il y a urgence, pourvoir à leur remplacement, jusqu'à concurrence d'un quart de l'équipage, sans l'intervention du commissaire maritime ou du consul, en observant les prescriptions des règlements en vigueur. L'engagement est constaté au livre de bord. Il y est fait mention de la modification survenue dans la composition de l'équipage. Les nom, prénoms qualité et domicile de la personne engagée, ainsi que la date et le lieu de sa naissance y sont également mentionnés. La déclaration énonce en outre les circonstances imprévues et fortuites qui justifient le défaut d'autorisation préalable et constate que le capitaine s'est conformé aux exigences du présent article. Ces mentions sont signées par le capitaine, les témoins et la personne engagée. En aucun cas, le capitaine ne peut procéder conformément au présent article, à l'égard des gens de mer qui, à sa connaissance, ne satisfont pas aux conditions de l'article 218. La constatation de l'engagement dans les conditions prévues ci-dessus vaut enrôlement jusqu'à l'arrivée du navire au premier port où il est possible de faire régulariser le rôle d'équipage par l'autorité compétente. Les engagements constatés au livre de bord sont notifiés par les soins du capitaine dans le plus bref délai possible au commissaire maritime.

#### Chapitre IV

##### Obligations du marin

Art. 244. Le marin est tenu de se rendre à bord au jour fixé par le contrat et à l'heure qui lui sera indiquée par écrit par l'armateur ou son représentant.

Art. 245. La durée du travail journalier des marins est fixée par l'accord des parties. Tout travail fourni en dehors de cette durée donnera lieu à une rémunération supplémentaire ou à un repos compensatoire suivant les clauses du contrat. Les exercices ou travaux de sécurité peuvent être ordonnés en dehors des heures normales de service.

Le marin est tenu de coopérer en tout temps au sauvetage soit de son propre navire, soit d'un autre navire, soit des débris, effets et cargaisons naufragés, ainsi qu'à l'assistance de tout bâtiment en danger.

Art. 246. Le capitaine ou l'officier qui le remplace détermine les conditions dans lesquelles le marin peut descendre à terre.

Art. 247. Il est interdit au marin de charger sur le navire aucune marchandise pour son propre compte, sauf autorisation du capitaine. Le marin qui contrevient à cette disposition est tenu de payer le fret des marchandises chargées. Il est, en outre, responsable de tous dommages, amendes ou peines fiscales subis de ce chef par le navire, sans préjudice du droit du capitaine de faire jeter ces marchandises à la mer si elles exposent à un danger quelconque le navire, sa cargaison ou les personnes s'y trouvant à bord.

Art. 248. Il est interdit au marin d'embarquer des boissons alcooliques sans l'autorisation du capitaine. Il en est de même de toutes les denrées ou objets destinés à l'usage personnel du marin, soumis à des dispositions restrictives de la part des autorités du pays où le navire fait escale. Le marin est tenu de déclarer au capitaine les quantités exactes des objets de consommation personnelle qui sont en sa possession. Il est responsable de toutes les conséquences dérivant de fausses déclarations à ce sujet.

Art. 249. Le marin doit prendre soin des objets mis à sa disposition par l'armateur. En cas de destruction ou de détérioration volontaire, il est tenu de dommages-intérêts vis-à-vis de l'armateur.

## Chapitre V

### Obligations de l'armateur

#### Section 1<sup>re</sup>

##### De la rémunération

Art. 250. Le marin est rémunéré de ses services soit à gages fixes, soit à profits éventuels ou au fret, soit par une combinaison de ces deux modes de rémunération.

Art. 251. Lorsque le contrat d'engagement maritime stipule la rémunération du marin en tout ou en partie par parts de profits ou de fret, cette part n'est due que sur le profit ou le fret réellement acquis au navire. Elle est calculée conformément à la convention des parties ou à l'usage, dont la preuve peut être faite par toutes voies de droit. Le marin rémunéré au profit ou au fret a droit, en sus de sa part, à une indemnité en cas de retardement dans le départ, de prolongation ou «d'abréviation» du voyage provenant du fait de l'armateur ou du capitaine, lorsqu'il en a subi un dommage. ▼[1](#)

Si ces événements sont le fait du chargeur ou d'un tiers, le marin participe aux indemnités qui seraient adjugées au navire dans la proportion où il a droit au profit ou au fret.

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 252. Le marin payé au mois est rémunéré en proportion de la durée effective de ses services. Toute journée commencée est due en entier.

Art. 253. Le marin rémunéré au voyage a droit à une augmentation proportionnelle de ses gages en cas de prolongation de voyage et à une indemnité en cas de retardement du

départ, à moins que cette prolongation ou ce retardement ne soient dus à un cas de force majeure ou à un cas fortuit. Il ne subit aucune réduction de gages en cas d'abréviation du voyage, quelle qu'en soit la cause.

Art. 254. Lorsque le marin est rémunéré partie par gages au mois, ou partie par gages au voyage, et partie par parts de profits ou de fret, le calcul de chacune des espèces de rémunérations se fait, en cas de retardement, de prolongation ou d'abréviation de voyage, conformément aux règles fixées aux articles 251, 252 et 253 ci-dessus.

Art. 255. Pour la supputation des gages, le voyage est réputé commencé dès l'instant où le marin prend son service à bord, conformément aux termes de son contrat.

Art. 256. Lorsque le voyage n'a pu être commencé ou continué par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le marin est payé de ses gages au prorata des journées au service du navire et a droit, en outre, à une indemnité équivalente à la moitié des gages qui seraient dus pour la durée présumée du voyage, sans que cette indemnité puisse dépasser trois jours de gages.

Art. 257. En cas de perte par naufrage du navire, le marin est payé de ses gages jusqu'au jour du sinistre et a droit, à compter de ce jour, pour la période effective de chômage qu'il a subi, à une indemnité calculée, quel que soit le mode de rémunération stipulé au contrat, au taux moyen des gages des marins d'une catégorie correspondante rémunérés au mois. Cette indemnité ne peut, en aucun cas, dépasser la valeur de deux mois de gages. Dans le cas de rémunération au voyage, si la durée présumée de celui-ci devait échoir dans les deux mois de la date du sinistre, le marin sera payé des gages convenus sans indemnité supplémentaire. Le marin est payé, en outre, d'après les bases fixées à l'alinéa 1<sup>er</sup> ci-dessus, pour le calcul de l'indemnité de chômage, des journées employées par lui à sauver les débris du navire, les effets naufragés ou la cargaison.

Art. 258. En cas de prise ou de capture, ainsi qu'en cas de saisie-arrêt de puissance, ou de déclaration d'innavigabilité non imputable au fait ou à la faute de l'armateur, le marin payé au mois ou au voyage a droit à ses gages à concurrence de la durée de ses services; le marin payé au profit ou au fret reçoit conformément aux termes de son contrat, sa part sur le profit ou le fret acquis au navire. En cas de prise ou de capture, l'armateur ou le capitaine pourra déclarer le contrat d'engagement maritime résilié à «partir» du moment où le navire aura cessé de naviguer, à moins qu'il y ait impossibilité, due à ces événements, de rapatrier le marin au port d'embarquement. ▼[1](#)

Si le marin demeure à bord pendant le temps d'immobilisation du navire, il a droit pendant la période de sa présence à bord, à une indemnité calculée à 50 pour cent du taux des gages des marins d'une catégorie correspondante, rémunérés au mois. Toutefois, si demeurant à bord pendant l'internement du navire, le marin y est astreint à un travail pour l'armateur ou le capitaine, il a droit à l'intégralité des gages payés au mois, à concurrence de ses journées de travail.

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 259. Les marins, à l'exception de ceux engagés au service d'une entreprise de sauvetage, qui ont sauvé un autre navire, participé à son sauvetage ou qui lui ont prêté assistance ont

droit à une partie de la rémunération allouée à leur navire. Le montant de la rémunération est fixé par la convention ou par le juge.

Art. 260. Le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il est engagé et comportant une rémunération supérieure à la sienne, a droit à la rémunération afférente à ces nouvelles fonctions pendant la durée de celles-ci.

Art. 261. Les gages des marins sont liquidés et payés à l'expiration du rôle d'équipage ou à la fin de chaque voyage. Les conventions des parties peuvent déroger à cette règle pourvu qu'elles ne fassent pas obstacle à la liquidation des gages au moment de l'expiration du rôle d'équipage, et qu'elles ne prolongent pas au-delà de trois mois la période comprise entre deux liquidations si le navire revient «dans» un port du Congo à des intervalles plus rapprochés. ▼[1](#)

Les gages du marin débarqué régulièrement avant l'expiration du rôle d'équipage sont liquidés au moment du débarquement.

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 262. La rémunération stipulée en espèces doit être payée en monnaie ayant cours légal. Si le paiement est effectué à l'étranger, il peut être fait en monnaie du pays, au cours du change, sous le «contrôle» du consul, si son intervention est sollicitée par une des parties.

▼[1](#)

Le paiement de la rémunération ne peut être fait dans un débit de boissons, ni dans un magasin de ventes.

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 263. Lors de la liquidation des gages, le capitaine remet au marin une fiche mentionnant le montant de la somme payée à titre de rémunération et le montant détaillé des sommes retenues à la source en vertu des dispositions légales ou contractuelles.

Art. 264. Si la liquidation des gages a lieu dans un port du Congo, le paiement est effectué au plus tard dans les quarante-huit heures. Il se fait sous le contrôle du commissaire maritime, si cette intervention est requise par une des parties. Au cas où le rapatriement du marin est à charge de l'armateur et doit se faire au Congo, le paiement ne sera fait qu'au retour du marin; il pourra lui être accordé une avance au moment du débarquement.

Art. 265. Les gages et parts du marin absent ou disparu sont, s'il y a lieu, consignés entre les mains du commissaire maritime, pour compte des ayants droit.

Art. 266. L'armateur fournit au commissaire maritime un compte sommaire des sommes qui peuvent lui être dues par le marin du chef d'avance et frais; il y joint les pièces justificatives. Le commissaire maritime vérifie ce compte; il l'approuve ou le réduit s'il y a lieu.

Art. 267. En cas de contestation sur le décompte de tout ou partie des gages et parts, la partie contestée est consignée entre les mains du commissaire maritime en attendant qu'il soit statué par le juge compétent à la requête de la partie la plus diligente.

Art. 268. Le marin peut, au moment de son enrôlement, déléguer ses gages et parts soit à sa femme, soit à un parent jusqu'au quatrième degré inclusivement, sans que cette délégation puisse toutefois dépasser les deux tiers de leur montant. Le mode de paiement des délégations, leurs montants périodiques et les noms et adresses des bénéficiaires sont mentionnés au rôle d'équipage. Si le marin n'a pas usé de la faculté de déléguer au moment de l'enrôlement, des délégations pourront être consenties en cours de voyage dans les limites et conditions fixées ci-dessus. La demande est transmise sans délai par le capitaine à l'armateur. La révocation de la délégation est signifiée par écrit au capitaine qui la consigne au rôle d'équipage et en donne connaissance à son armateur par la voie la plus rapide.

Art. 269. En cas de mort du marin pendant la durée du contrat, ses gages sont dus à ses ayants droit jusqu'au jour du décès. Les gages, profits ou part du marin tué en accomplissant un acte de dévouement pour le salut du navire, en le défendant ou en prêtant assistance, sont dus en totalité pour tout le voyage convenu. Sauf dans le cas où le décès du marin est dû à une faute grave de celui-ci, les frais funéraires exposés sont à la charge du navire.

Art. 270. En cas de perte présumée par défaut de nouvelles du navire, il est dû aux ayants droit du marin, outre les gages échus jusqu'aux dernières nouvelles:

- un mois de gages si le marin est engagé au mois;
- la moitié de la rémunération qui lui serait due pour la partie de la traversée qui n'aurait pas été accomplie, si le marin est engagé au voyage.

## Section 2

### Du repos et des congés

Art. 271. L'armateur est tenu d'engager un nombre suffisant de marins pour l'exploitation normale du navire.

Art. 272. Hormis le cas fortuit ou de force majeure, il ne doit être imposé au marin, les dimanches et jours fériés légaux, aucun travail autre que ce qui est nécessaire à l'hygiène, à la sécurité, à la conduite du navire, au service des personnes embarquées ou aux soins de la cargaison, sans préjudice des dispositions des alinéas 3 et 4 de l'article 245. Lorsque le dimanche n'a pu être consacré au repos hebdomadaire, celui-ci sera accordé si possible, un autre jour de semaine ou compensé suivant les stipulations venues entre parties.

Art. 273. Les marins ont droit après une année de services ininterrompus chez le même armateur, ou à l'expiration du contrat, à un congé payé.

La durée du congé est fixée librement par les parties sans pouvoir être inférieure à un jour ouvrable par période de trente jours de services, jours fériés compris.

Le contrat peut prévoir le cumul des congés pendant trois années au maximum.

Art. 274. Dans le calcul du congé, ne sont pas déduites les interruptions de service ne dépassant pas un total de six semaines par an et non imputables à la faute ou au fait du marin.

Art. 275. Les marins jouissent de leurs gages pendant toute la durée du congé.

Art. 276. Lorsqu'un congé est dû, il est de commun accord, octroyé à la première occasion, compte tenu des nécessités du service.

Nul ne peut être obligé à prendre le congé qui lui est dû, en un port autre qu'un port du territoire où il a été engagé ou du territoire où il réside.

Art. 277. Par dérogation aux dispositions ci-dessus, lorsque le marin est appelé à prester régulièrement des services à terre, au Congo, pour compte de son armateur, les dispositions du droit commun sur le louage de service relatives aux congés, lui sont applicables.

Dans ces cas, les périodes de service prestées en mer et celles prestées à terre sont cumulées pour déterminer la durée totale des services.

La même dérogation est «appliquée» lorsque le marin est occupé à bord d'un navire qui exerce exclusivement son activité dans les eaux territoriales congolaises ou à proximité immédiate de celles-ci. ▼<sup>1</sup>

[<sup>1</sup>] Conforme à l'erratum.

Art. 278.

▶<sup>1</sup>[En cas d'accident ou de maladie professionnelle survenant au marin, l'armateur a l'obligation de faire donner à la victime les soins médicaux, dentaires, chirurgicaux, pharmaceutiques et hospitaliers nécessaires ainsi que les lunettes, appareils d'orthopédie et de prothèse dont l'usage est médicalement justifié et de supporter les frais de déplacement nécessaires. Cette obligation se prolonge jusqu'à la fin de l'engagement maritime tout en restant limitée à la période non couverte par les prestations de l'Institut national de sécurité sociale.]<sup>1</sup>

[<sup>1</sup>] Modifié par l'O.-L. 67-471 du 30 novembre 1967, art. 1<sup>er</sup>.

Art. 279.

▶<sup>1</sup>[En cas de maladie ou d'accident, de grossesse ou d'accouchement, et en cas de suspension du contrat pour une cause de force majeure, l'armateur a l'obligation jusqu'à la fin de l'engagement maritime, d'une part, de faire donner les mêmes soins, à l'exception des appareils de prothèse dentaire, au marin et à sa famille, d'autre part, de supporter les frais de déplacement nécessaires. En cas d'accident ou de maladie pouvant engager la responsabilité d'un tiers et ne relevant pas de la législation sur les accidents du travail et les maladies professionnelles, l'exercice d'une action contre le tiers ne dispense pas l'employeur d'exécuter ses obligations.]<sup>1</sup>

[<sup>1</sup>] Modifié par l'O.-L. 67-471 du 30 novembre 1967, art. 2.

Art. 280. Le marin est débarqué et, éventuellement, hospitalisé lorsque la nécessité en est reconnue par le médecin du bord, ou à son défaut par tout autre médecin désigné par l'autorité maritime ou le consul, et, en cas d'absence de médecin, par le capitaine. Dans ce cas, il a droit aux soins, aux frais de l'armateur, jusqu'à son rapatriement. Toutefois, cette obligation cesse à l'égard du marin étranger lorsque le navire revient au port d'embarquement avant que le marin soit rapatrié.

Art. 281.

▶<sup>1</sup>[Le marin a droit à ses gages et à la totalité des allocations familiales pendant toute la durée des soins déterminés aux deux articles précédents.]<sup>1</sup>

Lorsque le marin est rémunéré en tout ou en partie au profit ou au fret, les gages qui lui sont dus aux termes du présent article sont calculés d'après le salaire journalier moyen attribué dans le port d'embarquement au marin de mêmes grade et catégorie et sont déterminés par le commissaire maritime, sauf recours devant les tribunaux.

[1] Modifié par l'O.-L. 67-471 du 30 novembre 1967, art. 3.

Art. 282. Les articles 278, 279 et 280 ne sont pas applicables lorsque la maladie ou l'accident, ou leur aggravation est due à la faute intentionnelle du marin ou résulte d'un risque spécial auquel il s'est exposé; il en est de même lorsque la marin, sorti du navire sans autorisation, est blessé à terre. Dans ces cas, le capitaine est tenu de pourvoir aux soins du marin jusqu'à son débarquement. Toutefois, s'il ne peut continuer ses services au navire, le marin cessera d'avoir droit à ses gages à partir du jour où il n'aura plus servi. Il sera nourri et logé aux frais du navire jusqu'au moment de son débarquement. Ces frais peuvent être récupérés à charge du marin.

Art. 283. Par dérogation aux dispositions ci-dessus, lorsque le marin est appelé à prester régulièrement des services à terre au Congo pour compte de son armateur, les dispositions du droit commun sur le louage de services relatives aux soins lui sont applicables. La même dérogation est appliquée lorsque le marin est occupé à bord d'un navire qui exerce exclusivement son activité dans les eaux territoriales congolaises.

#### Section 4

##### Du rapatriement et des voyages

###### 1. Du rapatriement

Art. 284. Le marin débarqué à l'étranger a droit, aux frais du navire, au rapatriement jusqu'au port d'embarquement. Le rapatriement comprend le transport, le logement et la nourriture. Ces frais peuvent être récupérés à charge du marin si celui-ci est débarqué pour raison disciplinaire ou dans un des cas prévus à l'article 282.

Art. 285. Le capitaine pourra assurer le rapatriement, par son propre navire si celui-ci doit faire escale dans un délai raisonnable au port d'embarquement du marin. Le capitaine est déchargé de l'obligation du rapatriement si le marin s'est procuré un autre engagement ou aurait pu se procurer, au port de son débarquement, un engagement à bord d'un navire devant se rendre, dans un délai raisonnable, au port de son embarquement.

###### 2. Des voyages

Art. 286. Par dérogation aux dispositions ci-dessus, lorsque le marin est appelé à prester régulièrement des services à terre, au Congo, pour compte de son armateur, les dispositions du droit commun sur le louage de services relatives aux voyages aller et retour et au rapatriement lui sont applicables. La même dérogation est appliquée lorsque le marin est occupé à bord d'un navire qui exerce exclusivement son activité dans les eaux territoriales congolaises.

#### Section 5

## Autres avantages

Art. 287. Sauf stipulation contraire, l'armateur doit pourvoir à la nourriture des marins au service de son navire. Cette nourriture doit être saine, variée, suffisante et de bonne qualité. Les vivres non consommés restent la propriété de l'armateur.

Art. 288. Toute réduction de la ration journalière devra être mentionnée au livre de bord. Toute réduction non justifiée de la ration journalière donne lieu, au profit du marin, à une «indemnité» équivalente à la valeur des vivres non distribués. ▼[1](#)  
Le commissaire maritime ou le consul fixe le montant de cette indemnité.

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 289. L'armateur doit fournir au marin à bord du navire, un logis bien installé, proportionné au nombre des occupants et exclusivement réservé à leur usage; il doit également fournir les objets de couchage.

Art. 290. La perte ou la destruction des effets des marins par suite de naufrage, incendie à bord ou autre cas fortuit ou de force majeure, est à charge de l'armateur.  
Si le marin doit être débarqué en laissant des effets à bord, un inventaire sera dressé par le capitaine assisté de deux marins.

Art. 291. Le ministre des Transports organisera un contrôle des vivres et fixera les conditions auxquelles doivent répondre la nourriture et le logement.

## Chapitre VI

### Protection de la rémunération

Art. 292. Il est interdit à l'armateur d'opérer sur les gages du marin, aucune retenue ou suspension du chef d'inexécution de ses obligations autres que celles imposées par le capitaine à titre de mesure disciplinaire.

Art. 293. Le produit des retenues sur les traitements et les salaires opérées en vertu des dispositions du titre III du présent livre est versé par les soins du commissaire maritime à une œuvre à désigner par le ministre des Transports, sous déduction au profit de l'armateur, des frais ou dommages-intérêts qui seront éventuellement fixés par le tribunal compétent.

Art. 294. À la demande du marin, il sera consenti des avances à valoir sur ses gages, soit au moment de l'enrôlement, soit au cours du voyage. Quel que soit le mode de rémunération au contrat, les avances versées au moment de l'enrôlement pourront atteindre un cinquième du total des gages dus par voyage, sans toutefois dépasser un mois de gages. Les paiements d'avances sont mentionnés au rôle d'équipage sous la signature du marin ou à défaut, de deux officiers de l'équipage. Le total des avances ne peut dépasser un tiers des sommes à payer au marin à la fin du voyage.

Art. 295. En cas de rupture du contrat d'engagement maritime non imputable au marin, les avances et délégations payées ou échues ne sont pas sujettes à répétition.



Art. 296. Les dispositions en vigueur relatives à l'incessibilité et à l'insaisissabilité des rémunérations des travailleurs, sont applicables aux marins.

Art. 297. Sont insaisissables pour quelque cause que ce soit, les effets, instruments et objets quelconques appartenant au marin et servant à l'exercice de sa profession.  
Sont incessibles et insaisissables les sommes dues au marin pour frais médicaux, pharmaceutiques et pour rapatriement.

Art. 298. Les saisies-arrêts des gages, parts ou profits des marins s'opèrent conformément aux articles 106 et suivants du Code de procédure civile, entre les mains du commissaire maritime du port d'enrôlement au Congo ou, en cas d'enrôlement à l'étranger, entre les mains du consul.

Art. 299. Les créances du marin résultant du contrat d'engagement maritime tel qu'il est réglé par les «dispositions» du présent Code, sont privilégiées sur le navire et le fret dans les conditions prévues à l'article 82 du présent Code. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 300. La limitation légale de responsabilité établie au profit des propriétaires de navires n'est pas applicable aux créances «résultant» pour le marin des dispositions du présent Code. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

## Chapitre VII

### Fin du contrat

Art. 301. Sans préjudice des modes généraux d'extinction des obligations, le contrat d'engagement maritime prend fin:

- a)* à la mort du marin;
- b)* par l'expiration du terme ou la fin du voyage;
- c)* par la volonté de l'une des parties, soit pour de justes motifs de rupture immédiate, soit dans l'engagement à durée indéterminée moyennant un délai de préavis;
- d)* par la perte, l'innavigabilité officiellement constatée, la prise ou la capture du navire;
- e)* par la détention du marin comme auteur, coauteur ou complice d'une infraction;
- f)* par le débarquement du marin pour cause de maladie ou de blessure;
- g)* pour cause de force majeure, si celle-ci a pour effet d'interrompre le contrat d'une façon durable.

### Section 1<sup>re</sup>

#### Échéance et résiliation avec préavis

Art. 302. Conclu au voyage, le contrat prend fin à l'arrivée du navire au port stipulé au contrat, conformément à la disposition de l'article 237, 9°, *b*.

Art. 303. «Conclu pour une durée indéterminée, le contrat peut être résilié par chacune des parties» moyennant un préavis. ▼[1](#)

Toutefois, la résiliation du contrat par le marin ne peut produire d'effet lorsque le terme du préavis échoit après le moment fixé par le capitaine pour le commencement du voyage. Le délai de préavis ne peut être inférieur à 48 h pour la navigation au long cours, et à 24 h pour la navigation au cabotage et à la pêche.

[1] Conforme à l'erratum.

Art. 304. Que le contrat soit à durée indéterminée ou déterminée, le terme ou le préavis est prorogé jusqu'à l'arrivée du navire au premier port qu'il touche au Congo.

Art. 305. La dénonciation faisant courir le délai de préavis a lieu, soit par une déclaration écrite, soit par une déclaration verbale en présence de témoins, adressée à l'autre partie par celle qui résilie le contrat. Cette dénonciation est inscrite au journal de bord.

## Section 2

### Résiliation sans préavis

Art. 306. Chacune des parties peut rompre le contrat sans préavis ni indemnité, lorsque l'autre «partie» se rend coupable d'un manquement grave, rendant impossible l'exécution du contrat ou la continuation des rapports contractuels. ▼1

Peuvent seuls être invoqués pour justifier la rupture du contrat, les motifs notifiés par écrit à l'autre partie dans les trois jours de la rupture ou consignés dans le même délai dans une déclaration reçue par le commissaire maritime ou le consul.

[1] Conforme à l'erratum.

Art. 307. Constituent notamment des motifs de rupture du contrat, les fautes reprises sous les 1° à 6°, 10° et 11° de l'article 339 du titre III du présent livre, ainsi que toutes les infractions qui y sont prévues.

Art. 308. Le défaut constaté avant le commencement du voyage des connaissances requises du marin pour l'accomplissement du service pour lequel il s'est engagé, constitue une juste cause de rupture du contrat d'engagement maritime. Si ce défaut est constaté en mer ou à l'étranger, le marin pourra être astreint à tout autre travail que le capitaine jugera pouvoir lui confier, et ses gages subiront, s'il y a lieu, une réduction proportionnelle.

Art. 309. Tout congédiement par le capitaine sera porté, sans délai, à la connaissance du commissaire maritime ou du consul. Le marin ne peut être débarqué ailleurs qu'au port d'embarquement sans autorisation préalable du commissaire maritime ou du consul, hormis les cas d'urgence, de force majeure ou fortuits.

Art. 310. Quelle que soit la cause de la fin du contrat, mention en est faite au rôle d'équipage.

## Section 3

### Domages-intérêts

Art. 311. La rupture injustifiée du contrat donne ouverture au profit de la partie lésée à des dommages-intérêts selon les distinctions ci-après établies:

I. - Si elle est opérée par l'armateur ou son représentant après le commencement du voyage, elle donne lieu au paiement:

a) sous le régime d'un contrat au voyage, d'une somme égale aux gages à échoir jusqu'à l'expiration de la durée présumée du voyage;

b) sous le régime d'un contrat à durée déterminée, d'une somme égale aux gages à échoir jusqu'à l'arrivée du terme, sans pouvoir excéder un mois;

c) sous le régime d'un contrat à durée indéterminée, d'une somme égale aux gages à échoir jusqu'à l'échéance du jour correspondant au terme du préavis prévu aux articles 303 et 304: le tout sans préjudice des dispositions relatives aux soins et au rapatriement.

II. - Si elle a lieu avant le commencement du voyage, elle donne ouverture aux indemnités prévues sous a) et b), réduites de moitié, sans que celles-ci puissent excéder 15 jours de gages; celle prévue sous l'item c) est due intégralement.

III. - S'il s'agit d'un contrat à part de profits et de fret, l'indemnité est fixée, à défaut d'accord, par conciliation ou jugement.

Art. 312. Si la rupture injustifiée est opérée par le marin après le commencement du voyage, elle donne ouverture à des dommages-intérêts à fixer par conciliation ou jugement, compte tenu des usages du port, de la nature des services engagés et de l'étendue du préjudice.

Si elle est opérée avant le commencement du voyage elle donne ouverture aux dommages-intérêts ci-dessus prévus compte tenu, en outre, du moment de la rupture et de la possibilité de fait de remplacer le marin.

Art. 313. Le capitaine peut retenir les gages non encore payés, cédés ou avancés sans que cette retenue puisse excéder l'équivalent de deux semaines de gages.

La somme ainsi retenue est versée en main du commissaire maritime ou du consul en garantie du paiement des indemnités auxquelles le marin pourrait être condamné; elle est restituée au marin si, dans le mois à compter de la fin du voyage, l'armateur n'a introduit aucune demande de conciliation.

Art. 314. Par dérogation aux dispositions ci-dessus, lorsque le marin est appelé à prester régulièrement des services à terre au Congo pour compte de son armateur, les dispositions du droit commun sur le contrat de louage de service relatives aux préavis et aux indemnités lui sont applicables. Dans ce cas, les périodes de services prestées en mer et celles prestées à terre sont cumulées pour déterminer la durée totale des services. La même dérogation est appliquée lorsque le marin est occupé à bord d'un navire qui exerce exclusivement son activité dans les eaux territoriales congolaises.

## Chapitre VIII

### Dispositions particulières applicables au capitaine

Art. 315. Les conventions passées entre l'armateur et le capitaine en sa qualité de mandataire ne sont pas soumises à l'intervention de l'autorité maritime. Celles relatives à l'engagement du capitaine sont régies par les dispositions du présent titre, sauf les dérogations ci-après énoncées.

Art. 316. Ne sont pas applicables au capitaine:

1. Les prescriptions des articles 224 à 229 relatives au livret des marins et les modalités de recrutement prévues aux articles 231 à 234.
2. Les dispositions des articles 244 et 245, relatives à la réglementation du travail.
3. L'article 294 relatif aux avances.
4. L'article 237, 9°, b), relatif à la résiliation du contrat conclu au voyage avant l'accomplissement de celui-ci, ainsi que l'article 306 relatif à la résiliation sans préavis du contrat pour manquement grave de l'armateur.

Art. 317. Le capitaine n'a pas droit aux gages et aux indemnités portés à l'article 253 lorsque le retardement, la prolongation ou l'abréviation du voyage sont imputables à sa faute, ni à l'indemnité portée à l'article 256 au cas où le voyage n'a pu être commencé ou continué par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit.

Art. 318. Par dérogation à l'article 303, le délai de résiliation par le capitaine d'un contrat à durée indéterminée est porté à quinze jours.

Art. 319. Par dérogation aux articles 302, 303 et 304, l'armateur peut toujours congédier le capitaine, sauf dommages-intérêts en cas de renvoi injustifié.

Art. 320. Le capitaine congédié est tenu de se conformer aux instructions de l'armateur et, le cas échéant, de quitter le navire sur l'heure.

## Chapitre IX

### Litiges – Compétence – Procédure

Art. 321. Toutes contestations relatives au contrat d'engagement maritime sont soumises obligatoirement au préliminaire de la conciliation, sauf celles concernant les relations entre l'armateur et le capitaine.

Art. 322. Les contestations visées à l'article précédent sont vidées par voie de conciliation, au Congo par le commissaire maritime du port où se trouve le navire, à l'étranger par le consul du port où se trouve le navire ou du premier port où le navire fait escale.

Art. 323. La comparution en conciliation devant l'autorité désignée ci-dessus est obligatoire.

Art. 324. Le marin qui désire formuler une plainte du chef d'inobservation de l'une des règles légales ou conventionnelles du contrat d'engagement maritime, en informe le capitaine qui est tenu, à moins d'impossibilité majeure, de lui donner les facilités nécessaires pour se rendre devant l'autorité de conciliation. En cours de voyage, la plainte est formulée par écrit et remise au capitaine, lequel est tenu de la faire parvenir sans délai à l'autorité de conciliation du premier port où le navire abordera.

Art. 325. L'autorité de conciliation ouvre une enquête immédiatement en se faisant éventuellement assister d'experts techniques. Elle peut prescrire telles mesures urgentes qu'elle jugera opportunes. Elle entend d'urgence les parties et les témoins.

Art. 326. Il est dressé, séance tenante, un procès-verbal de conciliation ou de non-conciliation. Ce document indique sommairement les clauses de l'accord conclu entre les parties ou les motifs pour lesquels il n'a pu se produire. Ce procès-verbal est signé par les comparants ou mention est faite qu'ils ne savent ou ne peuvent signer. Il en est délivré copie certifiée conforme et revêtue du sceau du commissariat maritime ou du consulat, à celles des parties qui en font la demande.

Art. 327. Les conditions de l'accord intervenu sont obligatoires.

Art. 328. En cas de refus de comparaître ou de conclure de l'une des parties, il en est donné acte à la partie comparante.

Art. 329. En l'absence de conciliation ou à défaut par l'une des parties d'en exécuter les clauses dans les quinze jours de la date du procès-verbal, l'action peut être portée devant le tribunal conformément aux règles ordinaires de la compétence et de la procédure.

Art. 330. Tout marin auteur d'une plainte reconnue non fondée pourra être frappé de peines disciplinaires. Le tribunal pourra en outre le condamner à des dommages-intérêts.

Art. 331. Les actions naissant du contrat d'engagement maritime sont prescrites un an après la cessation du contrat.

### Titre III

#### Régime disciplinaire et pénal

##### Chapitre I<sup>er</sup>

##### Champ d'application

Art. 332. Les faits que le présent Code punit de peines disciplinaires sont des fautes de discipline. Les faits que le présent Code punit de mort, de servitude pénale ou d'amende sont des infractions maritimes.

Art. 333. Les infractions non énoncées dans le présent titre sont constatées et punies conformément au droit commun.

Art. 334. Sont assujetties aux dispositions du présent titre, toutes les personnes inscrites au rôle d'équipage d'un navire, ainsi que les personnes reçues à bord en vue d'effectuer le voyage. Les premières y sont assujetties à «partir» du moment fixé pour le commencement de leur service à bord, jusque et y compris le moment de leur débarquement régulier. ▼[1](#)  
Les secondes ne sont assujetties à la juridiction et aux peines disciplinaires que pendant le temps de leur séjour à bord, qu'elles seront toujours libres de quitter à moins qu'elles n'y soient retenues pour être livrées à la justice comme auteurs, coauteurs ou complices d'une infraction dans les cas prévus par les articles 27 et suivants du Code de procédure pénale.  
Les membres de l'équipage restent placés sous ce régime en cas de perte du navire par naufrage, fortune de guerre ou autre cause, jusqu'à ce qu'ils aient pu être remis aux autorités congolaises.

Il en est de même des personnes qui, sur l'ordre de l'autorité congolaise, auraient été embarquées pour être rapatriées. Les peines comminées par les articles 360, 361, 362, 363, 371, 373, 374, 376, 388, 391, et 392 ci-après sont également applicables à toutes autres personnes coupables des infractions y prévues.

[1] Conforme à l'erratum.

Art. 335. Pour l'application du présent titre:

- le terme «capitaine» désigne toute personne à qui est confié le commandement du navire ou qui l'exerce en fait;
- le terme «officier» désigne, outre le second, les lieutenants et les mécaniciens, les chefs commissaires de bord, les médecins, les radiotélégraphistes, ainsi que toute personne portée comme officier au rôle d'équipage;
- l'expression «hommes d'équipage» désigne les personnes inscrites au rôle d'équipage, y compris les officiers;
- le terme «marin» désigne toute personne inscrite au rôle d'équipage, à l'exclusion des officiers;
- le terme «passagers» désigne les personnes qui, sans faire partie de l'équipage, sont admises à bord en vue d'effectuer le voyage;
- l'expression «personnes embarquées» désigne à la fois les hommes d'équipage et les passagers;
- l'expression «à bord» désigne le navire et ses moyens de communication fixes ou mobiles avec la terre;
- l'expression «commissaires maritimes» désigne les agents du gouvernement mandatés en cette qualité par le ministre des Transports.

Art. 336. Afin d'assurer le maintien de l'ordre, la sécurité du navire, des personnes et de la cargaison, le capitaine peut employer à l'égard de quiconque se trouve à bord tous les moyens de coercition et requérir quiconque se trouve à bord de lui prêter main-forte.

Dans les ports, le capitaine agit avec le concours du commissaire maritime ou du consul. Il peut, en cas de nécessité, demander l'intervention de l'autorité locale.

## Chapitre II

### Des peines, fautes et infractions

#### Section 1<sup>re</sup>

##### Des peines

Art. 337. Les peines applicables aux fautes de discipline sont:

A. – Pour les marins:

La retenue de un à dix jours de salaire, ou de cent à mille francs si «l'équipage» est engagé à la part. ▼1

B. – Pour les officiers:

La retenue de un à quinze jours de traitement.

C. – Pour les passagers:

passagers de cabine: la consigne en chambre pendant quatre jours au plus.

passagers d'entrepont: l'interdiction de monter sur le pont plus de deux heures par jour pendant quatre jours au plus.

[1] Conforme à l'erratum.

Art. 338. Les peines applicables aux infractions sont la mort, la servitude pénale, l'amende.

## Section 2

### Des fautes de discipline

Art. 339. Les fautes de discipline sont:

- 1° la désobéissance simple;
- 2° la négligence à prendre son poste;
- 3° le manque au quart;
- 4° le défaut de vigilance pendant le quart, et notamment le fait de s'être endormi étant à la barre, en vigie, de service aux machines ou en service quelconque de garde;
- 5° l'ivresse sans désordre en service;
- 6° les disputes en mer ou en service;
- 7° l'absence irrégulière du bord, hors les cas prévus à l'article 352 ci-après;
- 8° l'embarquement clandestin de boissons fortes ou de vin pour la consommation à bord;
- 9° la dégradation volontaire de matériel du bord, hors le cas prévu à l'article 345 ci-après;
- 10° l'emploi, sans autorisation, du matériel du bord;
- 11° le manque de respect aux supérieurs et généralement tout fait provenant de négligence ou de paresse, ainsi que tout manquement à l'ordre ou au service du navire, qui ne constitue qu'une faute légère.

Ces fautes sont punies des peines spécifiées à l'article 337 ci-dessus, par les autorités désignées à l'article 402 ci-après. Toutefois, la retenue de salaire ou de traitement ne peut être inférieure à trois jours ou à cinq cents francs pour les fautes de discipline spécifiées sous le 1°, 6°, 10° et 11° ci-dessus, lorsqu'elles ont été commises en mer. Lorsque la retenue de salaire ou traitement ne peut être opérée sur des gages déjà acquis, elle est imputée sur les gages ultérieurement dus.

## Section 3

### Des infractions maritimes

Art. 340. Les hommes d'équipage coupables de fautes disciplinaires réitérées sont punis d'une servitude pénale de huit jours à un mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 341. L'ivresse avec désordre à bord ou en service est punie d'une servitude pénale de huit jours à trois mois et d'une amende de cinquante francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 342. Tout capitaine qui s'enivre pendant qu'il est chargé de la conduite du navire est puni d'une servitude pénale de quinze jours à six mois et d'une amende de cent francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 343. Le fait d'avoir à bord, allumé des feux ou circulé dans les lieux où cela est interdit, avec du feu ou des objets ou matières pouvant causer un incendie, est puni d'une servitude

pénale de huit jours à un mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 344. Si le fait a eu pour conséquence un incendie à bord, le coupable est puni d'une servitude pénale de six mois à deux ans et d'une amende de cinquante francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 345. La destruction, la mise hors d'usage ou l'abandon de matériel du bord, commis volontairement, est puni d'une servitude pénale de quinze jours à un an et d'une amende de cinquante francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 346. Tout capitaine ou officier qui, volontairement, dégrade ou laisse dégrader le matériel du bord, est puni d'une servitude pénale d'un mois à un an et d'une amende de cinquante francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 347. «Toute personne embarquée qui, à l'insu du capitaine ou de l'armateur, embarque, détient ou débarque des objets dont la saisie constituerait le capitaine ou l'armateur en frais et dommages, est punie d'une servitude pénale de huit jours à six mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement». ▼[1](#)

Le capitaine peut saisir ou faire jeter à la mer les objets de fraude ou de contrebande, ainsi que les armes et munitions embarquées clandestinement, dès qu'il aura connaissance de leur présence à bord.

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 348. Tout capitaine qui en faisant ou en autorisant la fraude ou la contrebande, à l'insu des armateurs, donne lieu soit à la confiscation du navire ou de tout ou partie de la cargaison, soit à une amende à charge du navire, est condamné à une servitude pénale de trois mois à trois ans.

Art. 349. Les vols commis à bord sont punis des peines comminées par le Code pénal, sans que toutefois la servitude pénale puisse être inférieure à trois mois si l'infraction est commise par le capitaine ou les hommes d'équipage.

Art. 350. L'altération volontaire de vivres par le mélange de matières non malfaisantes est punie d'une servitude pénale de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement. Si l'altération a été commises à l'aide de matières malfaisantes, la servitude pénale est de six mois à trois ans et l'amende de cinquante francs à cinq cents francs.

Art. 351. Tout homme d'équipage qui, étant à la barre ou en vigie ou à un poste de manœuvre ou de garde, quitte son poste avant d'avoir été relevé, est puni d'une servitude pénale de huit jours à deux ans.

Art. 352. Toute absence du bord d'un homme d'équipage chargé d'un service de garde ou de sécurité et toute absence du bord après le moment fixé pour le commencement des opérations d'appareillage, est punie d'une servitude pénale de quinze jours à trois mois et d'une amende de cinquante francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.



Art. 353. Sans préjudice des dispositions des articles 21, 22 et 23 du Code pénal, est punie des peines établies par l'article précédent toute personne qui par dons, promesses, menaces, abus d'autorité ou de pouvoir, machinations ou artifices coupables, aura, même hors du territoire du Congo, incité à l'infraction prévue à l'article précédent ou encouragé à la commettre.

Art. 354. Tout capitaine qui, hors le cas de force majeure, rompt son contrat et abandonne son navire est puni, si le navire était en sécurité dans un port, d'une servitude pénale d'un mois à deux ans; si le navire était en rade foraine d'une servitude pénale de six mois à trois ans, et si le navire était en mer d'une servitude pénale d'un an à cinq ans.

Art. 355. La désobéissance à un ordre donné pour le service du navire, avec refus formel d'obéir ou avec injures ou menaces est punie d'une servitude pénale de huit jours à trois mois ou d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement. Si le navire était en sécurité dans un port au moment où les faits visés à l'alinéa précédent ont été commis, la servitude pénale est d'un mois au plus.

Art. 356. Est puni d'une servitude pénale de huit jours à six mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs, ou d'une de ces peines seulement, tout homme d'équipage qui refuse formellement d'obéir aux ordres donnés pour assurer la manœuvre du bâtiment ou pour maintenir le bon ordre. La servitude pénale peut être portée jusqu'à cinq ans et l'amende jusqu'à cinq cents francs, si les ordres ont été donnés pour le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison. Cette dernière disposition est également applicable aux passagers.

Art. 357. Dans les cas des articles 355 et 356 ci-dessus, le minimum de peine est porté à un mois de servitude pénale et cent francs d'amende si le coupable est un officier.

Art. 358. Les hommes d'équipage qui collectivement se rendent coupables des infractions visées aux articles 355 et 356 ci-dessus sont punis, les officiers de cinq à dix ans de servitude pénale, les autres d'une servitude pénale d'un an à cinq ans.

Art. 359. La rébellion contre le capitaine ou contre un officier de bord, telle qu'elle est qualifiée par l'article 133 du Code pénal, est punie des peines prévues aux articles 134 et 135 du même Code, suivant les distinctions y établies. La rébellion commise par plus du tiers de l'équipage est punie de cinq à dix ans de servitude pénale.

Art. 360. Toute personne embarquée qui outrage par paroles, faits, gestes ou menaces, le capitaine, un officier de bord, un commissaire maritime ou un consul dans l'exercice de leurs fonctions ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions, est punie d'une servitude pénale de huit jours à six mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 361. Est punie des peines prévues à l'article 137 du Code pénal, sans préjudice de l'application des articles 46 à 48 du même Code, toute personne embarquée qui aura frappé

l'une des personnes spécifiées à l'article précédent, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions.

Art. 362. Celui qui fait partie d'un complot contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine, est puni d'une servitude pénale de six mois à cinq ans. On entend par complot, la résolution d'agir concertée et arrêtée entre plusieurs personnes dont deux au moins sont embarquées à bord du navire.

Art. 363. Ceux qui par fraude, violence ou menaces envers le capitaine, s'emparent du navire sont punis de dix à quinze ans de servitude pénale. S'ils sont officiers ou chefs du complot, ils sont passibles de quinze ans à vingt ans de servitude pénale.

Art. 364. Dans le cas prévu par l'article 363 ci-dessus, les peines sont celles de la servitude pénale de quinze ans à vingt ans ou celles de la servitude pénale à perpétuité si les violences ou les menaces ont causé soit une maladie paraissant incurable, soit une «incapacité» permanente de travail, soit la perte de l'usage absolu d'un organe, soit une mutilation grave.

▼[1](#)

Les mêmes peines sont appliquées si les coupables ont soumis les personnes à des tortures corporelles.

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 365. Si la violence ou les menaces exercées sans intention de donner la mort, l'ont pourtant causée, les coupables sont condamnés selon la distinction établie par l'article 363 ci-dessus à la servitude pénale à perpétuité ou à la peine de mort.

Art. 366. Le meurtre commis pour faciliter l'infraction prévue à l'article 363 est puni de mort.

Art. 367. Les peines comminées par les articles 363 et 366 ci-dessus sont appliquées lors même que la consommation de l'infraction aura été empêchée par des circonstances indépendantes de la volonté des coupables.

Art. 368. Il n'est prononcée aucune peine contre ceux qui, ayant pris part aux faits énoncés aux articles 368, 359, 362 et 363 ci-dessus, sans les avoir fomentés ou en avoir pris la direction, se seraient retirés au premier avertissement du capitaine ou d'un officier. Dans le cas des articles 359, 362 et 363 ci-dessus; les actes de résistance du capitaine et des personnes qui lui sont restées fidèles peuvent, eu égard aux circonstances, être considérés comme accomplis en état de légitime défense.

Art. 369. Tout capitaine, tout officier ou toute autre personne investie d'une autorité à bord, qui abuse de son autorité ou qui ordonne, autorise ou tolère un abus d'autorité à l'égard d'une personne embarquée, est puni d'une servitude pénale de huit jours à six mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement. Est puni des mêmes peines, le capitaine, l'officier ou toute autre personne investie d'une autorité à bord qui se rend coupable d'outrage par paroles, faits, gestes ou menaces envers une personne embarquée. Tout capitaine qui, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, use, fait ou laisse user de violence, sans motifs légitimes, est puni des peines attachées à ces infractions dont le minimum sera doublé.

Art. 370. Tout capitaine qui favorise soit expressément, soit tacitement, l'usurpation de l'exercice du commandement à son bord, en ce qui touche la manœuvre et la direction du navire et consent à n'être que prête-nom, est puni d'une servitude pénale de huit jours à trois mois et d'une amende de cinquante francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 371. Quiconque prend indûment le commandement d'un navire ou y exerce indûment des fonctions pour lesquelles une licence ou un brevet est requis, est puni d'une servitude pénale de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement. La même peine est prononcée contre le propriétaire ou l'armateur qui se rend complice des faits prévus à l'alinéa précédent.

Art. 372. Tout capitaine qui, irrégulièrement, embarque ou débarque un homme d'équipage, ou admet un passager à son bord, est puni d'une servitude de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 373. Est puni d'une servitude pénale de huit jours à six mois et d'une amende de cinquante francs à cinq cents francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque, dans un but de lucre, se livre au placement des marins ou procure ou fait procurer un emploi à bord d'un navire.

Art. 374. Est puni d'une servitude pénale de huit jours à un an et d'une amende de cent francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque se trouve, sans pouvoir y justifier sa présence, soit en n'importe quel lieu à bord d'un navire congolais, soit dans les eaux du Congo à bord d'un navire ne battant pas pavillon congolais si l'embarquement ou le débarquement a lieu dans ces eaux. Les mêmes peines sont appliquées à quiconque a, par quelque moyen que ce soit, facilité l'embarquement, le séjour à bord ou le débarquement d'une personne qui tombe sous l'application de l'alinéa précédent. Toutefois, si le coupable fait partie de l'équipage d'un navire congolais, la servitude pénale est d'un mois au moins et l'amende de cinq cents francs au moins. Le passager trouvé à bord d'un navire congolais dans les conditions prévues à l'alinéa 1<sup>er</sup>, est pendant la durée de sa présence à bord, considéré comme marin et soumis aux dispositions du présent titre. Il peut, en outre, être astreint à un travail en rapport avec ses aptitudes.

Art. 375. Le capitaine de tout navire congolais est tenu de dénoncer sans délai au commissaire maritime, dans le premier port du Congo où il aborde, la présence à son bord de toute personne qui s'y trouve irrégulièrement. Cette personne ne peut être débarquée au Congo sans l'autorisation du commissaire maritime, elle peut être mise à la disposition du gouvernement. À l'étranger, cette dénonciation est faite au consul. S'il s'agit d'une personne qui ne possède pas la nationalité congolaise, elle ne peut être débarquée dans un port situé hors du Congo que si elle-même et l'autorité du lieu y consentent. En ce cas, si un consul réside en ce port, son intervention sera requise pour assurer sa remise à l'autorité compétente. Toute infraction à ces dispositions est punie des peines prévues à l'article 74, alinéas 1<sup>er</sup> et 3.

Art. 376. Tout capitaine d'un navire ne battant pas pavillon congolais, qui aborde dans un port du Congo ou y séjourne, est tenu de dénoncer sans délai, au commissaire maritime la présence à son bord de toute personne qui s'y trouve irrégulièrement, ou qui n'est pas munie des documents requis pour son admission sur le territoire. Cette personne ne peut être débarquée sans l'autorisation du commissaire maritime. Sans préjudice des prescriptions sur l'immigration le commissaire maritime peut faire rembarquer tout passager clandestin étranger débarqué sans son autorisation. Toute infraction à ces dispositions est punie des peines prévues à l'article 374, alinéa 1<sup>er</sup> et 3.

Art. 377. Les frais d'entretien et de rapatriement auxquels donnera lieu le débarquement de voyageurs irréguliers, ou non munis de documents requis, sont à charge du navire. Un cautionnement peut être exigé du capitaine en vue de garantir le paiement des amendes et le remboursement des frais ci-dessus mentionnés.

Art. 378. Quiconque, n'étant pas fournisseur agréé par le capitaine, distribue ou vend à bord des boissons alcooliques ou fermentées à une personne embarquée, est puni d'une servitude pénale de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six francs à cent francs.

Art. 379. Tout capitaine qui, sans en aviser le commissaire maritime, le consul ou, à leur défaut, l'autorité locale, aura laissé à terre un homme d'équipage malade ou blessé, ou ne lui aura pas procuré, lorsqu'il y était tenu, le moyen d'assurer le traitement ou son rapatriement, est puni d'une servitude pénale de huit jours à trois mois et d'une amende de vingt-six à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement. La même peine est « applicable » au capitaine qui, ayant laissé à terre, avant qu'il ait atteint le port de sa destination, un passager, malade ou blessé, n'en aura pas avisé l'autorité consulaire ou, à défaut, l'autorité locale. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 380. Est puni d'une amende de vingt-six francs à cinq cents francs le capitaine qui appareille sans avoir à bord les approvisionnements en vivres suffisants pour les besoins des personnes se trouvant à bord. En cas de récidive dans les deux années à compter d'une première condamnation, la servitude pénale de huit jours à six mois peut être prononcée.

Art. 381. Est passible d'une servitude pénale de huit jours à six mois et d'une amende de vingt-six à cinq cents francs, le capitaine qui aura embarqué pour la consommation de son équipage des comestibles, denrées, boissons ou substances reconnus par l'autorité compétente falsifiés, gâtés ou corrompus. Est passible d'une amende de vingt-six francs à deux cents francs, le capitaine dont les instruments de pesage, servant à la composition des rations de l'équipage, sont reconnus faux.

Art. 382. Tout capitaine qui s'oppose ou fait obstacle aux visites à des agents chargés du contrôle des approvisionnements en vivres ou à l'accomplissement de leur mission, est passible des peines édictées par l'article 9 du décret du 26 juillet 1910 sur la fabrication et le commerce des denrées alimentaires.

Art. 383. Est puni d'une servitude pénale de trois jours à trois mois et d'une amende de vingt-six francs à trois cents francs, ou d'une de ces peines seulement, à moins qu'une

sanction plus forte ne résulte de l'application d'une disposition législative <sup>1</sup>« particulière »<sup>1</sup>, tout capitaine ou homme d'équipage qui contrevient aux lois, ordonnances et règlements de police maritime.

[1] Texte rectifié par l'éditeur.

Art. 384. Est puni des mêmes peines, à moins qu'une sanction plus forte ne résulte de l'application d'une disposition législative particulière, tout capitaine ou tout officier de quart qui se rend coupable d'une contravention aux lois et règlements relatifs à la sécurité de la navigation.

Art. 385. Le pilote coupable des infractions visées aux articles 383 et 384 ci-dessus est passible des peines y prévues.

Art. 386. Tout capitaine qui refuse d'obéir aux ordres des consuls ou des commissaires maritimes, ou qui les outrage par paroles, faits, gestes ou menaces, dans l'exercice de leurs fonctions ou à l'occasion de leurs fonctions est puni d'une servitude pénale de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six à trois cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 387. Le capitaine d'un navire étranger qui, dans les eaux du Congo, se rend coupable des infractions visées aux articles 383 et 386 ci-dessus, est passible des peines y prévues.

Art. 388. Est puni d'une servitude pénale de huit jours à un mois et d'une amende de vingt-six francs à cinq cents francs ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui, par défaut de prévoyance ou de précaution, cause la destruction, la détérioration, le déplacement ou l'arrachement des balises, feux ou bouées ou de tous autres engins ou signaux servant à la sécurité de la navigation. Si ces faits sont commis intentionnellement, le coupable est puni des peines prévues par l'article 111 du Code pénal. Si le coupable a négligé d'informer dès qu'il le pouvait, l'autorité compétente, des dommages qu'il a causés, la servitude pénale est de quinze jours et l'amende de deux cents francs au moins. Sans préjudice des dispositions ci-dessus, les balises, feux, bouées ou autres engins y visés, détruits, emportés, endommagés, déplacés ou arrachés seront remplacés aux frais des personnes présumées coupables, à moins qu'elles ne prouvent que le dommage résulte d'un cas de force majeure.

Art. 389. Est puni d'une amende de cinquante francs à deux mille francs, tout capitaine dont le navire ne portera pas les marques extérieures d'identité requises par les règlements. La servitude pénale de huit jours à six mois peut en outre être prononcée contre le capitaine qui, volontairement, efface, altère ou masque ces marques.

Art. 390. Est puni d'une servitude pénale de huit jours à trois mois et d'une amende de cinquante francs à cinq mille francs ou d'une de ces peines seulement, tout capitaine qui contrevient aux dispositions des articles 183, 184, 185, 191, 192, 193, 194, 196 et 197 du titre 1<sup>er</sup> du présent livre, des articles 407 à 411 du présent titre ainsi qu'aux prescriptions légales et réglementaires maritimes ne faisant pas l'objet de sanctions spéciales.

Art. 391. Celui qui se fait remettre ou fait dresser des documents de bord au moyen de pièces qu'il sait falsifiées ou erronées ou au moyen de fausses déclarations est puni d'une

servitude pénale d'un mois à deux ans et d'une amende de cinq cents francs à cinq mille francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 392. Quiconque contrefait ou falsifie un livret de marin ou un document similaire ou fait sciemment usage d'un livret de marin ou de documents similaires contrefaits ou falsifiés est puni d'une servitude pénale d'un mois à un an.

Art. 393. Tout capitaine qui, pour autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire ou pour les personnes embarquées, n'a pas prêté assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer ou dans les eaux maritimes, en danger de se perdre est puni d'une servitude pénale d'un mois à deux ans et d'une amende de cinq cents à cinq mille francs.

Art. 394. Tout capitaine qui, après un abordage, et pour autant qu'il puisse le faire sans danger sérieux pour le navire ou les personnes embarquées, n'a pas mis en œuvre tous les moyens dont il dispose pour sauver l'autre navire, son équipage ou ses passagers est puni d'une servitude pénale d'un mois à deux ans et d'une amende de cinq cents francs à cinq mille francs. Est puni des mêmes peines tout capitaine qui après un abordage, aura omis de faire connaître à l'autre navire le nom et la nationalité de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

Art. 395. Est puni d'une servitude pénale de six mois à trois ans tout capitaine qui, pendant le voyage, alors que son navire se trouve en danger, l'aura abandonné sans nécessité ou sans avoir pris l'avis des officiers ou principaux de l'équipage. Est puni des mêmes peines, tout capitaine qui, en abandonnant son navire, aura négligé de sauver les personnes embarquées ainsi que les principaux documents, l'argent du bord, les objets et marchandises les plus précieux. Est puni d'une servitude pénale d'un mois à six mois et d'une amende de cinquante francs à cinq cents francs, tout capitaine qui, forcé d'abandonner son navire, ne sera pas resté à bord le dernier.

Art. 396. Le capitaine qui dans une intention frauduleuse s'est fait remettre des fonds sur le corps, ravitaillement ou l'équipement du navire, qui a rendu des marchandises ou qui a emprunté sur le chargement ou qui a mentionné dans ses comptes des avaries et des dépenses fictives, est puni d'une servitude pénale de trois mois à cinq ans et d'une amende de cinquante francs à cinq cents francs, ou d'une de ces peines seulement.

Art. 397. Tout capitaine chargé de la conduite d'un navire qui, dans une intention frauduleuse, le détourne à son profit est puni d'une servitude pénale de dix à quinze ans. Est puni de la même peine, tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse ou à dessein de nuire, jette à la mer ou détruit sans nécessité tout ou partie de chargement, des vivres ou effets du bord, ou fait fausse route.

Art. 398. Tout capitaine ou pilote chargé de la conduite d'un navire qui, dans une intention frauduleuse, l'aura échoué, détruit ou perdu ou gravement endommagé par tout moyen autre que l'incendie, est puni des peines prévues aux articles 103 et 108 du Code pénal suivant les distinctions y établies. Les personnes embarquées reconnues coupables de ces infractions encourrent une peine de dix à quinze ans de servitude pénale.

Les peines prévues à l'article 103 du Code pénal sont applicables à quiconque ayant eu connaissance du caractère frauduleux des faits visés à l'alinéa premier du présent article, en aura retiré un profit. Sont punis des peines prévues aux articles 103 et 108 du Code pénal, suivant les distinctions y établies, ceux <sup>1</sup>« qui »<sup>1</sup> dans une intention frauduleuse, provoquent les faits visés aux alinéas 1<sup>er</sup> et 2 du présent article ou y instiguent.

[1] Texte rectifié par l'éditeur.

Art. 399. Tout capitaine auteur d'acte de piraterie, est puni d'une servitude pénale de quinze à vingt ans. Les personnes embarquées, coupables des mêmes faits, sont punies d'une servitude pénale de dix à quinze ans. Si dans le cas des alinéas précédents, il y a eu homicide involontaire, la peine est la servitude pénale à perpétuité. S'il y a eu homicide volontaire, les coupables sont punis de mort.

Art. 400. Est puni de mort, le capitaine qui livre volontairement son navire aux pirates. Le coauteur et les complices sont punis de servitude pénale d'une durée de quinze à vingt ans. Sont punis de la même peine, les hommes d'équipage qui, contre le gré du capitaine, livrent le navire aux pirates.

Art. 401. Tout propriétaire ou armateur d'un navire qui, sans commission de l'autorité compétente, arme ou laisse armer en course ou en guerre, est puni de cinq à dix ans de servitude pénale. Est puni d'une servitude pénale de trois à cinq ans, tout homme d'équipage qui sciemment, prête ses services à un navire illégalement armé en course ou en guerre.

### Chapitre III

#### Compétence et procédure

##### Section 1<sup>re</sup>

##### De la compétence

Art. 402. Le droit de statuer sans recours, sur les fautes de discipline et de prononcer les peines est attribué:

- 1° aux commissaires maritimes;
- 2° aux consuls résidant dans les ports étrangers;
- 3° au capitaine du navire.

Art. 403. Ce droit s'exerce:

- 1) par le commissaire maritime ou le consul, sur dénonciation du capitaine, quand le navire est dans un port;
- 2) par le capitaine, quand le navire est en mer ou dans un port où ne réside ni commissaire maritime, ni consul, à charge pour lui de rendre compte aux susdites autorités du premier port où le navire relâchera.

Les commissaires maritimes statuent sur les fautes disciplinaires commises au cours du voyage au sujet desquelles le capitaine ou les consuls n'ont pas pris de décision.

Art. 404. Les cours et les tribunaux connaissent des infractions maritimes conformément aux dispositions du droit commun. Nonobstant la règle formulée à l'alinéa précédent, les juridictions de Léopoldville, Matadi et Boma, ont plénitude de compétence territoriale.

Art. 405. Si le fait déféré aux tribunaux ne constitue qu'une faute de discipline, le juge applique la peine disciplinaire.

## Section 2

### De la procédure

Art. 406. Toute faute de discipline est mentionnée par le capitaine au livre de bord. L'autorité qui statue y inscrit sa décision après avoir entendu l'intéressé. Celui-ci est requis de signer. S'il ne sait pas signer ou refuse de le faire, il en est fait mention.

Art. 407. Lorsqu'une infraction est commise pendant le voyage, le capitaine assisté de l'officier qui aura fait son rapport, procède aussitôt à une information sommaire et reçoit les dépositions des témoins. Il dresse procès-verbal du tout, le signe avec l'officier déclarant et les comparants, et en fait mention au livre de bord.

Art. 408. Au premier port du Congo où le capitaine aborde, il remet deux exemplaires des procès-verbaux qu'il aura dressés au commissaire maritime; celui-ci garde un exemplaire et transmet l'autre immédiatement au procureur d'État à Léopoldville et, s'il le juge nécessaire, fait saisir le prévenu.

Art. 409. Au premier port situé hors du Congo où le capitaine aborde, il remet au consul les procès-verbaux qu'il aura dressés. Le consul en informe immédiatement le procureur d'État à Léopoldville, complète éventuellement l'information et adresse les pièces à ce magistrat. S'il le juge nécessaire, le consul fait débarquer le prévenu pour l'envoyer dans un port du Congo.

Art. 410. Si les faits sont constatés alors que le navire se trouve au Congo, ou dans une localité où réside un consul, le dépôt du procès-verbal doit être effectué au plus tard le lendemain du jour où l'infraction a été découverte. S'ils le sont pendant ou après l'appareillage, en mer ou en une localité où il n'y a pas de consul, le dépôt du procès-verbal doit être effectué au plus tard le lendemain du jour de l'arrivée du navire dans un port du Congo ou dans un port où réside un consul.

Art. 411. Les consuls et les commissaires maritimes dressent acte de la comparution du capitaine et de ses déclarations. Les procès-verbaux dressés par les consuls sont enregistrés à la chancellerie du consulat et transmis par la voie appropriée au procureur d'État à Léopoldville. Une copie certifiée conforme en est en outre délivrée par le consul au capitaine, «lequel» est tenu de la déposer entre les mains du commissaire maritime dans les vingt-quatre heures de l'arrivée du navire dans un port du Congo. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 412. En l'absence de procès-verbal dressé par le capitaine, les commissaires maritimes, les consuls ainsi que les agents de l'autorité compétente, agissant d'office ou sur



dénonciation, procèdent à une information sommaire. Les commissaires maritimes transmettent d'urgence leur rapport au procureur d'État à Léopoldville. Les consuls le transmettent sans délai, comme il est dit à l'article précédent.

Art. 413. Les commissaires maritimes et les consuls poursuivent d'office ou sur dénonciation les infractions commises par les capitaines et procèdent comme il est dit à l'article précédent. Les commissaires maritimes et les consuls font débarquer le capitaine si, par suite de la gravité des faits qui lui sont reprochés, la sécurité du navire ou des personnes embarquées l'exige. Les consuls assurent son renvoi dans un port du Congo par la voie la plus rapide et prennent autant que possible, d'accord avec l'armateur, les mesures nécessaires pour le remplacement du capitaine ainsi débarqué.

### Section 3 De la prescription

Art. 414. L'action publique et les peines se prescrivent conformément au droit commun. En matière disciplinaire, la prescription des poursuites est de six mois à compter du jour où la faute a été commise; celle de la peine est d'un an à compter de son prononcé.

## Livre III Des transports

### Titre I<sup>er</sup> De l'affrètement

#### Chapitre unique

Art. 415.  
Le contrat d'affrètement a pour objet la location d'un navire avec «ou» sans exécution d'un transport. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 416. Tout contrat d'affrètement doit être constaté par un écrit. Celui-ci, dénommé «charte-partie», est établi en double exemplaire et énonce notamment les mentions indiquées à l'article 418.

Art. 417. Dans tout contrat d'affrètement, le fréteur s'oblige à procurer à l'affréteur la jouissance d'un navire, pendant un certain temps moyennant certain prix.

Art. 418. La charte-partie doit énoncer au moins:

- 1) le nom, le type, la classification, le tonnage et la vitesse du navire;
- 2) les noms des fréteur et affréteur;
- 3) les lieux et dates de la mise à disposition et de la restitution du navire, ainsi que sa position au moment de la signature de la charte-partie;
- 4) le prix du fret et son mode de règlement.

Art. 419. L'affrètement peut être conclu pour un navire armé ou «coque nue».

Art. 420. À moins qu'il n'en soit différemment convenu entre parties, l'affrètement «coque nue» comporte pour le fréteur l'obligation de mettre à la disposition de l'affrèteur, au jour et au lieu prévus, le navire convenu en parfait état de navigabilité. L'engagement et les frais de «l'équipage», «l'équipement» et l'approvisionnement du navire, ainsi que tous débours inhérents à son «exploitation» et à son entretien sont à charge de l'affrèteur. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 421. Dans l'affrètement d'un navire armé, le fréteur doit — à moins qu'il n'en soit autrement convenu entre parties — mettre à la disposition de l'affrèteur, au jour et au lieu prévus, le navire convenu, en parfait état de navigabilité, dûment armé, équipé de tout le matériel nécessaire à la navigation et pourvu de l'équipage réglementairement requis au lieu de la mise à disposition. Les approvisionnements et débours inhérents à l'exploitation et à l'entretien du navire sont à charge de l'affrèteur.

## Titre II

### Du transport de marchandises

#### Chapitre I<sup>er</sup>

##### Du contrat de transport

###### Section 1<sup>re</sup>

###### Nature du contrat

Art. 422. Le contrat de transport maritime est celui par lequel un transporteur, armateur ou non, s'oblige envers un expéditeur à transporter par mer des marchandises, moyennant un prix, appelé fret.

Art. 423. Il est régi par la convention des parties. Celle-ci ne peut toutefois déroger au prescrit des articles 424 et 452 jusqu'à l'article 461.

Art. 424. Quiconque se charge d'un transport est garant des faits de ceux qu'il se substitue. Il jouit des exonérations et limitations de responsabilité que la loi reconnaît à ceux-ci.

###### Section 2

###### Des obligations du transporteur

Art. 425. Le transporteur répond de l'état de navigabilité du navire et de son appropriation au transport convenu.

Il est tenu:

1° d'apporter à la marchandise les soins que sa nature requiert;

2° de la recevoir au jour et au lieu convenus et d'en opérer le transport dans le délai convenu;

3° de remettre une reconnaissance de la réception de la marchandise à celui qui la lui délivre ou la lui fait délivrer.

Il répond de l'arrivée dans le délai convenu, sauf le cas fortuit ou la force majeure.

Si l'exécution n'est empêchée que pour un temps, la convention subsiste et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts à raison du retard.

Art. 426. Si avant le départ du navire, il y a interdiction de commerce avec le pays de destination, chacune des parties peut résilier la convention sans dommages-intérêts. La partie qui a résilié est tenue des frais de chargement et de déchargement de la marchandise, ainsi que des frais de manutention des autres marchandises qu'il faudrait déplacer.

Art. 427. La nécessité de faire radouber le navire au cours du voyage n'autorise pas l'expéditeur à résilier la convention, sauf si cette nécessité est due à la faute du transporteur.

Art. 428.

Si le navire est déclaré innavigable, le transporteur est tenu d'assurer la continuation du transport par un autre navire. L'expéditeur est tenu de supporter les frais supplémentaires, sauf si l'innavigabilité est due à une faute du transporteur.

Art. 429.

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui par suite de force majeure, de cas fortuit ou d'innavigabilité du navire survenue au cours du voyage, n'arrivent pas à destination. Le transporteur est tenu de restituer le fret qui lui aurait été avancé.

Art. 430. L'expéditeur est tenu:

- 1) de délivrer la marchandise au transporteur ou de la lui faire délivrer aux temps et lieux convenus;
- 2) d'acquitter le fret convenu.

Art. 431. L'expéditeur qui rompt le contrat sans avoir rien remis au transporteur paie la moitié du fret convenu.

Art. 432. L'expéditeur qui, après une délivrance partielle, retire la marchandise ou n'en fournit pas le complément paie le fret en entier.

Art. 433. Si la marchandise a déjà été mise à bord, l'expéditeur qui la retire est en outre tenu des frais de chargement et de déchargement ainsi que de ceux de manutention des autres marchandises qu'il faudrait déplacer et de ceux du retardement.

Art. 434. Si la marchandise remise au transporteur, ou partie de celle-ci n'est pas celle qui a été convenue, le transporteur peut soit la refuser, soit en exiger le fret au plus haut prix pratiqué pour les marchandises de même nature.

Art. 435. Si le destinataire refuse de recevoir ses marchandises, le transporteur peut par autorité de justice, en faire vendre une partie pour le paiement de son fret et faire ordonner le dépôt du surplus.

Art. 436. Le transporteur ne peut retenir la marchandise faute de paiement de son fret. Il peut, au temps du déchargement, en demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paiement de son fret.

Art. 437. Le transporteur est préféré, pour son fret et le remboursement des avaries s'il y a lieu sur les marchandises transportées, pendant la quinzaine qui suit leur délivrance, si elles n'ont pas passé en mains tierces. En cas de faillite du débiteur du fret 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.

## Chapitre II

### De l'affrètement double d'un transport

Art. 438. Dans le contrat d'affrètement-transport, le fréteur, armateur ou non, s'engage envers l'affréteur à effectuer un ou plusieurs transports par un ou plusieurs navires convenus. Ce contrat peut être conclu à temps ou pour un nombre de voyage déterminé.

Art. 439. La charte-partie, émise dans les conditions de l'article 438, mentionne, outre les indications prévues à l'article 418:

- les noms du ou des ports de chargement et de déchargement,
- la nature et la quantité des marchandises,
- le taux du fret et sa base de calcul,
- la durée de la staries, des surestaries et contre-estaries.

Art. 440. La charte-partie peut être établie à personne dénommée ou à ordre.

Art. 441. Nonobstant l'existence d'une charte-partie, le chargeur peut exiger qu'il soit émis lors du chargement, un titre de transport qui sera ou un connaissement ou un récépissé, selon les distinctions établies aux articles 462 à 461. Les « clauses » et conditions du connaissement ou du récépissé qui seraient incompatibles avec celles de la charte-partie, prévaudront sur ces dernières. Toutes autres clauses ou conditions de la charte-partie ne seront opposables aux ayants droit de l'affréteur que si elles ont été reproduites ou annexées au titre de transport. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 442. Que la convention soit conclue à temps ou au voyage, si le navire est arrêté dans le cours de son voyage il n'est dû aucun fret pour le temps de sa détention.

Art. 443. « Si le commerce avec le pays pour lequel le navire fait route vient à être interdit et que le navire soit obligé de revenir avec son chargement, il n'est dû au transporteur que le fret de l'aller, quoique la convention ait été conclue pour un voyage aller et retour. » ▼[1](#)

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 444. Dans le cas de blocus du port de la destination ou d'une autre force majeure, qui empêche « le » navire d'entrer dans ce port, le transporteur est tenu, s'il n'a pas reçu d'ordre ou si les ordres reçus ne peuvent être exécutés, d'agir au mieux des intérêts de l'expéditeur, soit en se rendant dans un port voisin, soit en revenant au point de départ. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

## Chapitre III

### Des connaissements et récépissés

#### Section 1<sup>re</sup>

##### Dispositions communes aux deux titres de transport

Art. 445. Les titres de transport sont de deux espèces: le connaissement et le récépissé. Le connaissement peut être établi à personne dénommée, à ordre ou au porteur. Le récépissé est établi à personne dénommée; il est cessible dans les formes prévues à l'article 363 du livre III du Code civil.

Art. 446. Le connaissement ou le récépissé doit exprimer:

- le nom et le domicile du chargeur;
- le nom et l'adresse du destinataire;
- le nom, la nationalité et le tonnage du navire;
- la nature et la quantité des marchandises embarquées;
- les marques et numéros des colis embarqués;
- le lieu du départ et celui de la destination;
- la date du chargement;
- les stipulations relatives au fret.

Il exprime le nombre des exemplaires délivrés.

Art. 447.

Chaque connaissement ou récépissé est fait en quatre originaux au moins: un pour le chargeur, un pour le destinataire, un pour le capitaine, un pour l'armateur. L'exemplaire du connaissement ou du récépissé, destiné au capitaine, est signé par le chargeur, les autres exemplaires sont signés par le capitaine au plus tard dans les vingt-quatre heures du chargement. Lorsqu'il y a plusieurs exemplaires pour le destinataire, chacun de ces exemplaires énonce s'il est fait par 1<sup>er</sup>, par 2<sup>e</sup> ou par 3<sup>e</sup>, etc. Le chargeur est tenu de fournir au capitaine, dans le même délai, les acquits des marchandises chargées.

Art. 448. Sans préjudice des dispositions des articles 452 à 461 ci-dessous, le connaissement et le récépissé rédigés dans la forme ci-dessus prescrite font foi entre toutes «les» parties intéressées au chargement et entre elles et les assureurs. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 449. En cas de diversité entre le connaissement ou le récépissé signé par le chargeur et ceux qui sont signés par le capitaine, chaque original fait foi contre la partie qui l'a signé.

Art. 450. Le porteur du connaissement, même en vertu d'un endossement en blanc, ou d'un récépissé a seul le droit de se faire délivrer le chargement par le capitaine.

S'il est produit plusieurs exemplaires d'un connaissement ou d'un récépissé, le capitaine doit s'adresser, au Congo au tribunal de première instance; en pays étranger, au consul ou au magistrat du lieu, pour faire nommer un consignataire auquel il fera délivrance du chargement contre le paiement du fret.

Art. 451. En cas de naufrage ou de relâche forcée, tout porteur d'un connaissement alors même qu'il serait à personne dénommée, de même que tout porteur d'un récépissé, peut exercer tous les droits du chargeur, se faire délivrer la marchandise par le capitaine et en toucher le produit, à la charge de fournir caution et en se faisant autoriser, au Congo par le tribunal de première instance, en pays étranger par le consul ou le magistrat du lieu, qui prescrira telles mesures conservatoires des droits des tiers qu'il jugera convenables.

## Section 2

### Du connaissement négociable

Art. 452. Le connaissement négociable émis pour le transport des marchandises effectué par tout navire, de quelque nationalité qu'il soit, au départ ou à destination d'un port du Congo est régi par les règles suivantes.

Art. 453. Dans la présente section, les mots suivants sont employés dans le cas précis indiqué ci-dessous:

- a) «Transporteur» comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur partie à un contrat de transport avec un chargeur;
- b) «Contrat de transport» s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer, il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement;
- c) «Marchandises» comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée;
- d) «Navire» signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer;
- e) «Transport de marchandises» couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Art. 454. Sous réserve des dispositions de l'article 468, le transporteur, dans tous les contrats de transport des marchandises par mer, sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement desdites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

Art. 455.

1° Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour:

- a) mettre le navire en état de navigabilité;
- b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;
- c) approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

2° Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 456, procédera de façon appropriée et soigneuse, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3° Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur, ou le capitaine ou agent du transporteur, devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses:

a) les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

b) ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité, ou le poids, suivant le cas, tels qu'ils sont fournis par écrit, par le chargeur;

c) l'état et le conditionnement apparent des marchandises. Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4° Un tel connaissement «vaut présomption» sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au n°3, <sup>1</sup>« a », <sup>1</sup>b et c.

5° Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids, tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemnisera le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6° Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur, sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé «Embarqué» pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement «Embarqué». Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et, lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 455, 3°, considéré aux fins de cette section comme constituant un connaissement libellé «Embarqué».

7° Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises, provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs et obligations édictés dans ce paragraphe, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente section, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

[1] Conforme à l'erratum.

Art. 456.

1° Ni le transporteur ni le navire ne sont responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 455, 1°. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2° Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant:

- a) des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;
- b) d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;
- c) des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;
- d) d'un «acte de Dieu»;
- e) de faits de guerre;
- <sup>1</sup>f) »<sup>1</sup> «du fait d'ennemis publics»;
- g) d'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;
- h) d'une restriction de quarantaine;
- i) d'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;
- j) de grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;
- k) d'émeutes ou de troubles civils;
- l) d'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;
- m) de la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;
- n) d'une insuffisance d'emballage;
- o) d'une insuffisance ou imperfection de marques;
- p) de vices cachés échappant à une diligence raisonnable;
- q) de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de démontrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur, ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur, n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3° Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendrait ou résulteraient de toute cause quelconque, sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

4° Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente section ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.



5° <sup>2</sup>[Le transporteur, comme le navire, ne seront tenus en aucun cas responsables des pertes ou des dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme supérieure à Zaires 387 par colis ou unité, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement.]<sup>2</sup>

Cette déclaration, ainsi insérée dans le connaissement, constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum, différente de celle inscrite dans cet article, peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé. Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une déclaration fautive de leur nature ou de leur valeur.

6° Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites, ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelques-unes de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes s'il y a lieu.

[1] Conforme à l'erratum.

[2] Modifié par la L. 77-009 du 6 avril 1977, art. 1<sup>er</sup>.

Art. 457. Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente section, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur. Aucune disposition de la présente section ne s'applique aux chartes-parties; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente section. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

Art. 458. Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur, seront libres, pour des marchandises déterminées quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses «obligation» quant à l'état de «navigabilité» du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au «chargement», à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère. ▼<sup>1</sup>

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal. Toutefois, cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales normales, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

[1] Conforme à l'erratum.

Art. 459. Aucune disposition de la présente section ne défend à un transporteur ou à un chargeur, d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilité du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées en mer.

Art. 460. Les dispositions de la présente section ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent des dispositions en vigueur relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires

Art. 461. Tout connaissance émis dans les conditions ci-dessus portera la mention qu'il est régi par les articles 452 à 461 du présent Code.

### Section 3

#### Des récipissés non négociables

Art. 462. Le récépissé est régi par la convention des parties sans que cependant le transporteur puisse s'exonérer de ses fautes personnelles ou de sa responsabilité résultant de l'état d'innavigabilité du navire.

### Section 4

#### Des transports effectués par l'État et des bagages

Art. 463. Les dispositions du présent titre s'appliquent aux transports effectués par l'État ou toutes autres personnes de droit public.

Art. 464. Elles s'appliquent de même, à l'exception de celles de la section 2, aux bagages des passagers confiés à la garde du transporteur. Celui-ci n'est point tenu du dommage survenu aux effets dont le passager a conservé la garde, à moins que ce dommage n'ait été causé par le fait de l'équipage.

### Chapitre IV

#### Des réserves et des constats

Art. 465. L'enlèvement des marchandises constituera jusqu'à preuve contraire une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissance ou au récépissé, à moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des

marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport. Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance, jours fériés non compris. Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception. En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification «du» nombre de colis. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 466. Le transporteur et le réceptionnaire pourront, par simple requête présentée au juge-président du tribunal de district dans le ressort duquel se trouve le port de déchargement, obtenir la désignation d'un ou de trois experts ayant mission de constater l'état des choses transportées, de déterminer les causes du dommage ou de la perte et d'en taxer le montant. La partie adverse sera appelée à l'expertise par lettre recommandée. L'ordonnance peut prescrire le dépôt ou le séquestre des marchandises ainsi que leur transport dans un local public ou privé. Elle peut en ordonner la vente jusqu'à concurrence du fret. L'opposition sera portée devant le tribunal qui a rendu l'ordonnance. Elle devra être faite au plus tard le surlendemain du jour où l'avis de l'ordonnance a été reçu, jours fériés non compris.

### Titre III

#### De l'avarie commune

#### Chapitre I<sup>er</sup>

##### De la contribution et des bonifications

#### Section 1<sup>re</sup>

##### Règles communes

Art. 467. L'avarie commune sera réglée conformément aux articles 468 à 473, sauf application des règles particulières portées aux articles 474 à 495.

Art. 468. Il y a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun, dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune.

Art. 469. Les sacrifices et dépenses d'avarie commune seront supportés au marc le franc sur les bases déterminées ci-après, par les divers intérêts appelés à contribuer, à «savoir»: le navire, les marchandises, ainsi que le fret et le prix du passage en risque pour l'armateur. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 470. Seuls les dommages, pertes ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune, seront admis en avarie commune. Les pertes ou dommages subis par le navire ou la cargaison, par suite de retard, soit au cours du voyage, soit postérieurement, tels que le chômage, et toute perte indirecte quelconque, telle que la différence de cours, ne seront pas admis en avarie commune.

Art. 471. Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense aura été la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'aventure, il n'y en aura pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice des recours pouvant être ouverts contre cette partie à raison d'une telle faute.

Art. 472. Toute dépense supplémentaire encourue en substitution d'une autre dépense qui aurait été admissible en avarie commune sera réputée elle-même avarie commune et admise à ce titre, sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avarie commune ainsi évitée.

Art. 473. Le règlement des avaries communes doit être établi, tant pour l'estimation des pertes que pour la contribution sur la base des valeurs au moment et au lieu où se termine l'aventure.

## Section 2 Règles particulières

Art. 474. Jet de cargaison

Aucun jet de cargaison ne sera bonifié en avarie commune, à moins que cette cargaison n'ait été transportée conformément aux usages reconnus du commerce. Le propriétaire ne peut exercer son recours que contre le transporteur.

Art. 475. Dommage causé par jet et sacrifice pour le salut commun.

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison, ou à l'un d'eux, par un sacrifice ou en conséquence d'un sacrifice fait pour le salut commun, et par l'eau qui pénètre dans la cale par les écoutilles ouvertes en vue d'opérer un jet pour le salut commun ou par toute autre ouverture pratiquée à cette même fin.

Art. 476. Extinction d'incendie à bord.

Sera admis en avarie «commune» le dommage causé au navire et à la cargaison, ou à l'un d'eux, par l'eau ou autrement, y compris le dommage causé en submergeant ou en sabordant un navire en feu en vue d'éteindre un incendie à bord; toutefois, aucune bonification ne sera faite pour dommage causé à toutes parties du navire et du chargement en vrac, ou à tous colis séparés de marchandises qui ont été en feu. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 477. Coupement de débris.

La perte ou le dommage résultant du coupement des débris ou restants d'espars ou d'autres objets qui ont été enlevés par fortune de mer ne sera pas bonifié en avarie commune.

Art. 478. Échouement volontaire

Quand un navire est intentionnellement mis à la côte, et que les circonstances sont telles que si cette mesure n'était pas adoptée, il serait inévitablement drossé à la côte ou sur les rochers, aucune perte ou avarie résultant pour le navire, le chargement et le fret, ou pour

l'un d'eux, de cet échouement intentionnel ne sera admise en avarie commune, mais les pertes ou dommages encourus en renflouant un tel navire seront admis en avarie commune. Dans tous les autres cas où un navire est intentionnellement mis à la côte pour le salut commun, la perte ou le dommage qui en résulte sera admis en avarie commune.

Art. 479. Forcement de voiles. – Avarie ou pertes de voiles.

L'avarie ou la perte de voiles et d'espars, ou de l'un d'eux, ayant pour cause les efforts faits pour renflouer un navire échoué ou l'amener sur un plus haut fond en vue du salut commun, sera admise en avarie commune; mais lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou avarie causée au navire, au chargement et au fret, ou à l'un d'eux par forcement de voiles ne sera admise en avarie commune.

Art. 480. Dommages aux machines et aux chaudières.

Le dommage causé aux machines et aux chaudières d'un navire échoué dans une position périlleuse par les efforts faits pour le renflouer, sera admis en avarie commune, lorsqu'il sera établi qu'il procède de l'intention réelle de renflouer le navire pour le salut commun au risque d'un tel dommage; mais lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou avarie causée par le fonctionnement des machines et chaudières, y compris la perte ou avarie due à un forcement de machines ou une mesure de ce genre ne sera en aucune circonstance admise en avarie commune.

Art. 481. Dépenses pour alléger un navire échoué et dommage résultant de cette mesure.

Lorsqu'un navire est échoué et que la cargaison, ainsi que le combustible et les approvisionnements du navire, ou l'un d'eux, sont déchargés dans des circonstances telles que cette mesure constitue un acte d'avarie commune, les dépenses supplémentaires de l'allégement, de location des allèges, et, le cas échéant, celles de réembarquement ainsi que la perte ou le dommage en résultant, seront admis en avarie commune.

Art. 482. Objets du navire et approvisionnements brûlés comme combustible.

Les objets et approvisionnements du navire, ou l'un d'eux, qu'il aura été nécessaire de brûler comme combustible pour le salut commun en cas de péril, seront admis en avarie commune quand, et seulement quand le navire aura été pourvu d'un ample approvisionnement de combustibles. Mais la quantité estimable de combustible qui aurait été consommée, calculée au prix courant au dernier port de départ du navire et à la date de ce départ sera portée au crédit de l'avarie commune.

Art. 483. Dépenses au port de refuge, etc.

a) Quand un navire sera entré dans un port ou lieu de refuge ou qu'il sera retourné à son port ou lieu de chargement par suite d'accident, de sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires qui auront rendu cette mesure nécessaire pour le salut commun, les dépenses encourues pour entrer dans ce port ou lieu seront admises en avarie commune; et, quand il en sera reparti avec tout ou partie de sa cargaison primitive, les dépenses correspondantes pour quitter ce port ou lieu qui auront été la conséquence de cette entrée ou de ce retour seront de même admises en avarie commune.

«Quand un navire est dans un port ou lieu de refuge quelconque et qu'il est nécessairement déplacé vers un autre port ou lieu parce que les réparations ne peuvent être effectuées au premier port ou lieu, les dispositions de cet article s'appliqueront au deuxième port ou lieu

comme s'il était un port ou lieu de refuge. Les dispositions de l'article 484 s'appliqueront à la prolongation de voyage occasionnée par ce déplacement». ▼<sup>1</sup>

<sup>2</sup>« b) »<sup>2</sup> Les frais «faits» pour manutentionner à bord ou pour décharger la cargaison, le combustible ou les approvisionnements soit à un port, soit à un lieu de chargement, d'escale, ou de refuge, seront admis en avarie commune, si la manutention ou le déchargement était nécessaire pour le salut commun ou pour permettre de réparer les avaries au navire causées par sacrifice ou par accident si ces répartitions étaient nécessaires pour permettre de continuer le voyage en sécurité.

c) Toutes les fois que les frais de manutention ou de déchargement de la cargaison, du combustible ou des approvisionnements seront admissibles en avarie commune, les frais de leur rechargement et de leur arrimage à bord du navire, ainsi que tous frais de magasinage (y compris l'assurance, si elle a été raisonnablement conclue) seront également ainsi admis. Mais si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, aucun frais de magasinage encouru après la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ne sera admis en avarie commune. En cas de condamnation du navire ou d'abandon du voyage avant l'achèvement du déchargement de la cargaison, les frais de magasinage dont il est question ci-dessus, seront admis en avarie commune jusqu'à la date de l'achèvement du déchargement.

<sup>3</sup>« d) »<sup>3</sup> Si un navire en état d'avarie se trouve dans un port ou lieu où il serait pratiquement possible de le réparer de manière à lui permettre de poursuivre son voyage avec toute sa cargaison et que, en vue de réduire les dépenses, on prenne le parti, soit de le remorquer jusqu'à son port de destination, soit de transborder la cargaison en tout ou partie sur «un» autre navire, ou de la réexpédier de toute autre manière, en pareil cas, la dépense supplémentaire de ces remorquage, transbordement et réexpédition, ou de l'un d'eux (jusqu'à concurrence du montant de la dépense supplémentaire épargnée) sera supportée par les divers intéressés dans l'aventure, proportionnellement à la dépense extraordinaire épargnée.

[1] Conforme à l'erratum.

[2] Conforme à l'erratum.

[3] Texte rectifié par l'éditeur.

Art. 484. Salaires et entretien de l'équipage et autres dépenses pour se rendre au port de refuge et dans ce port.

a) Les salaires et frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage raisonnablement encourus, ainsi que le combustible et les approvisionnements consommés durant la prolongation du voyage occasionnée par l'entrée du navire dans un port de refuge, ou par son retour au port ou lieu de chargement, doivent être admissibles en avarie commune par application de l'article 483.

b) Quand un navire sera entré ou aura été retenu dans un port ou lieu, par suite d'un accident, sacrifice ou autres circonstances extraordinaires qui ont rendu cela nécessaire pour le salut commun, ou pour permettre la réparation des avaries causées au navire par sacrifice ou accident, quand la réparation est nécessaire à la poursuite du voyage en sécurité, les salaires et frais d'entretien des capitaine, officiers et équipage, raisonnablement encourus pendant la période supplémentaire d'immobilisation en ce port ou lieu, jusqu'à ce que le navire soit ou aurait dû être mis en état de poursuivre son voyage, seront admis en avarie commune. Quand le navire est condamné ou ne poursuit pas son voyage primitif, la période

supplémentaire d'immobilisation sera réputée ne pas dépasser la date de la condamnation du navire ou de son abandon du voyage ou, si la cargaison n'est alors pas déchargée, la date d'achèvement de son déchargement. Le combustible et les approvisionnements consommés pendant la période supplémentaire d'immobilisation seront admis en avarie commune à l'exception du combustible et des approvisionnements consommés en effectuant des réparations non admissibles en avarie commune. Les frais de port encourus durant cette période supplémentaire d'immobilisation seront de même admis en avarie commune, à l'exception des frais qui ne sont encourus qu'en raison de réparations non admissibles en avarie commune.

c) Pour l'application de la présente règle, ainsi que des autres règles, les salaires comprennent les paiements faits aux capitaine, officiers et équipage ou à leur profit, que ces paiements soient imposés aux armateurs par la loi ou qu'ils résultent des conditions et clauses des contrats de louage de service.

d) Quand des heures supplémentaires sont payées aux capitaine, officiers ou équipage pour l'entretien du navire, ou pour des réparations dont le coût n'est pas admissible en avarie commune, ces heures supplémentaires ne seront admises en avarie commune que jusqu'à concurrence de la dépense qui a été évitée et qui eût été encourue et admise en avarie commune si la dépense de ces heures supplémentaires n'avait pas été exposée.

Art. 485. Dommage causé à la cargaison en la déchargeant, etc.

Le dommage ou la perte subis par la cargaison, le combustible ou les approvisionnements dans les opérations de manutention, déchargement, emmagasinage, rechargement et arrimage sera admis en «avarie» commune lorsque le coût respectif de ces opérations sera admis en avarie commune et dans ces cas seulement. ▼[1](#)

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 486. Déduction du coût des réparations.

Dans le règlement des réclamations pour avarie commune, les réparations admises en avarie commune seront sujettes à des déductions pour différence du «neuf au vieux» selon les règles suivantes quand du vieux matériel sera, en totalité ou en partie, remplacé par du neuf. Les déductions sont fixées d'après l'âge du navire, depuis la date de son premier enregistrement jusqu'à la date de l'accident, excepté pour les approvisionnements et matières consommables, isolants, canots de sauvetage et similaires, équipements de gyrocompas, de radio-communications, de radiogoniométrie, de sondage par écho et similaires, les machines et chaudières pour lesquelles les déductions seront calculées d'après l'âge des différentes parties auxquelles elles s'appliquent. Aucune déduction ne sera faite sur les approvisionnements, matières consommables et appareils qui n'auront pas été utilisés.

Les déductions seront effectuées sur le coût du matériel nouveau ou de ses parties, y compris la main-d'œuvre, les frais généraux mais à l'exclusion de la dépense exposée pour accéder à la pièce à remplacer. Les frais de la cale sèche, de slip et de déplacement du navire seront admis en entier. Aucun nettoyage ou peinture de la coque ne sera admis si la coque n'a pas été peinte dans les six mois qui ont précédé la date de l'accident.

*A. La première année.*

Toutes les réparations seront admises en entier, excepté le piquage, le nettoyage et la peinture ou l'enduit de la coque dont un tiers sera déduit.

*B. Entre 1 et 3 ans d'âge.*

Déduction pour piquage, nettoyage et peinture de la coque, comme ci-dessus, clause A.

Un tiers sera déduit des voiles, du gréement, des cordages, des écoutes et haussières (autres que les filins métalliques et chaînes), des bâches, prélaris, approvisionnements, matières consommables et peinture. Un sixième sera déduit des parties en bois de la coque, y compris le vaigrage de la cale, des mâts en bois, des espars et canots, des meubles et tapisseries, de la vaisselle, des articles de verre et de métal, des gréements, filins et haussières métalliques, des équipements de gyrocompas, de radio-communication, de radiogoniométrie, de sondage par écho et similaires, des chaînes d'ancre et chaînes, des isolants, des machines auxiliaires, des appareils à gouverner et de leurs accessoires, des treuils et grues et leurs accessoires, des machines électriques et de leurs accessoires autres que les machines électriques de propulsion; les autres réparations seront admises en entier.

Le doublage en métal pour les navires en bois ou mixtes sera réglé en admettant en entier le coût d'un poids brut du doublage retiré du navire, sous déduction du produit de vente du vieux métal. Les clous, le feutre et la main-d'œuvre pour pose du nouveau doublage subiront une réduction d'un tiers.

*C. Entre 3 et 6 ans.*

Déduction comme ci-dessus, clause B, excepté qu'un tiers sera déduit des parties en bois de la coque, y compris le vaigrage de la cale, des mâts en bois, des espars et canots, des meubles et tapisseries, et qu'un sixième sera déduit des parties en fer des mâts et espars et de toute la machinerie (y compris les chaudières et leurs accessoires).

*D. Entre 6 et 10 ans.*

Déduction, comme ci-dessus, clause C, excepté qu'un tiers sera déduit de tout gréement, cordage, écoutes et haussières, parties en fer des mâts et espars, des équipements de gyrocompas, de radio-communication, de radiogoniométrie, de sondage par écho et similaires, des isolants, des machines auxiliaires, des appareils à gouverner, des treuils, grues et accessoires et de toutes autres machines (y compris les chaudières et leurs accessoires).

*E. Entre 10 et 15 ans.*

Un tiers sera déduit de tous remplacements, excepté des parties en fer de la coque, du ciment et des chaînes d'ancre pour lesquels un sixième sera déduit, et des ancres qui seront admises en entier.

*F. Au-delà de 15 ans.*

Un tiers sera déduit de tous remplacements, excepté pour les chaînes d'ancre pour lesquelles il sera déduit un sixième et pour les ancres qui seront admises en entier.

**Art. 487. Réparations provisoires.**

Lorsque des réparations provisoires sont effectuées à un navire, dans un port de chargement, d'escale ou de refuge, pour le salut commun ou pour des avaries causées par un sacrifice d'avarie commune, le coût de ces réparations sera bonifié en avarie commune.

Lorsque des réparations provisoires d'un dommage fortuit sont effectuées simplement pour permettre l'achèvement du voyage, le coût de ces réparations sera admis en avarie commune, mais seulement jusqu'à concurrence de l'économie sur les dépenses qui auraient été encourues et admises en avarie commune si ces réparations n'avaient pas été effectuées en ce lieu. Il ne sera pas tenu compte des frais éventuellement épargnés sur tous autres intérêts engagés dans l'avarie commune. Aucune déduction pour différence de vieux au neuf ne sera faite du coût des réparations provisoires admissibles en avaries commune.

**Art. 488. Perte de fret.**



La perte de fret résultant d'une perte ou d'un dommage subi par la cargaison sera admise en avarie commune tant si elle est causée par un acte d'avarie commune, que «si» cette perte ou ce dommage est ainsi admis. ▼[1](#)

Devront être déduites du montant du fret brut perdu, les dépenses que le propriétaire de ce fret aurait encourues pour le gagner, mais qu'il n'a pas exposées par suite du sacrifice.

[\[1\]](#) Conforme à l'erratum.

Art. 489. Valeur à admettre pour la cargaison perdue ou avariée par sacrifice. Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte de marchandises sacrifiées sera celui de la perte que le propriétaire des marchandises aura éprouvée de ce fait en prenant pour base le prix du marché au dernier jour du déchargement du navire ou à la fin de l'aventure lorsqu'elle se termine à un autre lieu. que celui de la destination primitive. Quand des marchandises ainsi avariées sont vendues et que le montant du dommage n'a pas été autrement convenu, la perte à admettre en avarie commune sera la différence entre le produit net de la vente et la valeur nette au dernier jour du déchargement du navire ou à la fin de l'aventure, lorsqu'elle se termine à un autre lieu que celui de la destination primitive.

Art. 490. Valeurs contributives.

La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs nettes réelles des propriétés à la fin du voyage, auxquelles sera ajouté le montant admis en avarie commune des propriétés sacrifiées s'il n'y est pas déjà compris. Du fret et du prix de passage en risque pour l'armateur seront déduits les frais et les gages de l'équipage qui n'auraient pas été encourus pour gagner le fret si le navire et la cargaison s'étaient totalement perdus au moment de l'acte de l'avarie commune et qui n'ont pas été admis en avarie commune. De la valeur des propriétés seront également déduits tous les frais y relatifs, postérieurs à l'événement qui donne ouverture à l'avarie commune, mais pour autant seulement qu'ils n'auront pas été admis en avarie commune. Les bagages des passagers et les effets personnels pour lesquels il n'est pas établi de connaissance ne contribueront pas à l'avarie commune.

Art. 491. Avarie au navire.

Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte subis par le navire, ses machines et/ou ses appareils, lorsqu'ils ont été réparés ou remplacés, sera le coût réel et raisonnable des réparations et du remplacement de ces dommages et pertes, sous réserve des déductions à opérer en vertu de l'article 486. Lorsqu'il n'y a pas eu de réparations, il sera alloué une dépréciation raisonnable, n'excédant pas le coût estimatif des réparations.

Lorsqu'il y a perte totale effective, ou perte réputée totale, du navire, le montant à allouer en avarie commune pour perte ou dommage causé au navire par un acte d'avarie commune, sera la valeur estimative du navire à l'état sain sous déduction du coût estimatif des réparations du dommage n'ayant pas le caractère d'avarie commune, ainsi que du produit de vente s'il y a lieu.

Art. 492. Marchandises non déclarées ou faussement déclarées.

La perte ou le dommage causé aux marchandises chargées à l'insu de l'armateur ou de son agent, ou à celles qui ont fait l'objet d'une désignation volontairement fausse au moment de l'embarquement, ne sera pas admis en avarie commune, mais ces marchandises resteront tenues de contribuer si elles sont sauvées. La perte ou le dommage causé aux marchandises qui ont été faussement déclarées à l'embarquement pour une valeur moindre que leur

valeur réelle sera admis sur la base de la valeur déclarée, mais ces marchandises devront contribuer à la valeur réelle.

Art. 493. Avances de fonds.

Une commission de deux pour cent sur les débours d'avarie commune autres que les salaires et frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage, le combustible et les approvisionnements qui n'ont pas été remplacés durant le voyage, sera admise en avarie commune; mais lorsque les fonds n'auront pas été fournis par l'un des intérêts appelés à contribuer, les frais encourus exposés pour obtenir les fonds nécessaires au moyen d'un prêt à la grosse ou autrement, de même que la perte subie par les propriétaires des marchandises vendues dans ce but, seront admis en avarie commune. Les frais d'assurance de l'argent avancé pour payer les dépenses d'avarie commune seront également admis en avarie commune.

Art. 494. Intérêts sur les pertes admises en avarie commune.

Un intérêt sera alloué sur les dépenses, sacrifices et bonifications classés en avarie commune, au taux de cinq pour cent par an, jusqu'à la date du règlement d'avarie commune, en tenant compte toutefois des remboursements qui ont été faits dans l'intervalle, par ceux qui sont appelés à contribuer, ou prélevés sur le fonds des dépôts de l'avarie commune.

Art. 495. Traitement des dépôts en espèces.

Lorsque des dépôts en espèces auront été encaissés en garantie de la contribution de la cargaison à l'avarie commune, aux frais de sauvetage ou frais spéciaux, ces dépôts devront être versés, sans aucun délai, à un compte joint spécial, aux noms d'un représentant désigné pour l'armateur et d'un représentant désigné pour les déposants, dans une banque agréée par eux deux. La somme ainsi déposée, augmentée s'il y a lieu des intérêts, sera conservée à titre de garantie pour le paiement aux ayants droit en raison de l'avarie commune, des frais de sauvetage ou des frais spéciaux payables par la cargaison et en vue desquels les dépôts ont été effectués. Des paiements en acompte ou des remboursements de dépôts peuvent être faits avec l'autorisation écrite du dispatcheur. Ces dépôts, paiements ou remboursements seront effectués sans préjudice des obligations définitives des parties.

## Chapitre II

### Du règlement

Art. 496. Dans tous les cas ci-dessus exprimés, le capitaine est privilégié sur les marchandises ou le prix en provenant pour le montant de la contribution. Il ne peut toutefois retenir les marchandises si le destinataire donne caution pour le paiement de la contribution.

Art. 497. Le capitaine est tenu de rédiger par écrit le procès-verbal du jet et des autres sacrifices faits, aussitôt qu'il en a les moyens. Le procès-verbal énonce les motifs qui ont déterminé le sacrifice, les choses sacrifiées, abandonnées, jetées ou endommagées. Il est signé du capitaine et des principaux de l'équipage ou énonce les motifs de leur refus de signer. Il est transcrit au livre de bord.

Art. 498. Le capitaine est tenu d'affirmer les faits contenus dans le procès-verbal dans les vingt-quatre heures de son arrivée au premier port que le navire abordera, au Congo devant le commissaire maritime, à l'étranger devant le consul. Pour le surplus, il sera fait comme il est dit aux deuxième et troisième alinéas de l'article 187 du livre II.

Art. 499. L'état des pertes et dommages du corps, du fret et de la cargaison est fait dans le lieu de déchargement du navire, à la diligence du capitaine, par un ou trois experts.

Art. 500. Le règlement d'avarie commune sera établi par un ou trois experts dispacheurs désignés par tous les intéressés. À défaut d'accord unanime, ces experts seront nommés et leur mission sera définie par ordonnance rendue sur requête de la partie la plus diligente. À cette fin, celle-ci s'adressera, au Congo, au magistrat ayant juridiction sur le port de déchargement, à l'étranger au consul, à son défaut au magistrat du lieu de déchargement.

Art. 501. Les experts déposeront leur dispache au greffe du Tribunal de district de Matadi. Ils adresseront un extrait de celle-ci sous pli recommandé à chacun des intéressés. À défaut d'acquiescement unanime dans les trois mois de cette communication, la partie la plus diligente porte l'action en homologation devant le tribunal du lieu de déchargement. L'action est introduite, instruite et jugée selon les règles ordinaires de la procédure.

Art. 502. La décision coulée en force de chose jugée est opposable aux assureurs des divers intéressés.

#### Titre IV

##### Du transport des passagers

Art. 503. Le transporteur est responsable de l'accident survenu au passager à moins qu'il ne prouve que l'accident est dû à une cause étrangère qui ne peut être imputée ni à lui-même ni à ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions. Cette présomption ne peut être invoquée par le passager qui n'est pas pourvu d'un titre de transport.

Art. 504. La responsabilité du transporteur s'étend de l'embarquement jusqu'à la fin du débarquement, en ce compris le transfert du quai au navire et vice versa, si le prix de ce transfert est inclus dans celui du transport ou si le bâtiment utilisé pour cette opération est mis à la disposition des passagers par le transporteur.

Art. 505. Est nulle et de nul effet toute clause dérogeant au régime de la preuve précisée aux deux articles précédents ou à l'étendue de la responsabilité définie au chapitre I<sup>er</sup> du titre V du livre 1<sup>er</sup>. Les articles 503 et 504 sont d'ordre public.

Art. 506. Les dispositions du présent titre s'appliquent aux transports de passagers effectués par l'État ou toute autre personne de droit public.

#### Titre V

##### De l'abordage, de l'assistance et du sauvetage

##### Chapitre I<sup>er</sup>

## De l'abordage

Art. 507. Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés. Cette disposition reste applicable dans le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux, sont au mouillage au moment de l'accident.

Art. 508. Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.

Art. 509. 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 pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales. Les dommages causés soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes, se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers. Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa 1<sup>er</sup> du présent article, il doit définitivement supporter.

Art. 510. La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote même lorsque celui-ci est obligatoire.

Art. 511. L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune formalité spéciale.

Art. 512. Le recours est exercé contre le navire abordeur en la personne de son capitaine ou de ses propriétaires. Le capitaine n'encourt de responsabilité personnelle que s'il y a, de sa part, faute ou négligence.

Art. 513. Le capitaine ou le propriétaire d'un navire abordé peuvent agir pour compte des hommes de l'équipage, des tiers chargeurs, des passagers et de toutes autres parties lésées par l'abordage. L'action intentée par le capitaine ou le propriétaire pour le dommage subi par le navire conserve le droit des autres intéressés.

Art. 514. Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers. Il est également tenu dans la mesure du possible de faire connaître à 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. Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison de la seule contravention aux dispositions précédentes.

Art. 515. Les dispositions du présent chapitre s'étendent à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, 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 abordage.

## Chapitre II

### De l'assistance et du sauvetage

Art. 516. Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération. Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile. En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

Art. 517. N'ont droit à aucune rémunération, les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

Art. 518.

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

Art. 519. Une rémunération est due encore que l'assistance ou le sauvetage ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

Art. 520. Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le juge. Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie entre les sauveteurs et de la répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chacun des navires sauveteurs.

Art. 521. Toute convention d'assistance et de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le juge, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables. Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence, ou lorsque la rémunération est de façon excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée ou modifiée par le juge à la requête de la partie intéressée.

Art. 522. La rémunération est fixée par le juge selon les circonstances, en prenant pour base:

a) en premier lieu le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveteur, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant.

b) en second lieu, la valeur des choses sauvées. Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition prévue à l'article 520, alinéa 2.

Art. 523. Le juge peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

Art. 524. Il n'est dû aucune rémunération par les personnes sauvées.

Les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu au sauvetage ou à l'assistance ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

Art. 525. Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

## Titre VI

### Des prescriptions

Art. 526. — *A. Sont prescrites par un an:*

- 1) l'action pour perte ou dommage de marchandises transportées par connaissement ou récépissé, à compter de la délivrance des marchandises ou du jour auquel elles eussent dû être délivrées;
- 2) l'action en paiement du fret, à compter de la fin du voyage ou de l'affrètement à temps;
- 3) l'action en réparation du préjudice résultant du contrat de transport de passagers, autre que celle mentionnée sous le littéra B, 3, à compter de la fin du voyage;
- 4) l'action d'avarie commune, à compter de la fin de l'aventure au cours de laquelle est survenu l'événement qui y donne lieu;
- 5) l'action en paiement de fournitures nécessaires à l'équipement et ravitaillement du navire, à compter de la date desdites fournitures;
- 6) l'action en paiement du salaire d'ouvrier, ou du prix d'ouvrages, à compter de la réception du travail ou des ouvrages;
- 7) l'action récursoire du débiteur solidaire de l'indemnité en suite d'un abordage dû à une faute commune. Cette prescription ne court qu'à dater du jour du paiement.

*B. Sont prescrites par deux ans:*

- 1) l'action en réparation des dommages causés par un abordage, à compter de l'événement;
- 2) l'action en paiement d'une rémunération du chef d'assistance ou de sauvetage, à compter du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage sont terminées;
- 3) l'action en réparation du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles à compter du jour où s'est produit le fait qui donne lieu à l'action.

*C. Sont prescrites par six mois:*

Toutes actions récursoires autres que celles prévues sous le littéra A, 7, à compter de la date de l'action qui y donne lieu.

*D. Sont prescrites par trois ans:*

Toutes actions autres que celles ci-dessus mentionnées.

## Titre VII

### Dispositions abrogatoires

Art. 527. Les décrets du 27 juin 1960 constituant les livres I<sup>er</sup>, II et III du Code de la navigation maritime et fluvial sont abrogés.

Table de concordance

Les n<sup>os</sup> portés dans la colonne O.-L. correspondent aux art. de l'O.-L. 66-98 du 14 mars 1966.  
Les n<sup>os</sup> portés dans la colonne D. correspondent aux art. des décrets du 27 juin 1960 (dont la numérotation est continue).

<i>O.-L.</i>	<i>D.</i>
1	1
2	2
3	394
4	175
5 à 7	—
8	5
9	6
10	7
11	8
12	10
13	11
14	13
15	79
16	15
17	16
18	17
19	—
20, 21	—
22	18
23	19
24	20
25	21
26	—
27	23
28	24
29	25
30	26
31	27
32	28
33	30
34	31
35	32
36	33
37	34
38	35
39	36

40	37
41	38
42	—
43	40
44	41
45	42
46	43
47	44
48	45
49	46
50	47
51	48
52	49
53	50
54	51
55	52
56	53
57	54
58	55
59	56
60	57
61	58
62	59
63	60
64	61
65	62
66	63
67	64
68	65
69	66
70	67
71	68
72	69
73	70
74	71
75	72
76	73
77	74
78	75



79	76
80	77
81	78
82	80
83	—
84	81
85	92
86	83
87	—
88	86
89	87
90	—
91	88
92	89
93	90
94	91
05	92
96	93
97	94
98	95
99	96
100	97
101	98
102	99
103	100
104	101
105	102
106	103
107	101
108	105
109 à 117	105
118	106
119	107
120	108
121	109
122	110
123	111
124	112
125	113

126	114
127	115
128	116
129	117
130	118
131	119
132	120
133	121
134	122
135	123
136	124
137	125
138	126
139	127
140	128
141	129
142	131
143	132
144	133
145	134
146	135
147	136
148	137
149	138
150	139
151	140
152	141
153	142
154	143
155	144
156	145
157	146
158	—
159	148
160, 161	—
162	147
163	149
164	150
165	151

166	152
167	153
168	154
169	155
170	156
171	157
172	158
173	159
174	160
175	161
176	—
177	163
178	164
179	165
180	166
181	186
182	187
183	167
184	168
185	169
186	170
187	171
188	172
189	173
190	174
191	175
192	176
193	177
194	178
195	179
196	180
197	181
198	182
199	183
200	184
201	185
202	188
203	189
204	190

205	191
206	192
207	193
208	194
209	196
210	197
211	198
212	199
213	200
214	201
215	202
216	203
217	204
218	205
219	206
220	207
221	208
222	209
223	210
224	211
225	212
226	213
227	214
228	215
229	216
230	217
231	218
232	219
233	220
234	221
235	222
236	223
237	224
238	225
239	226
240	227
241	228
242	229
243	230

244	231
245	232
246	233
247	234
248	235
249	238
250	237
251	238
252	239
263	240
254	241
255	242
266	243
257	244
258	245
259	246
280	247
261	248
262	249
263	250
264	251
265	252
266	253
267	254
268	255
269	256
270	257
271	258
272	259
273	260
274	261
275	262
.276	263
277	264
278	265
279	—
280	267
281	268
282	269

283	270
284	271
285	272
286	273
287	274
288	275
289	276
290	277
291	278
292	279
293	280
294	281
295	282
296	283
297	284
298	285
299	286
300	287
301	288
302	289
303	290
304	291
305	292
306	293
307	294
308	295
309	296
310	297
311	298
312	299
313	300
314	301
315	302
316	303, 304, 306, et 307
317	305
318	308
319	309
320	310

321	311
322	312
323	313
324	314
325	315
326	318
327	317
328	318
329	319
330	320
331	321
332	322
333	323
334	324
335	325
336	326
337	327
338	328
339	329
340	330
341	331
342	332
343	333
344	334
345	335
346	336
347	337
348	338
349	339
350	340
351	341
352	342
353	343
354	344
355	345
356	346
357	347
358	348
359	349

360	350
361	351
362	352
363	353
364	354
365	355
366	356
367	357
368	358
369	359
370	360
371	361
372	362
373	363
374	364
375	365
376	366
377	367
378	368
379	369
380	370
381	371
382	372
383	373
384	374
385	375
386	376
387	377
388	378
389	379
390	380
391	381
392	382
393	383
394	384
395	385
396	386
397	387
398	388



399	389
400	390
401	391
402	392
403	393
404	395
405	396
406	397
407	398
408	399
409	400
410	401
411	402
412	403
413	404
414	405
415	406
416	407
417	408
418, 419	410
420	411
421	412
422	413
423	414
424	415
425	416
426	417
427	418
428	419
429	420
430	421
431	422
432	423
433	424
434	425
435	426
436	427
437	428
438	429

439	430
440	431
441	432
442	433
443	434
444	435
445	436
446	437
447	438
448	439
449	440
450	441
451	442
452 à 461	443
462	444
463	445
464	446
465	447
466	448
467	449
468	450
469	451
470	452
471	453
472	454
473	455
474	456
475	457
476	458
477	459
478	460
479	461
480	462
481	463
482	464
483	465
484	466
485	467
486	468

487	469
488	470
489	471
490	472
491	473
492	474
493	475
494	476
495	477
496	478
497	479
498	480
499	481
500	482
501	483
502	484
503	485
504	486
505	487
506	488
507	489
508	490
509	491
510	492
511	493
512	494
513	495
514	496
515	497
516	498
517	499
518	500
519	501
520	502
521	503
522	504
523	505
524	506
525	507

526	508
527	—