

# Comores

## Armement et ventes maritimes

Décret n°69-679 du 19 juin 1969

[NB - Décret n°69-679 du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes]

### Titre 1 - De l'armement

#### Chapitre 1 - Armateurs

**Art.1.-** Les navires sont exploités par des armateurs agissant individuellement ou en copropriété, ou par des sociétés d'armement constituées conformément au droit commun.

#### Chapitre 2 - Personnel d'exploitation

##### Section 1 - Des agents de l'armateur

**Art.2.-** L'armateur exploite le navire avec l'aide de préposés terrestres et maritimes.

**Art.3.-** L'armateur donne avis au Ministre chargé de la marine marchande des succursales qu'il établit aux Comores ou à l'étranger. Il indique les ports qui entrent dans la compétence territoriale de chaque succursale.

**Art.4.-** Tout contrat conclu et tous actes juridiques signés par le commis succursaliste sur la base des formulaires imprimés à en-tête de l'armateur engagent celui-ci.

**Art.5.-** Les commis succursalistes ont compétence pour représenter l'armateur auprès des autorités administratives des ports de la succursale.

Ils peuvent recevoir tous actes judiciaires ou extrajudiciaires adressés à l'armateur relatifs aux opérations de la succursale, ainsi que les actes concernant les événements survenus dans les ports de la succursale ou qui donnent lieu à refuge dans l'un des ports de la succursale.

##### Section 2 - Du capitaine

**Art.6.-** Le capitaine rédige son journal de mer et veille à la bonne tenue des autres journaux de bord.

Le journal de mer est coté et paraphé par le président du tribunal statuant commercialement.

Le journal de mer contient, outre les indications météorologiques et nautiques d'usage, la relation de tous les événements importants concernant le navire et la navigation entreprise. Les inscriptions en sont opérées jour par jour et sans blanc. Elles sont signées chaque jour par le capitaine.

**Art.7.-** Le capitaine est tenu de veiller à l'exécution des visites imposées par les règlements.

**Art.8.-** Le capitaine est tenu d'avoir à bord :

- l'acte attributif de la nationalité comorienne ;
- le rôle d'équipage ;
- les chartes-parties et les manifestes commerciaux ;
- les titres de sécurité ou autres attestations réglementaires des visites prescrites ;
- les manifestes et autres documents de douane concernant le navire et sa cargaison ;
- tous autres documents prescrits par les règlements.

**Art.9.-** Sauf empêchement, le capitaine est tenu de conduire personnellement son navire à l'entrée et à la sortie des ports, rades, canaux et rivières.

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

**Art.10.-** Le capitaine peut recevoir tous actes judiciaires ou extrajudiciaires adressés à l'armateur.

**Art.11.-** Le capitaine est tenu à son arrivée de faire viser son journal de mer par l'autorité compétente.

S'il y a eu au cours du voyage des événements extraordinaires intéressant le navire, les personnes à bord ou la cargaison, il doit en outre dans les vingt-quatre heures de son arrivée en faire un rapport circonstancié. En ce cas, et sauf nécessité pour le navire ou la cargaison, il ne peut décharger aucune marchandise avant d'avoir fait son rapport et répondu aux demandes d'instruction et de vérification ordonnées par l'autorité compétente.

**Art.12.-** Le rapport visé à l'alinéa 2 de l'article 11 est affirmé devant le président du tribunal statuant commercialement.

Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal statuant commercialement, il est affirmé devant le juge de paix. Celui-ci est tenu de l'envoyer sans délai au président du tribunal statuant commercialement le plus proche.

Dans l'un et l'autre cas, le dépôt en est fait au greffe du tribunal statuant commercialement.

**Art.13.-** Dans les ports étrangers, les rapports ci-dessus sont affirmés devant le consul des Comores, qui en délivre reçu au capitaine.

**Art.14.-** Si au cours du voyage le capitaine est obligé de faire une escale imprévue lors de son départ, il est tenu, sans préjudice des formalités à accomplir auprès du service des douanes, de déclarer les causes de sa relâche :

Sur le territoire de la République Fédérale Islamique des Comores, au président du tribunal statuant commercialement ou au juge de paix, selon les distinctions faites à l'article 12 ;

A l'étranger, au consul des Comores.

**Art.15.-** Le capitaine qui a fait naufrage et qui s'est sauvé seul ou avec tout ou partie de son équipage est tenu de se présenter devant le juge du lieu ou, à défaut de juge, devant toute autre autorité civile, d'y faire son rapport et de le faire vérifier par ceux de son équipage qui se seraient sauvés et se trouveraient avec lui et d'en lever expédition.

Le juge peut procéder à toutes autres vérifications, notamment par l'audition des passagers sauvés ou de toutes autres personnes présentes sur les lieux lors du naufrage.

### **Chapitre 3 - Des auxiliaires de l'armement**

#### **Section 1 - Des consignataires**

##### *1) Des consignataires de navires*

**Art.16.-** Au lieu et place du capitaine, le consignataire du navire procède au départ à la réception, à l'arrivée à la livraison des marchandises.

Il pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition.

**Art.17.-** Le consignataire du navire peut recevoir de l'armateur ou du capitaine toutes autres missions.

**Art.18.-** Tous actes judiciaires ou extrajudiciaires que le capitaine est habilité à recevoir peuvent être notifiés au consignataire du navire.

**Art.19.-** Toutes actions contre l'armateur consécutives aux opérations définies à l'article 16 peuvent être portées devant le tribunal du domicile du consignataire qui a accompli ces opérations.

##### *2) Des consignataires de la cargaison*

**Art.20.-** Le consignataire de la cargaison doit prendre contre le transporteur ou son représentant les réserves que commandent l'état et la qualité de la marchandise dans les conditions et délais prévus par la loi applicable.

Faute de ces réserves, il est réputé avoir reçu les marchandises dans l'état et l'importance décrits au connaissement. Cette présomption souffre la preuve contraire dans les rapports du consignataire et du transporteur.

## Section 2 - Des pilotes

**Art.21.-** Le cautionnement prévu à l'article 20 de la loi susvisée du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes peut être constitué soit en numéraire, soit en rentes sur l'État ou autres titres garantis par l'État, soit sous forme d'une garantie fournie par une banque ou une caisse privée agréée par l'État. Cet agrément est donné par le Ministre chargé de la marine marchande.

**Art.22.-** Les fonds et les valeurs mobilières qui constituent le cautionnement sont déposés à la caisse des dépôts et consignations et soumis au régime applicable aux consignations.

**Art.23.-** Les rentes sur l'État comorien ou autres valeurs mobilières affectées au cautionnement sont évaluées au cours moyen de la veille du jour où le dépôt de titres est effectué, sans toutefois que cette valeur puisse dépasser le pair.

**Art.24.-** En vue d'obtenir son agrément, la caisse privée qui constitue le cautionnement sous forme d'une garantie doit adresser au Ministre chargé de la marine marchande une demande indiquant les noms des pilotes pour lesquels elle entend se porter garante ainsi que la nature et la valeur de la garantie offerte. Il peut être exigé de la caisse toutes justifications nécessaires sur la valeur de la garantie.

La garantie peut, comme le cautionnement, être constituée en numéraire ou en titres dans les conditions prévues aux articles 21 à 23.

Par décision motivée du Ministre chargé de la marine marchande, le montant du versement peut être réduit au dixième du montant du ou des cautionnements à constituer, la caisse agréée restant toujours responsable pour la totalité des cautionnements garantis.

Dans les mêmes conditions, le Ministre chargé de la marine marchande peut admettre la garantie donnée par une caisse agréée, même sans versement du dixième du montant des cautionnements garantis.

**Art.25.-** Dans les six mois de leur nomination, les pilotes doivent constituer le cautionnement prévu à l'article 20 de la loi susvisée du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes.

**Art.26.-** Les pilotes doivent justifier de la constitution de leur cautionnement par la remise à l'administrateur des affaires maritimes de leur quartier d'une pièce constatant soit le versement des fonds, soit la remise des titres, soit la garantie donnée par une caisse agréée.

**Art.27.-** Le montant du cautionnement est fixé par arrêté du Ministre chargé de la marine marchande.

**Art.28.-** Le pilote qui cesse ses fonctions ne peut réclamer la restitution de son cautionnement que trois mois après la date de la décision qui l'aura autorisé à cesser ses fonctions.

La date de la cessation de fonctions d'un pilote est affichée au bureau des affaires maritimes du quartier, siège de la station, et la déclaration en est faite, au greffe du tribunal statuant commercialement, par le chef du quartier ; elle est affichée pendant trois mois dans le lieu de séance de ce tribunal.

Un certificat, délivré par le greffier du tribunal, constate qu'aucune opposition n'a été faite ou que les oppositions formées ont été levées.

Le tiers détenteur du cautionnement est valablement déchargé, pour le paiement qu'il a fait au pilote du montant du cautionnement, quand ce paiement a été effectué au vu du certificat prévu à l'alinéa précédent et d'une autorisation du Ministre chargé de la marine marchande ou de son délégué.

La garantie donnée par une caisse agréée cesse dans les mêmes conditions.

**Art.29.-** Le privilège des créanciers de premier rang prévu au premier alinéa de l'article 22 de la loi susvisée du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes s'exerce par la voie de l'opposition motivée ou de la saisie-arrêt soit au greffe du tribunal statuant commercialement du lieu de la station de pilotage, soit directement à la caisse où le cautionnement a été déposé, soit au siège de la caisse agréée qui a fourni sa garantie.

**Art.30.-** Le privilège de second rang donné au bailleur de fonds prévu au second alinéa de l'article 22 de la loi susvisée du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes, est constaté par la déclaration faite par le bailleur de fonds entre les mains du tiers détenteur, au moment de la remise des fonds.

Cette déclaration indique le nom du pilote, le montant du cautionnement et l'affirmation du prêt au pilote avec référence, s'il y a lieu, à l'acte de prêt ou de cautionnement.

L'opposition pratiquée par les créanciers de second rang ne peut en aucun cas empêcher le paiement des intérêts du cautionnement.

## **Titre 2 - Des ventes maritimes**

**Art.31 et 32.-** Sans objet

### **Dispositions générales**

**Art.33.-** Sont abrogées toutes dispositions contraires au présent décret.