

Comores

Affrètement et transport maritimes

Loi n°66-420 du 18 juin 1966

[NB - Loi n°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes]

Titre 1 - Affrètement du navire

Chapitre 1 - Règles générales

Art.1.- Par le contrat d'affrètement, le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur.

Les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat et, à défaut, par les dispositions du présent titre et celles du décret pris pour son application.

Art.2.- Le fréteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret.

Art.3.- En matière internationale, le contrat d'affrètement est régi par la loi du pavillon du navire, sauf convention contraire des parties.

Art.4.- La prescription des actions nées du contrat d'affrètement est d'un an. Elle est interrompue ou suspendue et produit ses effets conformément au droit commun.

Chapitre 2 - Affrètement au voyage

Art.5.- Par l'affrètement au voyage, le fréteur met, en tout ou en partie, un navire à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages.

Art.6.- Le fréteur est responsable des marchandises reçues à bord par le capitaine dans les limites prévues à la charte-partie.

Il se libère de cette responsabilité en établissant soit qu'il a satisfait à ses obligations de fréteur précisées par décret, soit que les dommages ne tiennent pas à un manquement à ces obligations, soit que le dommage est dû à la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.

Chapitre 3 - Affrètement à temps

Art.7.- Par le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre un navire armé à la disposition de l'affréteur pour un temps défini.

Art.8.- Le fréteur est responsable des dommages subis par la marchandise s'il est établi qu'ils sont dus à un manquement à ses obligations de fréteur précisées par décret.

Il n'est cependant pas responsable de la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.

Art.9.- L'affréteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale.

Chapitre 4 - Affrètement « coque nue »

Art.10.- Par affrètement « coque nue », le fréteur s'engage, contre paiement d'un loyer, à mettre, pour un temps défini, à la disposition d'un affréteur, un navire déterminé, sans armement, ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets.

Art.11.- L'affréteur garantit le fréteur contre tous recours des tiers qui sont la conséquence de l'exploitation du navire.

Chapitre 5 - Sous-affrètements

Art.12.- L'affréteur peut sous-fréter le navire ou l'utiliser à des transports sous connaissance.

Art.13.- Le sous-affrètement laisse l'affréteur tenu envers le fréteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.

Art.14.- Le fréteur, dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affréteur, peut agir contre le sous-affréteur en paiement du fret encore dû par celui-ci.

Le sous-affrètement n'établit pas d'autres relations directes entre le fréteur et le sous-affréteur.

Titre 2 - Transport de marchandises

Chapitre 1 - Règles générales

Art.15.- Par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre. Les dispositions du présent titre s'appliquent depuis la prise en charge jusqu'à la livraison.

Art.16.- Le présent titre est applicable aux transports, effectués au départ ou à destination d'un port comorien, qui ne sont pas soumis à une convention internationale à laquelle les Comores sont parties, et en tout cas aux opérations de transport qui sont hors du champ d'application d'une telle convention.

Les diligences extrajudiciaires, les mesures conservatoires et les mesures d'exécution sur la marchandise sont régies par la loi du lieu où elles doivent être effectuées.

La prescription de l'action en justice est régie par la loi du tribunal devant lequel l'action est portée.

Art.17.- Les dispositions du présent titre s'appliquent ;

- 1° entre tous les intéressés au transport, en l'absence de charte-partie ;
- 2° dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs, aux connaissements émis en exécution d'une charte-partie.

Chapitre 2 - Le connaissement

Art.18.- Le transporteur ou son représentant doit, sur la demande du chargeur, lui délivrer un connaissement.

Art.19.- Le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise inscrite sur ses déclarations au connaissement.

Toute inexactitude commise par lui engage sa responsabilité à l'égard du transporteur.

Celui-ci ne peut s'en prévaloir qu'à l'égard du chargeur.

Art.20.- Toutes lettres ou conventions par lesquelles le chargeur s'engage à dédommager le transporteur lorsque celui-ci ou son représentant a consenti à délivrer un connaissement sans réserves, sont nulles et sans effet à l'égard des tiers ; mais ceux-ci peuvent s'en prévaloir à l'encontre du chargeur.

Si la réserve volontairement omise concerne un défaut de la marchandise dont le transporteur avait ou devait avoir connaissance lors de la signature du connaissement, il ne pourra pas se prévaloir de ce défaut pour éluder sa responsabilité et ne bénéficiera pas de la limitation de responsabilité prévue par l'article 28 ci-dessous.

Chapitre 3 - Exécution du contrat

Art.21.- Nonobstant toute stipulation contraire, le transporteur sera tenu, avant et au début du voyage, de faire diligence pour :

- a) mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter ;
- b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;
- c) approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les marchandises doivent être chargées.

Art.22.- Sauf dans le petit cabotage, le transporteur commet une faute si, en l'absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissement ou de dispositions réglementaires qui l'imposent, il arrime la marchandise sur le pont du navire.

Art.23.- Le capitaine est préféré, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant la quinzaine après leur délivrance si elles n'ont passé en mains tierces.

Art.24.- En cas de faillite ou d'admission au règlement judiciaire des chargeurs ou réclameurs avant l'expiration de la quinzaine, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues.

Art.25.- Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par le vice propre de sa marchandise.

Art.26.- Toutes actions contre le chargeur ou le destinataire sont prescrites par un an.

Chapitre 4 - Responsabilité du transporteur

Art.27.- Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent :

- a) de l'innavigabilité du navire sauf au transporteur à établir qu'il a satisfait aux obligations énoncées à l'article 21 ci-dessus ;
- b) des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur ;
- c) d'un incendie ;
- d) des faits constituant un événement non imputable au transporteur ;
- e) de grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;
- f) du vice propre de la marchandise ou de freintes de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination ;
- g) des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;
- h) de vices cachés du navire échappant à un examen vigilant ;
- i) d'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutement à cette fin.

Le chargeur ou son ayant droit pourra néanmoins, dans ces cas faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés, autre que la faute prévue à la lettre b ci-dessus.

Art.28.- La responsabilité du transporteur ne peut dépasser, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, et par colis ou par unité, une somme dont le montant sera fixé par décret. [NB - 100.000 F (Décret n°67-268 du 23 mars 1967)]

Il n'en est autrement que :

- a) en cas de dol du transporteur ;

- b) en cas de déclaration de valeur par le chargeur, insérée dans le connaissement et acceptée par le transporteur. Pareille déclaration fera foi à l'égard du transporteur, sauf preuve contraire de sa part.

Art.29.- Est nulle et de nul effet toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :

- a) de soustraire le transporteur à la responsabilité définie à l'article 27 ;
- b) ou de renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe tel qu'il résulte de la présente loi ;
- c) ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application de l'article 28 ;
- d) ou de céder au transporteur le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

Art.30.- Par dérogation à l'article précédent, toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation sont autorisées dans les transports d'animaux vivants et dans les transports de marchandises chargées sur le pont conformément à l'article 22.

Art.31.- Lorsque le chargeur a fait une déclaration sciemment inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou dommages survenus à ces marchandises.

Art.32.- Toutes actions contre le transporteur à raison de pertes ou dommages se prescrivent par un an.

Les actions récursoires peuvent être intentées même après le délai d'un an ci-dessus, pendant trois mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre le garanti ou du jour où celui-ci aura à l'amiable réglé la réclamation.

Titre 3 - Transports de passagers

Art.33.- Les dispositions du présent titre ne peuvent pas être écartées au préjudice des passagers.

Chapitre 1 - Contrat de passage

Art.34.- Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage. Ces obligations sont constatées dans le billet de passage.

Les dispositions du chapitre II du présent titre ne s'appliquent ni au transport bénévole, ni aux passagers clandestins.

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

Art.35.- Sur les navires de moins de 10 tonneaux de jauge brute et sur les bâtiments qui effectuent des services portuaires ou des services réguliers à l'intérieur de zones délimitées par

l'autorité maritime, le billet est remplacé par un ticket qui indique le nom du transporteur et le service effectué.

Chapitre 2 - Responsabilité du transporteur

Art.36.- Le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toutes diligences pour assurer la sécurité des passagers.

Art.37.- L'accident corporel survenu en cours de voyage ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit aux ports de départ ou de destination soit aux ports d'escales, donne lieu à réparation de la part du transporteur, s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par l'article précédent ou qu'une faute a été commise par lui-même ou un de ses préposés.

Art.38.- Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés.

Art.39.- Le transporteur est responsable des dommages dus au retard qui tient à l'inobservation de l'article 36 ou à la faute commerciale de ses préposés.

Art.40.- La réparation est due par le transporteur dans les limites établies par décret [*NB - 4.100.000 F par personne (Décret n°67-268 du 23 mars 1967)*].

Ces limites ne s'appliquent pas en cas de dol ou de faute inexcusable du transporteur. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable.

Art.41.- L'action en responsabilité se prescrit par deux ans.

Art.42.- Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites du présent chapitre.

Chapitre 3 - Bagages

Art.43.- Le transporteur est responsable des bagages et véhicules de tourisme enregistrés dans les limites établies par décret. [*NB - 162.500 F par passager en ce qui concerne les bagages enregistrés, qu'ils soient en cale ou en cabine, et à 325.000 F par véhicule de tourisme, y compris les bagages se trouvant à l'intérieur du véhicule (Décret n°67-268 du 23 mars 1967)*].

Art.44.- Le transporteur est responsable des effets personnels et des bagages de cabine s'il est établi que la perte ou l'avarie est due à sa faute ou à celle de ses préposés.

Pour chaque passager, la réparation due par le transporteur ne peut excéder, sauf dol ou faute inexcusable, la somme dont le montant est fixé par décret. [*NB - 100.000 F par passager,*

pour les effets personnels et les bagages de cabine non enregistrés (Décret n°67-268 du 23 mars 1967)].

Toute limitation de responsabilité est supprimée pour les biens précieux déposés par le passager entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord.

Art.45.- Les créances du transporteur nées à l'occasion du contrat de passage sont privilégiées sur le prix provenant de la vente des bagages et véhicules de tourisme enregistrés.

Art.46.- Les actions nées à l'occasion des transports de bagages se prescrivent par un an.

Chapitre 4 - Organismes de croisières maritimes

Art.47.- Les organismes de croisière maritime doivent délivrer à chaque passager ou groupe de passagers, sous peine de nullité du contrat, un titre de croisière.

Seul le passager peut faire valoir cette nullité.

Art.48.- Le manquement à l'une des obligations inscrites au titre de croisière engage la responsabilité de l'organisateur de croisières, sauf si celui-ci établit qu'il s'agit de l'exécution du contrat de transport proprement dit.

Art.49.- L'organisateur de croisières est personnellement responsable des dommages survenus aux passagers ou à leurs bagages.

Si le dommage résulte de l'exécution du contrat de transport maritime, l'organisateur de croisières est responsable dans les conditions et les limites des articles 37 à 44.

Titre 4 - Entreprise de manutention

Art.50.- L'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations qui réalisent la mise à bord et le débarquement des marchandises y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire.

Art.51.- En dehors des opérations visées à l'article précédent, l'entrepreneur de manutention peut éventuellement être appelé à accomplir pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire, d'autres opérations définies par décret.

Art.52.- L'entrepreneur de manutention opère pour le compte de celui qui aura requis ses services, et sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui-ci qui seul a une action contre lui.

Art.53.- Quel que soit celui pour le compte de qui l'entrepreneur manipule, reçoit ou garde la marchandise, sa responsabilité est engagée dans les conditions et limites fixées ci-dessous :

- a) lorsqu'il accomplit les opérations visées à l'article 50, il est responsable des dommages qui lui sont imputables ;
- b) lorsqu'il accomplit les opérations visées à l'article 51, il est présumé avoir reçu la marchandise telle qu'elle a été déclarée par le déposant.

Il répond des dommages subis par la marchandise, sauf s'ils proviennent :

- 1° d'un incendie ;
- 2° de faits constituant un événement non imputable à l'entrepreneur ;
- 3° de grève, lock-out ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;
- 4° d'une faute du chargeur, notamment dans le mauvais emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;
- 5° du vice propre de la marchandise.

Le demandeur pourra néanmoins, dans ces cas, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute de l'entrepreneur ou de ses préposés.

Art.54.- La responsabilité de l'entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas dépasser la somme fixée par les décrets visés aux articles 28 et 43 à moins d'une déclaration de valeur qui lui aura été notifiée.

Art.55.- Est nulle à l'égard du chargeur, du réceptionnaire ou de leurs ayants droit, toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :

- a) de soustraire l'entrepreneur de manutention à la responsabilité définie à l'article 53 ;
- b) ou de renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe tel qu'il résulte de la présente loi ;
- c) ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application de l'article 54 ;
- d) ou de céder à l'entrepreneur de manutention le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

Art.56.- Toutes actions contre l'entrepreneur de manutention sont prescrites dans les conditions des articles 32 et 46.

Art.57.- En matière internationale, les opérations visées au présent titre sont soumises à la loi du port où opère l'entrepreneur.

Dispositions générales

Art.58.- Sont abrogés les articles 229 et 273 à 310 ainsi que l'avant-dernier et le dernier alinéa de l'article 433 du Code de commerce et la loi du 2 avril 1936, relative aux transports de marchandises par mer, ainsi que toutes autres dispositions contraires à la présente loi.

Art.59.- La présente loi prendra effet trois mois après la publication au Journal officiel du décret établissant les dispositions réglementaires relatives aux contrats d'affrètement et de transport maritimes.

Elle régira les contrats conclus postérieurement à cette date.