

Comores

Armement et ventes maritimes

Loi n°69-8 du 3 janvier 1969

[/NB - Loi n°69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes]

Titre 1 - De l'armement

Chapitre 1 - Armateurs

Art.1.- L'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non le propriétaire.

Art.2.- Le propriétaire ou les copropriétaires du navire sont présumés en être l'armateur.

En cas d'affrètement, l'affrètement devient l'armateur du navire, si le contrat d'affrètement le prévoit et a été régulièrement publié.

Chapitre 2 - Personnel d'exploitation

Section 1 - Des agents de l'armateur

Art.3.- L'armateur répond de ses préposés terrestres et maritimes dans les termes du droit commun, sauf la limitation de responsabilité définie par le chapitre VII de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer.

Section 2 - Du capitaine

Art.4.- Le capitaine est désigné par le propriétaire du navire ou, en cas d'affrètement, par l'armateur selon la convention conclue entre le propriétaire et l'affrètement.

Art.5.- Le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions.

Art.6.- Hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition.

Art.7.- Le capitaine ne peut prendre d'autres engagements qu'en vertu d'un mandat exprès de l'armateur ou, en cas de communications impossibles avec lui, avec l'autorisation du tribunal compétent ou, à l'étranger, de l'autorité consulaire.

Art.8.- Hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine peut, en cas d'urgence, prendre au nom de l'armateur toutes dispositions conservatoires des droits de l'armateur, des passagers et des chargeurs.

L'armateur est alors réputé avoir agi comme gérant d'affaires des passagers et des chargeurs.

Art.9.- Il interdit au capitaine de charger sur son navire des marchandises pour son propre compte, sans l'autorisation écrite de l'armateur.

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

Art.10.- Le journal de mer et le livre de bord font foi, jusqu'à preuve contraire, des événements et des circonstances qui y sont relatés.

Chapitre 3 - Des auxiliaires de l'armement

Section 1 - Des consignataires

1) Des consignataires de navires

Art.11.- Le consignataire du navire agit comme mandataire salarié de l'armateur. Il effectue, pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même.

Art.12.- Les créances que font naître contre l'armateur les actes du consignataire, lorsqu'il pourvoit aux besoins normaux du navire aux lieux et place du capitaine, sont assorties du privilège de l'article 31, 6°, de la loi précitée du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer.

Art.13.- Pour les pertes ou avaries subies par la marchandise qu'il garde ou manutentionne, le consignataire du navire n'est responsable que dans les conditions prévues par les articles 52 à 55 de la loi n°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes. Pour les autres opérations effectuées par lui dans le cadre de l'article 11, il est responsable dans les termes du droit commun.

2) Des consignataires de la cargaison

Art.14.- Le consignataire de la cargaison intervient comme mandataire salarié des ayants droit à la marchandise. Il en prend livraison pour leur compte et en paie le fret quand il est dû.

Art.15.- En matière d'avaries et pour les pertes subies par la marchandise, le consignataire de la cargaison n'est responsable que dans les conditions prévues par les articles 52 à 55 de la loi n°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.

3) Dispositions communes

Art.16.- Toutes actions contre les consignataires sont prescrites par un an.

Art.17.- En matière internationale, les contrats et les actes des consignataires sont régis par la loi du port où opèrent ces derniers.

Section 2 - Des pilotes

Art.18.- Le pilote n'est pas responsable envers les tiers des dommages causés au cours des opérations de pilotage.

Il doit contribuer à la réparation, dans ses rapports avec l'armateur du navire piloté, dans la mesure où celui-ci établit que le dommage est dû à une faute du pilote.

Art.19.- Au cours des opérations de pilotage ou au cours des manœuvres d'embarquement et de débarquement du pilote, les accidents survenus au pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du pilote ou de l'équipage du bateau-pilote.

Au cours des mêmes opérations, les avaries causées au bateau-pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute lourde du pilote.

Au cours des manœuvres d'embarquement et de débarquement du pilote, les accidents survenus à l'équipage du bateau-pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du pilote ou de l'équipage du bateau-pilote.

Art.20.- Tout pilote doit fournir un cautionnement.

Art.21.- Le pilote, par l'abandon de ce cautionnement, peut s'affranchir de la responsabilité civile résultant des articles précédents, sauf dans le cas où la faute par lui commise constitue une infraction à l'article 79 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Art.22.- Le cautionnement est affecté par premier privilège à la garantie des condamnations qui pourraient être prononcées contre le pilote pour faute commises dans l'exercice de ses fonctions.

Le cautionnement est affecté par second privilège au remboursement des fonds qui auraient été prêtés pour la constitution totale ou partielle de ce cautionnement.

Art.23.- Les fonds constitués en cautionnement ne peuvent, pendant la durée des fonctions du pilote, être saisis pour d'autres créances que celles en faveur desquelles l'article précédent institue un privilège.

Art.24.- Les modalités d'application des articles 20 à 23 seront fixées par décret.

Art.25.- Les actions nées à l'occasion du pilotage sont prescrites deux ans après l'achèvement des opérations de pilotage.

Section 3 - Des opérations de remorquage

Art.26.- Les opérations de remorquage portuaire s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué.

Les dommages de tous ordres survenus au cours des opérations de remorquage sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

Art.27.- Les parties peuvent, par convention expresse et écrite, confier au capitaine du remorqueur la direction des opérations ; en ce cas, les dommages sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

Art.28.- Les opérations de remorquage en haute mer s'effectuent sous la direction du capitaine du remorqueur.

Les dommages de tous ordres survenus au cours des opérations sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

Art.29.- Les parties peuvent, par convention expresse, confier au capitaine du navire remorqué la direction des opérations ; en ce cas, les dommages sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

Art.30.- Les actions nées à l'occasion des opérations de remorquage sont prescrites deux ans après l'achèvement de ces opérations.

Titre 2 - Des ventes maritimes

Art.31.- Les dispositions du présent titre sont supplétives de la volonté des parties.

Chapitre 1 - Vente au départ

Art.32.- La vente au départ met la chose vendue aux risques et à la charge de l'acheteur, à compter du jour où elle a été livrée dans les conditions du contrat.

Art.33.- L'acheteur doit, dans un délai raisonnable indiquer au vendeur le nom du navire sur lequel la chose vendue sera embarquée et la date à laquelle aura lieu le chargement.

Art.34.- Le vendeur doit livrer la chose vendue à quai, au plus près du navire désigné, le jour fixé par l'acheteur.

Il doit en aviser l'acheteur, dans les vingt-quatre heures, par les moyens d'usage.

Art.35.- Toute clause « franco-bord » oblige le vendeur à livrer à bord du navire.

Chapitre 2 - Vente à l'arrivée

Art.36.- La vente à l'arrivée laisse la chose vendue aux risques et à la charge du vendeur.

Art.37.- Dans la vente sur navire désigné, le vendeur avise l'acheteur du nom du navire sur lequel il charge la chose vendue.

En cas de perte de la marchandise, le vendeur n'est pas tenu de la remplacer, si le sinistre est postérieur à l'envoi de l'avis ci-dessus.

Art.38.- Dans la vente à l'embarquement, le vendeur remet la marchandise à un transporteur et avise l'acheteur du nom de ce transporteur.

En cas de perte, il doit, s'il s'agit de choses de genre, réexpédier à l'acheteur la même quantité de choses vendues aux conditions du contrat.

Chapitre 3 - Vente CAF

Art.39.- Dans la vente dite CAF (coût, assurance, fret), le vendeur s'oblige à conclure le contrat de transport et à mettre la marchandise à bord ainsi qu'à l'assurer contre les risques de ce transport.

Il doit aussitôt adresser à l'acheteur les documents d'usage correspondant à cet envoi.

Art.40.- L'acheteur est débiteur d'une somme comprenant indivisément le prix de la chose, la prime d'assurance et le fret ; les risques de transport sont à sa charge.

Art.41.- La seule insertion dans le contrat des clauses « poids reconnu à l'arrivée », « poids délivré au port d'arrivée » ou autres clauses semblables n'a pas pour effet de modifier la nature de la vente CAF.

Dispositions générales

Art.42.- Sont abrogés les articles 221 à 228, 230 à 237, 239 à 249, 311 à 331, 430 et 434 du Code du commerce, l'article 7 de la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes, la loi du 14 mars 1935 sur la responsabilité civile des pilotes, ainsi que toutes autres dispositions contraires à la présente loi.

Art.43.- La présente loi prendra effet trois mois après la publication au Journal officiel du décret relatif à l'armement et aux ventes maritimes.

Art.44.- Application aux Comores.