

portant Code de Commerce Maritime de  
la République du Dahomey.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,  
CHEF DE L'ETAT, CHEF DU GOUVERNEMENT,

- VU la Proclamation du 26 octobre 1972 ;  
VU l'Ordonnance n°38/PR/MTPTPT du 18 juin 1968 portant Code de la  
Marine Marchande et l'Ordonnance n°69-49/PR/MAE du 9 décembre 1969  
qui l'a modifiée ;  
VU le Décret n°72-279 du 26 octobre 1972, portant formation du Gouverne-  
ment et les décrets modificatifs subséquents ;  
VU le Décret n°72-290 du 9 novembre 1972, déterminant les services ratta-  
chés à la Présidence de la République et fixant les attributions des  
membres du Gouvernement et le décret n°73-17 du 19 janvier 1973 qui  
l'a complété ;  
SUR proposition du Ministre des Transports, Postes et Télécommunications ;  
Le Conseil des Ministres entendu,

ORDONNE

TITRE I

Du navire et autres bâtiments de mer

Chapitre I

Article 1er.-Le navire et autres bâtiments de mer sont meubles. Ils sont suscepti-  
bles d'hypothèques.

Chapitre II

Individualisation et dahoméisation des navires

Article 2.- Les éléments d'individualisation des navires sont :

- le nom
- le port d'attache
- la nationalité
- le tonnage

Article 3.-La dahoméisation des navires et les formalités nécessaires pour l'obtenir  
et la conserver, ainsi que les formalités d'immatriculation des navires dahoméisés,  
sont régies par les articles 12 à 25 du Code de la Marine Marchande.

Article 4.- Tout navire dahoméisé qui prend la mer doit avoir à bord son acte de  
dahoméisation.

Chapitre III

Construction des navires

Article 5.- En cas de construction pour le compte d'un client, le contrat doit être  
un acte authentique. Il doit en être de même à peine de nullité, des modifications  
audit contrat.

Article 6.- Sauf convention contraire, le constructeur est propriétaire du navire  
en construction jusqu'au transfert de propriété au client. Ce transfert se réalise  
avec la réception du navire après essais.

Article 7.- Le constructeur est garant des vices cachés du navire, malgré la recette  
du navire sans réserves par le client.

ARTICLE 20.- Nonobstant toute convention contraire, les copropriétaires gérants sont tenus indéfiniment et solidairement des dettes de la copropriété.

Il en est de même, mais sauf convention contraire, des copropriétaires non gérants.

Les conventions contraires visées à l'alinéa précédent ne sont opposables aux tiers qu'après la publicité réglementaire.

ARTICLE 21.- La mort, l'incapacité ou la faillite d'un copropriétaire n'entraîne pas, de plein droit, la dissolution de la copropriété.

ARTICLE 22.- Chaque copropriétaire peut disposer de sa part mais reste tenu des dettes contractées antérieurement à la publicité réglementaire de l'aliénation.

Nonobstant toute clause contraire, l'aliénation qui doit entraîner la perte de la dahoméisation du navire n'est permise qu'avec l'autorisation des autres copropriétaires.

ARTICLE 23.- Les copropriétaires qui sont membres de l'équipage du navire peuvent, en cas de congédiement, quitter la copropriété et obtenir de celle-ci le remboursement de leur part. En cas de désaccord, et sauf compromis, le prix en est fixé par le Juge.

ARTICLE 24.- Chaque copropriétaire peut hypothéquer sa part dans les conditions et formes prévues au chapitre VII.

ARTICLE 25.- Le gérant peut hypothéquer le navire avec le consentement d'une majorité des intérêts représentant les trois quarts de la valeur du navire.

ARTICLE 26.- Il est mis fin à l'exploitation en commun du navire par sa vente forcée aux enchères, par licitation volontaire ou par décision de justice.

ARTICLE 27.- La licitation volontaire est décidée par la majorité en valeur du navire. La décision de licitation définit les modalités de la vente.

ARTICLE 28.- Le tribunal qui prononce la dissolution de la copropriété en application de l'article 13 ordonne les conditions de la vente du navire.

ARTICLE 29.- Si une saisie porte sur des parts représentant plus de la moitié du navire, la vente sera étendue à tout le navire, sauf opposition des autres copropriétaires pour des motifs reconnus sérieux et légitimes.

ARTICLE 30.- Lorsqu'elles sont permises, les conventions contraires aux dispositions du présent chapitre doivent être à peine de nullité être rédigées par écrit.

CHAPITRE VI

Privilèges sur les navires

ARTICLE 31.— Sont privilégiés sur les navires; 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 exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix;
- 2.— Les droits de tonnage ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;
- 3.— Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord;
- 4.— Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes;
- 5.— Les indemnités pour abordage et autres accidents de navigation, ou pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports et des voies navigables, les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages;
- 6.— 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 s'il s'agit de sa créance ou de celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

ARTICLE 32.— Les créances privilégiées énumérées à l'article précédent sont préférées à toute hypothèque, quel que soit le rang d'inscription de celle-ci.

ARTICLE 33.— Les créanciers peuvent en outre invoquer les privilèges du droit commun, mais les créances ainsi privilégiées ne prennent rang qu'après les hypothèques, quel que soit le rang d'inscription de celles-ci.

ARTICLE 34.— Les accessoires du navire et du fret visés à l'article 31 sont :

- 1.— les indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour perte de fret;
- 2.— les indemnités dues au propriétaire pour avaries communes en tant que celles-ci constituent, soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret ;

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

Le prix du passage est assimilé au fret.

ARTICLE 35.- Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, ni les primes, subventions ou autres subsides de l'Etat ou des collectivités publiques.

ARTICLE 36.- Par dérogation à l'article 31, 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.

ARTICLE 37.- Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées à l'article 31.

Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance des prix.

Toutefois, les créances visées aux numéros 4 et 6 de l'article 31 sont, dans chacune de ces catégories, payées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

ARTICLE 38.- Les créances privilégiées de chaque voyage sont préférées à celles du voyage précédent.

Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier de ces voyages.

ARTICLE 39.- Les privilèges prévus à l'article 31 suivent le navire en quelques mains qu'il passe.

Il s'éteint à l'expiration du délai d'un an pour toute créance autre que les créances de fournitures visées au paragraphe 6 dudit article; dans ce dernier cas le délai est réduit à six mois.

ARTICLE 40.- Les privilèges seront éteints, indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations :

- 1.- Par la confiscation du navire prononcée pour infraction aux lois de douane, de police ou de sûreté ;
- 2.- Par la vente du navire en justice ;
- 3.- En cas de transfert volontaire de la propriété, deux mois après la publication de l'acte de transfert.

ARTICLE 41.- Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû, ou que le montant du fret se trouve entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.

ARTICLE 42.— Les dispositions des articles 31 à 41 s'appliquent aux navires exploités soit par le propriétaire, soit par un armateur non propriétaire, soit par un affréteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et que, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

## CHAPITRE VII

### Hypothèques maritimes

ARTICLE 43.— Les navires et autres bâtiments de mer dahoméisés sont susceptibles d'hypothèques. Ils ne peuvent être grevés que d'hypothèques conventionnelles.

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

Elle est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial tenu par l'autorité maritime.

ARTICLE 44.— L'hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire du bâtiment ou par son mandataire muni d'un mandat spécial.

ARTICLE 45.— L'hypothèque peut être constituée sur un bâtiment de mer en construction. Dans ce cas, elle devra être précédée d'une déclaration faite à l'autorité maritime indiquant les dimensions, tonnage, caractéristiques principales du navire et le chantier de construction.

ARTICLE 46.— L'hypothèque consentie sur un bâtiment de mer ou sur une part indivise du bâtiment s'étend, sauf convention contraire, au corps du bâtiment et à tous les accessoires, machine, agrès et appareils.

Elle ne s'étend pas au fret.

ARTICLE 47.— Si le bâtiment est perdu ou avarié, sont subrogés au bâtiment et à ses accessoires :

- a) les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le bâtiment;
- b) les sommes dues au propriétaire pour contribution aux avaries communes subies par le bâtiment;
- c) les indemnités dues au propriétaire pour assistance prêté ou sauvetage effectué depuis l'inscription de l'hypothèque dans la mesure où elles représentent la perte ou l'avarie du bâtiment hypothéqué;
- d) les indemnités d'assurance sur le corps du bâtiment.

Les paiements faits de bonne foi avant opposition sont valables.

ARTICLE 48.— Les conditions dans lesquelles l'hypothèque est rendue publique et conservée sont fixées par décret.

ARTICLE 49.— Les hypothèques consenties par l'acheteur avant la dahoméisation sur un bâtiment acheté ou construit à l'étranger sont valables et produisent effet à condition d'être publiées au Dahomey.

L'autorité maritime est tenue de délivrer à tous ceux qui en font la demande l'état des inscriptions hypothécaires existant sur un navire ou un certificat mentionnant qu'il n'en existe aucune.

ARTICLE 50.— Les sûretés conventionnelles constituées avant la dahoméisation sur un bâtiment sont valables et produisent effet à condition :

- 1.— d'avoir été publiées, conformément à la loi du pavillon du bâtiment ou, à défaut, du lieu de construction du bâtiment;
- 2.— d'avoir été portées à la connaissance de l'acquéreur avant l'acte de transfert du bâtiment;
- 3.— d'avoir fait l'objet de la publicité réglementaire lors de la dahoméisation.

Des décrets détermineront les sûretés constituées en application d'une législation étrangère auxquelles s'applique le présent article.

ARTICLE 51.— S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même bâtiment ou sur la même part de propriété du bâtiment, le rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates d'inscription.

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

ARTICLE 52.— La publicité réglementaire conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de sa date : l'effet de la publicité cesse si elle n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

La publicité garantit, au même rang que le capital, deux années d'intérêts en sus de l'année courante.

ARTICLE 53.— Si le titre constitutif de l'hypothèque est à l'ordre, sa négociation par voie d'endossement comporte la translation du droit hypothécaire.

ARTICLE 54.— Les inscriptions sont radiées, soit du consentement des parties ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'une décision de justice passée en force de chose jugée.

ARTICLE 55.— Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un bâtiment ou une portion de bâtiment, le suivent, en quelques mains qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions.

Si l'hypothèque ne grève qu'une portion du bâtiment, le créancier pourra, après saisie, le faire vendre en totalité, à charge d'appeler à la vente les copropriétaires.

ARTICLE 56.— Dans tous les cas de copropriété, par dérogation à l'article 883 du Code Civil, les hypothèques consenties durant l'indivision, par un ou plusieurs des copropriétaires, sur une portion du bâtiment, continuent de subsister après le partage ou la licitation.

Toutefois, si la licitation s'est faite en justice, le droit de créanciers, n'ayant hypothèque que sur une portion du bâtiment sera limité au droit de préférence sur la partie du prix afférente à l'intérêt hypothéqué.

ARTICLE 57.- Toute opération volontaire qui entraîne la perte de la dahoméisation d'un bâtiment grevé d'une hypothèque est interdite.

Si cette opération est, en outre, commise dans l'intention de violer cette interdiction, l'auteur est passible des peines prévues à l'article 408 du Code Pénal. L'article 43 du même Code pourra être appliqué.

### CHAPITRE VIII

#### Responsabilité du propriétaire de navire

ARTICLE 58.- Sauf si une faute prouvée lui est personnellement imputable, le propriétaire d'un navire peut, même envers l'Etat, et dans les conditions ci-après énoncées, limiter sa responsabilité envers des cocontractants ou des tiers, si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire.

ARTICLE 59.- Le propriétaire du navire peut, dans les mêmes conditions, limiter sa responsabilité, même envers l'Etat, pour les frais d'extraction ou de destruction du navire, ou de l'épave et de la cargaison se trouvant à bord.

ARTICLE 60.- La limitation de responsabilité n'est pas opposable :

- 1.- Aux créances d'indemnité d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune;
- 2.- Aux créances des marins résultant du contrat d'engagement;
- 3.- Aux créances de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail.

ARTICLE 61.- En application des articles 58 et 59, et sous réserve des dispositions de l'article 60, le propriétaire du navire n'est pas responsable au-delà des limites établies par la Convention Internationale de Bruxelles du 10 Octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

ARTICLES 62.- Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'article 61, le montant global des réparations dues par le propriétaire dans le cadre de la limitation légale est constitué, à la diligence et par les soins du propriétaire ou de toute autre personne à lui substituée, en un fonds de limitation unique.

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

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

ARTICLE 63.— Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité ou de constituer le fonds de limitation n'emporte pas reconnaissance de sa responsabilité par le propriétaire.

ARTICLE 64.— Dans chaque partie du fonds de limitation, la répartition se fera entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.

ARTICLE 65.— Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées aux articles 58, 59 et 61, il est autorisé à prendre, à due concurrence, le lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, selon le droit du pays où le fonds est constitué, ce créancier aurait pu faire reconnaître sa créance contre le propriétaire.

ARTICLE 66.— Pour l'application de l'article 61, on tiendra compte du tonnage au sens des paragraphes 5 et 7 de l'article 3 de la Convention Internationale précitée.

ARTICLE 67.— Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé par le présent Code à limiter sa responsabilité, il peut obtenir la mainlevée de la saisie de son navire ou de tout autre bien lui appartenant, ainsi que la libération des cautions ou garanties données. Il devra prouver au préalable qu'il a constitué le fonds ou fourni toutes garanties propres à la constitution de ce fonds.

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

ARTICLE 68.— Lorsque le propriétaire a fourni une garantie pour une somme correspondant aux limites de sa responsabilité, cette garantie sert au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquelles le propriétaire peut limiter sa responsabilité.

ARTICLE 69.— Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à l'affrètement, à l'armateur, à l'armateur-gérant ainsi qu'au capitaine ou à leurs autres préposés nautiques ou terrestres agissant dans l'exercice de leurs fonctions de la même manière qu'au propriétaire lui-même.

Le capitaine et les autres membres de l'équipage peuvent invoquer ces dispositions, même lorsqu'ils ont commis une faute personnelle.

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

CHAPITRE IX

Saisie des navires

Section I : Dispositions Générales

ARTICLE 70.- Le navire prêt à appareiller ne peut être l'objet d'aucune saisie si ce n'est à l'occasion de dettes contractées pour le voyage en cours.

Le navire est censé prêt à appareiller lorsque l'autorité maritime l'a expédié, a porté son départ sur le Registre des Sorties et lui a remis son Rôle d'Equipage.

ARTICLE 71.- Lorsqu'une saisie lui est notifiée, l'autorité maritime prend toutes mesures propres à empêcher le départ du navire.

ARTICLE 72.- Nonobstant toute saisie, le Juge peut autoriser le départ du navire pour un ou plusieurs voyages déterminés. Pour obtenir cette autorisation, le requérant doit fournir une caution fixée par le Juge en fonction de la créance, des frais et accessoires.

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

ARTICLE 73.- Si, à l'expiration du délai fixé, le navire n'a pas rejoint ce port, la caution est acquise aux créanciers, sauf le jeu de l'assurance en cas de sinistre couvert par une police sur corps.

Section II : Saisie - Conservatoire

ARTICLE 74.- La saisie-conservatoire doit être autorisée par le Juge.

Le requérant doit justifier d'une créance certaine.

L'ordonnance qui autorise ou refuse la saisie est susceptible d'appel.

La saisie ordonnée est exécutoire nonobstant appel.

ARTICLE 75.- Constituent des créances maritimes les prétentions à un droit ou à une créance ayant l'une des causes suivantes :

- 1.- Dommages causés par un navire, soit par abordage, soit autrement;
- 2.- Pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire ;
- 3.- Assistance et sauvetage ;
- 4.- Contrats relatifs à l'utilisation ou à la location d'un navire par charte-partie ou autrement ;
- 5.- Contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement ;

- 6.- Pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire ;
- 7.- Avaries communes ;
- 8.- Remorquage ;
- 9.- Pilotage ;
- 10.- Fourniture, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel, faite à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien ;
- 11.- Construction, réparation, équipement d'un navire ou frais de cale ;
- 12.- Salaires des capitaine, officiers ou hommes d'équipage ;
- 13.- Débours du capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les agents pour le compte du navire ;
- 14.- Litige sur la propriété ou la copropriété d'un navire ;
- 15.- L'exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire ;
- 16.- Toute hypothèque maritime et généralement toute créance qui a sa source dans l'une des causes qui permettent l'application de la limitation de responsabilité des propriétaires ou armateurs de navires.

ARTICLE 76.- Il est procédé à la saisie-conservatoire dans les formes prescrites ci-dessous pour la saisie-exécution.

ARTICLE 77.- La saisie-conservatoire empêche le départ du navire. Elle ne porte aucune autre atteinte aux droits des propriétaires.

### Section III : Saisie-exécution

ARTICLE 78.- Il ne peut être procédé à la saisie-exécution que vingt-quatre heures après le commandement de payer.

ARTICLE 79.- Le commandement est fait à la personne du propriétaire, à son domicile, ou à la personne de son représentant qualifié.

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

ARTICLE 80.- Le commandement se pécime par dix jours.

ARTICLE 81.- La saisie est faite par huissier.

L'huissier énonce dans son procès-verbal :

- les noms, profession et domicile du créancier pour lequel il agit ;

- le titre exécutoire en vertu duquel il procède;
- la somme dont il poursuit le paiement;
- la date du commandement à payer;
- l'élection de domicile faite le créancier dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie et dans le lieu où est amarré le navire saisi;
- le nom du propriétaire;
- les noms, espèce, tonnage et nationalité du navire;

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

Il établit un gardien.

ARTICLE 82.- Le procès-verbal de saisie est communiqué à l'autorité maritime ainsi qu'à l'autorité consulaire en poste au Dahomey de la nation dont le navire bat pavillon.

ARTICLE 83.- Le saisissant doit dans le délai de trois jours notifier au propriétaire du navire copie du procès-verbal de saisie et le faire citer devant le tribunal civil du lieu de saisie pour se voir dire qu'il sera procédé à la vente des choses saisies.

En l'absence du propriétaire signification et citation lui sont données en la personne du capitaine ou du représentant du propriétaire.

ARTICLE 84.- Lorsque le navire est immatriculé au Dahomey, le service chargé du registre des hypothèques maritimes délivre un état des inscriptions. La saisie est dénoncée aux créanciers inscrits et ce, aux domiciles élus dans leurs inscriptions.

La dénonciation aux créanciers indique le jour de la comparution devant le tribunal.

Lorsque le navire saisi n'est pas immatriculé au Dahomey, la dénonciation est adressée à l'autorité consulaire ci-dessus désignée.

## CHAPITRE X

### Vente judiciaire de navire

ARTICLE 85.- Lorsqu'il y a lieu à vente judiciaire d'un navire après saisie, après faillite, après sauvetage d'épave, sur licitation ou sur toute autre décision de justice, le Juge fixe par son jugement la mise à prix et les conditions de vente.

ARTICLE 86.- Si, au jour fixé pour la vente, il n'est pas fait d'offre, le Juge détermine par jugement le jour où les enchères ont lieu, et la nouvelle mise à prix, inférieure à la première.

ARTICLE 87.- La vente se fait à l'audience de criée du Tribunal, quinze jours après une apposition d'affiches et une insertion dans un journal dahoméen d'annonces légales.

ARTICLE 88.-Les affiches sont espacées sur la partie la plus apparente du bâtiment saisi, à la porte principale du Tribunal, à la Capitainerie du Port, à la Chambre de Commerce et à la Direction de la Marine Marchande.

ARTICLE 89.-Les affiches doivent indiquer :

- les noms, profession et domicile du poursuivant ;
- les titres en vertu desquels il agit ;
- l'élection de domicile qu'il a faite dans le lieu où siège le Tribunal et où se trouve le bâtiment ;
- les noms, profession et domicile du propriétaire du bâtiment saisi ;
- le nom du bâtiment et celui du capitaine, s'il est armé ;
- les caractéristiques du navire (tonnage brut et net, mode de propulsion et puissance) ;
- le lieu où il se trouve ;
- la mise à prix et les conditions de vente ;
- les jours, heure et lieu de l'adjudication ;
- le montant de la somme due au créancier poursuivant.

ARTICLE 90.-Les demandes en distraction sont formées et notifiées au greffe du Tribunal avant l'adjudication.

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

ARTICLE 91.-Le demandeur ou l'opposant a trois jours pour fournir ses moyens.

Le défendeur a trois jours francs pour contredire.

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

ARTICLE 92.- Pendant trois jours francs après celui de l'adjudication, les oppositions à la délivrance des prix sont reçues ; passé ce temps elles ne sont plus admises.

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

ARTICLE 93.- L'adjudicataire est tenu de verser son prix, sans frais à la Caisse des Dépôts et Consignations, ou à l'organisme en tenant lieu, et dans les vingt quatre heures de l'adjudication à peine de folle enchère.

ARTICLE 94.- A défaut de paiement ou de consignation, le bâtiment est remis en vente et adjudiqué trois jours après une nouvelle publication et affiche unique, à la folle enchère des adjudicataires qui sont également tenus pour le paiement du déficit, des dommages, des intérêts et des frais.

L'adjudicataire doit, dans les cinq jours suivants, présenter requête au Président du Tribunal de Première Instance pour faire commettre un Juge devant lequel il cite les créanciers par acte signifié aux domiciles élus, à l'effet de s'entendre à l'amiable sur la distribution du prix.

ARTICLE 95.-L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine, sauf à lui à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit.

Exploitation du navire

CHAPITRE I

L'armement

ARTICLE 96.- Est considéré comme armateur tout particulier, toute société, tout service public qui arme, exploite, utilise en son nom un navire à des fins lucratives ou autres, qu'il en soit ou non propriétaire.

ARTICLE 97.- Lorsque les copropriétaires d'un navire l'exploitent en commun, ils forment de plein droit une société d'armement régie par les dispositions prévues au chapitre V du Titre Ier du présent Code, à défaut de conventions contraires qui, à peine de nullité, doivent être rédigées par écrit.

ARTICLE 98.- Les navires peuvent être exploités par des Sociétés d'armement constituées conformément au droit commun.

CHAPITRE II

L'affrètement

ARTICLE 99.- Toute convention pour louage d'un navire, appelée charte-partie, affrètement ou nolisement doit être rédigée par écrit.

ARTICLE 100.- Il y a trois types de contrats d'affrètement :

- l'affrètement au voyage;
- l'affrètement à temps;
- l'affrètement coque nue.

CHAPITRE III

L'affrètement au voyage

ARTICLE 101.- Par l'affrètement au voyage le fréteur met, en tout ou en partie, un navire désigné à la disposition de l'affrèteur en vue de transporter, en une ou plusieurs fois, pour une ou plusieurs destinations, des cargaisons fixées par la charte-partie.

ARTICLE 102.- La charte-partie doit énumérer :

- 1.- les éléments d'individualisation du navire;
- 2.- les noms, prénoms et domiciles des parties, fréteur et affrèteur et capitaine;
- 3.- l'importance de la cargaison, et s'il y a lieu sa nature;
- 4.- les lieux de chargement et de déchargement;
- 5.- l'époque du chargement;
- 6.- les délais alloués pour le chargement et le déchargement;
- 7.- les éléments de calcul du fret.

ARTICLE 103.- Le fréteur s'oblige :

- 1.- à présenter à la date et au lieu convenu le navire désigné, en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations convenues dans la charte-partie et à le maintenir dans cet état, armé et équipé, pendant toute la durée du contrat.
- 2.- à faire toutes diligences qui dépendent de lui pour exécuter le ou les voyages prévus à la charte-partie.

ARTICLE 104.- Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.

ARTICLE 105.- L'affrèteur doit présenter la marchandise le long du navire à l'époque convenue.

En cas de retard il doit des dommages-intérêts calculés comme en cas de dépassement des jours de planche.

ARTICLE 106.- L'affrèteur doit assurer le chargement et le déchargement de la marchandise dans les délais mis à sa disposition par la charte-partie.

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

ARTICLE 107.- Le point de départ et la computation des jours de planches sont, à défaut de convention des parties, réglés suivant l'usage du port où ont lieu les opérations.

ARTICLE 108.- En cas de dépassement des délais, l'affrèteur doit une indemnité dite de surestaries qui est considérée comme un supplément de fret.

ARTICLE 109.- Le fréteur est responsable des marchandises reçues à bord par le capitaine dans les limites prévues à la charte-partie.

Il s'en libère en établissant qu'il a bien satisfait aux obligations de l'article 103 et que les dommages sont dus à la faute nautique du capitaine et de ses préposés.

ARTICLE 110.- Le contrat est résolu sans dommages-intérêts de part et d'autre si, avant le départ du navire survient une interdiction de commercer avec le pays de destination, ou tout autre événement de force majeure qui rend impossible l'exécution du voyage.

ARTICLE 111.- S'il existe une force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent sans dommages-intérêts à raison du retard.

Il en est de même si la force majeure intervient pendant le voyage.

ARTICLE 112.- Dans le cas de blocus ou autre empêchement durable d'entrer dans le port de destination le capitaine est tenu, sauf ordres contraires, de se rendre dans un port voisin où il puisse décharger.

L'affrèteur peut résilier le contrat avant tout commencement de chargement. Il doit, en pareil cas, une indemnité correspondant au préjudice subi par le fréteur et au plus égal au montant du fret.

ARTICLE 113.- En cas d'arrêt définitif du navire en cours de route par suite d'un événement non imputable au fréteur, l'affrèteur peut décharger la marchandise à ses frais, mais il doit le fret entier stipulé pour le voyage.

ARTICLE 114.- Le fréteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret. S'il n'est point payé lors du déchargement il ne peut les retenir à bord, mais il peut les consigner en mains tierces ou les faire vendre.

ARTICLE 115.- Les actions nées de l'affrètement au voyage se prescrivent par un an. Le délai court depuis le débarquement de la marchandise ou depuis l'événement qui a mis fin au voyage.

#### CHAPITRE IV

##### L'affrètement à temps

ARTICLE 116.- L'affrètement à temps est la convention par laquelle le fréteur s'engage, moyennant un fret déterminé ou déterminable, à accomplir avec un navire déterminé, soit pendant un temps convenu, soit pendant un temps indéterminé mais déterminable, le ou les voyages exigés par l'affrèteur.

ARTICLE 117.- La charte-partie doit énoncer :

- 1.- les éléments d'individualisation du navire;
- 2.- les noms, prénoms et domiciles des parties, fréteur et affrèteur;
- 3.- le nom du capitaine;
- 4.- le montant du fret;
- 5.- la durée du contrat.

ARTICLE 118.- Le fréteur conserve la gestion nautique du navire pendant toute la durée du contrat.

ARTICLE 119.- Le fréteur s'oblige à présenter à la date et au lieu convenus le navire désigné en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues à la charte-partie, et à le maintenir dans cet état, armé et équipé pendant la durée du contrat.

ARTICLE 120.- Le fréteur est responsable des dommages subis par la marchandise s'il est établi qu'ils sont dus à la non-exécution des obligations précisées à l'article 119 ou à un manquement dans la gestion nautique du navire.

ARTICLE 121.- La gestion commerciale du navire appartient à l'affrèteur.

Celui-ci fournit le combustible en quantité et qualité convenables et l'eau douce; il supporte le coût des heures supplémentaires du travail exécuté sur sa demande par l'équipage, ainsi que les droits de port, pilotage, remorquage et autres frais inhérents à l'exploitation commerciale au navire.

Le fréteur pourvoit à l'armement et à l'entretien du navire, recrute, nourrit et paye l'équipage, fournit les approvisionnements.

ARTICLE 122.- L'affrèteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale.

ARTICLE 123.- Le capitaine doit obéir, dans les limites tracées par la charte-partie, aux instructions que lui donne l'affrèteur pour tout ce qui concerne la gestion commerciale du navire.

ARTICLE 124.- Le fréteur peut abandonner à l'affrèteur la gestion nautique du navire.

ARTICLE 125.- Si l'affrèteur a, de cette façon, à la fois, la gestion nautique et la gestion commerciale du navire, la perte du navire ainsi que les avaries, quelle qu'en soit la gravité, sont à sa charge, à moins qu'il ne prouve qu'elles sont dues à un risque de navigation.

ARTICLE 126.- Si l'affrèteur n'a que la gestion commerciale du navire, ces pertes et avaries sont à la charge du fréteur, à moins qu'il ne prouve qu'elles sont dues à la faute de l'affrèteur.

ARTICLE 127.- Le fret court du jour où le navire est mis à la disposition de l'affrèteur dans les conditions du contrat.

Il est payable par mensualités et d'avance.

Il n'est pas acquis à tout événement.

ARTICLE 128.- Le fret n'est pas dû pour les périodes où le navire est commercialement inutilisable par l'effet d'un événement imputable au fréteur ou par suite d'un arrêt de puissance nationale ou étrangère.

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

ARTICLE 129.- Les actions nées du contrat d'affrètement à temps se prescrivent par un an.

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

## CHAPITRE V

### L'affrètement coque nue

ARTICLE 130.- L'affrètement coque nue consiste à mettre pour un temps défini un navire déterminé, sans équipage et sans armement matériel, ou avec un armement matériel plus ou moins complet, à la disposition d'un affrèteur qui l'exploitera lui-même, contre paiement d'un loyer.

ARTICLE 131.- L'affrètement coque nue peut également consister dans la mise du navire équipé et de son équipage à la disposition d'un affrèteur qui l'exploitera lui-même.

ARTICLE 132.- Le contrat doit énoncer :

- 1.- les éléments d'individualisation du navire;
- 2.- les noms, du propriétaire, du fréteur et de l'affrèteur ainsi que leur nationalité;

- 3.- la durée du contrat;
- 4.- la date et le lieu où celui-ci commencera à prendre effet;
- 5.- le montant du fret.

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

ARTICLE 133.- Le fréteur s'oblige à remettre à l'affréteur, à la date et au lieu convenus, le navire en bon état de navigabilité, apte au transport ou à la pêche prévus.

Le fréteur a la charge des réparations et des remplacements dus au vice propre du navire.

Si le navire est immobilisé par suite d'un vice propre, aucun loyer n'est dû pendant l'immobilisation, si celle-ci dépasse vingt-quatre heures.

ARTICLE 134.- S'il est prévu que le navire sera livré avec un capitaine et un équipage à bord, le contrat doit préciser la date et l'heure à partir desquelles lesdits capitaine et équipage passeront sous l'autorité et la responsabilité de l'affréteur.

ARTICLE 135.- Dès qu'il est mis en possession du navire l'affréteur en devient l'armateur. La gestion nautique et commerciale du bâtiment lui incombe.

L'affréteur peut utiliser le navire à toutes fins conformes à sa destination normale.

Il a l'usage du matériel et des équipements du bord, à charge d'en restituer en fin de contrat la même quantité de la même qualité.

ARTICLE 136.- Sont à la charge de l'affréteur l'entretien du navire et les réparations en remplacements autres que ceux visés à l'article 133.

L'affréteur recrute l'équipage, paie ses gages, sa nourriture, et les dépenses annexes. Il supporte tous les frais d'exploitation. Il assure le navire et doit justifier tant de la police d'assurance, que du paiement des primes si le fréteur le requiert.

ARTICLE 137.- L'affréteur est responsable des dommages causés au navire sauf le cas de force majeure.

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

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

ARTICLE 138.- L'affréteur doit restituer le navire en fin de contrat, à la date et dans le port convenus, dans l'état où il l'a reçu, sauf l'usure normale du navire et des appareils.

En cas de retard dans la restitution du navire, sauf preuve par le fréteur d'un préjudice plus élevé, l'affréteur doit une indemnité calculée pendant les 15 premiers jours sur le prix du loyer, et postérieurement sur le double de ce prix.

ARTICLE 139.— Les actions nées d'un affrètement coque nue se prescrivent comme celles d'un affrètement à temps.

## CHAPITRE VI

### Le sous-affrètement

ARTICLE 140.— L'affréteur peut sous-fréter le navire en cédant les droits qu'il tient du contrat d'affrètement, si celui-ci ne le lui interdit pas.

ARTICLE 141.— Le sous-affrètement laisse l'affréteur tenu envers le fréteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.

ARTICLE 142.— Le fréteur a contre le sous-affréteur, dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affréteur, une action directe en paiement du fret encore dû par celui-ci.

Sous cette réserve seule, le sous-affrètement n'établit pas de relation directe entre le fréteur et le sous-affréteur.

ARTICLE 143.— Les actions nées du sous-affrètement se prescrivent dans les conditions prévues par les conditions d'affrètement du navire sous-affrété, soient les articles 115, 129 et 139 du présent Code.

## CHAPITRE VII

### La location

ARTICLE 144.— Le louage de chalands, allèges, mahonnes, citernes, grues flottantes et autres engins de servitude des ports maritimes est régi par les règles du droit civil applicables au louage des biens meubles et par la convention des parties.

## T I T R E   I I I

### Les transports et les ventes maritimes

#### CHAPITRE   Ier

##### Dispositions générales à tous les transports de marchandises

ARTICLE 145.— Le transporteur maritime est tenu avant le début du voyage de faire diligence pour :

- 1.— mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu du voyage à effectuer et des marchandises à transporter;
- 2.— armer, équiper et approvisionner convenablement le navire;
- 3.— approprier et mettre en bon état toutes les parties du navire où les marchandises doivent être chargées.

ARTICLE 146.— Le chargeur ou son représentant doit présenter les marchandises au temps et au lieu fixés par la convention des parties ou l'usage du port de chargement.

ARTICLE 147.— Le transporteur procède de façon appropriée et soignée au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde et au déchargement des marchandises.

Il ne peut arrimer les marchandises sur le pont du navire sans le consentement écrit du chargeur.

ARTICLE 148.— En cas d'interruption du voyage et quelle que soit la cause de l'interruption, le transporteur ou son représentant doit, à peine de dommages-intérêts, faire diligence pour assurer le transbordement des marchandises et leur acheminement par un autre navire jusqu'au port de destination prévu.

ARTICLE 149.— Le chargeur doit le prix du transport ou fret. En cas de fret payable à destination, le réceptionnaire en est également débiteur s'il accepte la livraison de la marchandise.

ARTICLE 150.— Le montant du fret est établi par la convention des parties.

ARTICLE 151.— Le chargeur qui ne présente pas ses marchandises en temps et lieu conformément à l'article 146 ci-dessus paiera en indemnité la moitié du fret convenu au prorata de la quantité de marchandises non chargées.

ARTICLE 152.— Le chargeur qui retire ses marchandises pendant le cours du voyage est tenu de payer le fret entier ainsi que tous les frais occasionnés par le déchargement à moins que le retrait ne soit motivé par le fait du capitaine.

ARTICLE 153.— Les marchandises de matières inflammables, explosives ou dangereuses, dont la qualité n'a pas été signalée ou explicitée volontairement ou par négligence, et à l'embarquement desquelles le transporteur ou son représentant n'eût pas consenti s'il avait connu leur nature, pourront à tout moment et en tous lieux être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, et, sans aucune indemnité;

Le chargeur pourra en sus être rendu responsable de tous dommages et dépenses pouvant résulter de leur embarquement.

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

ARTICLE 154.— Le transporteur est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à charge de contribution.

ARTICLE 155.— Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues ou avariées par suite de la négligence du transporteur et en particulier pour n'avoir pas satisfait aux obligations des articles 145 et 147 ci-dessus. Il en est de même pour les marchandises perdues ou avariées par fortune de mer, sauf convention contraire des parties.

ARTICLE 156.— En cas de transbordement sur un autre navire, en application de l'article 148 ci-dessus, les frais de transbordement et le fret dû pour achever l'acheminement des marchandises sont à la charge du transporteur lorsque l'interruption est imputable à une faute de sa part.

Dans les cas contraires les mêmes frais sont à la charge des marchandises.

Dans tous les cas le transporteur conserve le fret prévu pour le voyage entier.

ARTICLE 157.— Le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire faute de paiement de son fret.

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

ARTICLE 158.— Le capitaine ou le consignataire du navire doit livrer les marchandises au destinataire ou à son représentant désigné sur le titre de transport.

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

ARTICLE 159.— La remise du connaissement original au transporteur ou à son représentant, établit la livraison, sauf preuve contraire par le destinataire.

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

ARTICLE 160.— Le consignataire de la cargaison représente le destinataire. La livraison entre ses mains libère le transporteur de la même manière qu'elle le libère entre les mains du destinataire.

ARTICLE 161.- A défaut de réclamation des marchandises, ou si le destinataire refuse d'en prendre livraison, le capitaine peut, par autorité de justice :

- 1.- les faire vendre pour le paiement de son fret, à moins que le destinataire ne préfère en fournir caution;
- 2.- faire ordonner le dépôt du surplus en entrepôt public ou en mains tierces.

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

ARTICLE 162.- Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par le fait des marchandises qu'il a fait transporter.

ARTICLE 163.- C'est au demandeur en dommages-intérêts d'établir la faute du chargeur ou de ceux dont il doit répondre.

ARTICLE 164.- Sont non recevables :

- 1.- toutes actions contre le transporteur maritime ou le capitaine pour dommages ou pertes subis par les marchandises si elles ont été reçues sans protestation;
- 2.- toutes actions contre l'affréteur ou le sous-affréteur, pour avaries, si le capitaine a livré les marchandises et perçu le fret sans avoir protesté.

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

ARTICLE 165.- Toute demande en délivrance de marchandises, ou en dommages-intérêts pour dommages, pertes ou retard dans leur transport est prescrite un an après l'arrivée du navire au port de destination ou après la perte totale de celui-ci.

## CHAPITRE II

### Les transports sous connaissement

ARTICLE 166.- La convention par laquelle un transporteur maritime s'engage à prendre en charge une marchandise que lui remet un chargeur avec promesse de la délivrer à destination constitue le transport dit "sous-connaissement".

Cette convention, qui ne nécessite pas l'établissement préalable d'une charte-partie, donne lieu à l'établissement d'un écrit dit "connaissement".

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent depuis la prise en charge jusqu'à la livraison.

ARTICLE 167.- Le "connaissement" est un titre de transport émanant du transporteur ou de son représentant ou du capitaine et délivré à l'expéditeur.

Il fait foi que la marchandise a été prise en charge par le navire; il en détermine l'identité, ainsi qu'éventuellement la valeur.

Il est aussi un titre représentatif de la marchandise.

Il est établi en trois exemplaires originaux au moins :

- le premier est destiné au transporteur maritime;
- le deuxième qui constitue le connaissement-chef est adressé à l'agent du transporteur maritime du lieu de destination;
- le troisième qui est négociable est remis à l'expéditeur.

Les trois originaux sont signés ~~par le capitaine et par le~~ par le capitaine dans les vingt-quatre heures après le chargement, et au plus tard avant le départ.

Le transporteur maritime est tenu de remettre à toutes parties intéressées qui lui en font la demande copie du connaissement en vue de l'accomplissement des formalités administratives ou fiscales, mais ces divers titres ne représentent pas la marchandise.

ARTICLE 168. - Le connaissement peut être établi au porteur, à ordre ou à personne dénommée.

Si le connaissement est au porteur la marchandise est livrable à toute personne porteur dudit connaissement.

Si le connaissement est à ordre il peut être transmis par endossement même en blanc.

Si le connaissement est à personne dénommée il peut être transmis à une autre personne dénommée, par déclaration de transfert. Cette déclaration est portée sur le connaissement, ou contenue dans un acte séparé, sans qu'il soit nécessaire de la signifier au transporteur.

L'interdiction de négocier un connaissement doit être mentionnée d'une façon très apparente sur le document.

ARTICLE 169. - Le connaissement doit mentionner :

- 1.- le nom et le domicile du transporteur;
- 2.- le nom et le domicile de l'expéditeur;
- 3.- le lieu et la date du chargement;
- 4.- le lieu de destination et la désignation du destinataire;
- 5.- les marchandises remises au transporteur;
- 6.- le nom du navire;
- 7.- la stipulation relative au fret;
- 8.- la référence à la charte-partie, s'il en existe.

Le connaissement rédigé dans la forme ci-dessus, détenu par l'expéditeur fait foi, d'une part, entre toutes les parties intéressées au chargement, et d'autre part entre elles et les assureurs.

Tout exemplaire du connaissement qui ne contient pas les cinq premières mentions ci-dessus indiquées ne constitue qu'un commencement de preuve par écrit.

ARTICLE 170.—Lors de la rédaction du connaissement, la description des marchandises remises au transporteur, de leur état apparent et de celui des emballages, doit comporter la mention précise des marques, suffisantes pour l'identification, et qui doivent être apposées de manière à rester normalement lisibles jusqu'à la fin du voyage, et, selon le cas, du nombre des colis, et objets, ou bien de la qualité ou du poids des marchandises, le tout d'après les indications données par écrit par l'expéditeur, avant l'embarquement.

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

Mais dans ces cas, il doit, à peine d'inopposabilité du refus, faire mention détaillée et spéciale de ces raisons ou de cette impossibilité. La preuve des dégâts, avaries ou manquants incombe alors, si les raisons sont sérieuses, ou l'impossibilité réelle, à l'expéditeur ou au réceptionnaire.

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.

ARTICLE 171.— Si le transporteur conteste l'exactitude de la déclaration de valeur, au moment où elle est effectuée par le chargeur, il peut insérer dans le connaissement des réserves motivées qui mettront la preuve de la valeur véritable à la charge du chargeur ou du réceptionnaire.

ARTICLE 172.— En l'absence des réserves des articles précédents le connaissement fait foi des mentions qu'il comporte relativement à l'importance et à l'état apparent des marchandises.

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

ARTICLE 173.— Sont nulles et de nul effet à l'égard des tiers toutes lettres ou conventions par lesquelles le chargeur s'engage à dédommager le transporteur lorsque celui-ci ou son représentant a consenti à délivrer un connaissement sans réserve, alors qu'il connaissait ou qu'il pouvait raisonnablement soupçonner l'inexactitude des mentions qu'il y portait. Mais les tiers peuvent s'en prévaloir à l'égard du chargeur.

ARTICLE 174.— En cas de divergence entre les divers exemplaires du connaissement, chaque partie ne peut se prévaloir des indications portées sur l'exemplaire qu'elle détient que si ces indications figurent également sur celui qui se trouve entre les mains de l'autre partie.

ARTICLE 175.— Le transporteur est responsable de toutes pertes, avaries ou dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge jusqu'à la livraison, sauf dans les cas exceptés par l'article suivant.

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

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

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

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

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

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

**ARTICLE 176.**— Le transporteur est déchargé de la responsabilité prévue à l'article précédent s'il prouve que les pertes, avaries ou dommages subis par la marchandise proviennent :

- 1.- des fautes nautiques du capitaine ou d'autres préposés maritimes du transporteur;
- 2.- du vice caché du navire échappant à une diligence raisonnable;
- 3.- de faits constituant un cas fortuit ou de force majeure;
- 4.- de grèves ou lock-out, ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;
- 5.- du vice propre de la marchandise, ou de freinte de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination.
- 6.- des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises;
- 7.- d'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer, ou encore du déroutement du navire à cette fin;
- 8.- de l'état d'innavigabilité du navire, lorsque le transporteur aura fait preuve de sa diligence raisonnable pour remplir ses obligations définies à l'article 145;
- 9.- d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par la faute du transporteur ou de ses préposés.

**ARTICLE 177.**— Est nulle et de nul effet toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet:

- 1.- de soustraire le transporteur à la responsabilité définie à l'article 175;

- 2.- ou de renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe tel qu'il résulte du présent Code;
- 3.- ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle qui pourra être fixée par décret;
- 4.- ou de céder au transporteur le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

ARTICLE 178.- 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 au paragraphe 2 de l'article 147 du présent Code.

ARTICLE 179.- 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.

ARTICLE 180.- Il appartient au demandeur d'établir la réalité et l'importance des dommages dont il demande réparation.

ARTICLE 181.- En cas de perte ou de dommages survenus aux marchandises le réceptionnaire ou son représentant doit adresser des réserves écrites au transporteur ou à son représentant au port de débarquement au plus tard au moment de la livraison, faute de quoi les marchandises sont présumées, sauf preuve contraire, avoir été reçues par lui telles qu'elles sont décrites au connaissement.

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

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

ARTICLE 182.- Toutes actions contre le transporteur, à raison de pertes ou de dommages sont prescrites, dans le cas de perte totale, un an à dater du jour où elles auraient dû être livrées et, dans les autres cas, du jour où elles ont été remises ou offertes au destinataire ou à son représentant.

### CHAPITRE III

#### Les transports de passagers

ARTICLE 183.- Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage.

Les dispositions qui suivent s'appliquent aussi au transport gratuit effectué par une entreprise de transport maritime mais non aux passagers clandestins.

ARTICLE 184.- Le transporteur délivre au passager un billet de passage qui porte les indications propres à identifier les parties au contrat (transporteur et passager), le voyage qui en fait l'objet (nom du navire, lieu et date d'embarquement, port de débarquement, au besoin escales prévues) et le prix du transport.

ARTICLE 185. - Le passager ne peut pas, sauf accord du transporteur, en tirer le bénéfice de son contrat.

ARTICLE 186. - Le passager doit se présenter à l'embarquement dans les conditions fixées par le billet de passage.

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

ARTICLE 187. - Si le départ du navire n'a pas lieu pour une cause non imputable au transporteur, le contrat est résolu sans indemnité de part et d'autre.

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

ARTICLE 188. - Toute modification importante dans les horaires, l'itinéraire ou les escales prévues donne au passager le droit de demander la résolution du contrat et des dommages-intérêts, s'il y a lieu.

ARTICLE 189. - Le non-achèvement comme l'interruption prolongée du voyage pour une cause dont le transporteur n'établit pas qu'elle ne lui est pas imputable entraîne la résiliation du contrat, sans préjudice de dommages-intérêts s'il y a lieu, à moins que le transporteur ne pourvoie au transport du passager à destination sur un navire de même qualité.

ARTICLE 190. - Les passagers sont soumis à la discipline du bord conformément aux articles 194 et 195 du Code de la Marine Marchande.

ARTICLE 191. - 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 toute diligence pour assurer la sécurité des passagers.

ARTICLE 192. - En cas de mort ou de blessures du voyageur, lorsque l'accident est survenu après le moment où le passager monte à bord, et avant qu'il n'en descende aux escales ou au port de destination, le transporteur est tenu d'en réparer les suites dommageables s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par l'article précédent.

ARTICLE 193. - Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout autre sinistre majeur, sauf preuve à sa charge que l'accident ne lui est pas imputable.

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

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

ARTICLE 194.— Pour les voyages de croisière touristiques les transporteurs, armateurs, compagnies de navigation ou agences de voyage, délivrent à chaque passager un billet de passage, dit "billet de croisière" qui doit énumérer, en sus des énonciations habituelles, les escales prévues et services accessoires promis au passager.

ARTICLE 195.— L'action en responsabilité contre le transporteur se prescrit par deux ans à compter du jour où le passager a été débarqué ou aurait dû l'être.

#### CHAPITRE IV

##### Le transport de bagages

ARTICLE 196.— Le transporteur délivre un récépissé des bagages enregistrés. Il en est responsable comme des marchandises reçues sous connaissement.

Le transporteur est responsable des bagages de cabines dans les termes des articles 1952 et 1953 du Code Civil.

Le dépôt des biens précieux entre les mains du Capitaine ou du Commissaire du bord supprime toute limitation de responsabilité.

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

ARTICLE 197.— Le capitaine ne peut pas retenir les bagages à bord, mais il peut les faire consigner en mains tierces, jusqu'à l'entier paiement des créances nées du contrat de passage.

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

#### CHAPITRE V

##### Les transports sous charte-partie

ARTICLE 198.— Le contrat de transport sous charte-partie est réalisé au moyen de l'affrètement ou du sous-affrètement d'un navire ou d'une partie de navire.

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

ARTICLE 199.— Lorsque, à l'occasion d'un transport sous charte-partie, un connaissement ou titre équivalent a été délivré pour constater l'embarquement de la marchandise, il est présumé qu'aucune des mentions de ce document n'entraîne novation ou modification des obligations résultant de la charte-partie, à l'égard des signataires de celle-ci.

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

ARTICLE 200.- Si un contrat de sous-affrètement ou un connaissement porte la mention "conditions suivant charte-partie" le bénéficiaire d'un tel titre de transport sera tenu de respecter les clauses et conditions de la charte-partie visée au contrat.

ARTICLE 201.- A défaut de conventions spéciales des parties, les règles suivantes seront observées :

- 1.- Si le navire est loué en totalité et que l'affrètement ne lui donne pas toute sa charge, le capitaine ne peut prendre d'autres marchandises sans le consentement de l'affrètement. Celui-ci profite du fret des marchandises qui complètent le chargement du navire;
- 2.- Le fretteur qui a déclaré le navire d'un plus grand port qu'il n'est, peut être condamné à des dommages-intérêts envers l'affrètement, sauf si l'erreur n'excède pas un quarantième ou si la déclaration est conforme au certificat de jauge.
- 3.- Si le fret est proportionnel à la quantité de marchandise chargée, l'affrètement doit charger le poids ou le volume prévu par la charte-partie. A défaut il doit payer l'indemnité prévue par l'article 151 du présent Code.  
Si la quantité à charger figure sur la charte-partie avec la réserve "environ", l'affrètement satisfait à son obligation en offrant un chargement inférieur ou supérieur de un dixième à la quantité prévue;
- 4.- Si le fret est forfaitaire, et que l'affrètement charge une quantité supérieure à celle prévue au contrat, il doit payer le fret de l'excédent sur le prix réglé par la charte-partie;
- 5.- Le capitaine peut faire mettre à terre, dans le lieu du chargement, les marchandises embarquées sur son navire, si elles ne lui ont pas été déclarées, ou en exiger avant le départ le fret au plus haut prix prévu pour des marchandises de même nature.

## CHAPITRE VI

### Les ventes maritimes

ARTICLE 202.- La vente maritime est une vente de marchandises à transporter ou en cours de transport par mer, dans laquelle le vendeur s'engage à livrer une marchandise d'une nature et d'une quantité déterminées, dans des délais fixés, soit au port d'embarquement, soit au port de débarquement.

Ella comporte l'obligation de délivrer les documents prévus par la convention des parties, la loi ou l'usage.

ARTICLE 203.- Sauf convention contraire le transfert des risques s'opère au moment de la délivrance.

Dans les ventes à l'embarquement la délivrance a lieu au port de départ, à quai, le long du bord; elle peut aussi avoir lieu à bord, sous hangar, sur wagon ou camion.

ARTICLE 204.- Dans la vente au débarquement la délivrance a lieu au port d'arrivée à quai le long du bord, ou à bord, sous hangar, sur wagon ou camion.

ARTICLE 205.- Dans les ventes à l'embarquement les frais d'embarquement de transport et de débarquement sont à la charge de l'acquéreur.

ARTICLE 206.- La vente dite F.O.B., (free on board), libre à bord, est une vente à l'embarquement dans laquelle le vendeur s'engage à livrer la marchandise, libre de toutes charges, à bord du navire.

La vente dite F.A.S. (free alongside ship), libre le long du bord, est une vente à l'embarquement dans laquelle le vendeur s'engage à livrer la marchandise, libre de toutes charges, à quai le long du bord.

Sauf convention contraire l'agrèage a lieu au port de chargement, avant embarquement.

ARTICLE 207.- La vente dite C.I.F., cost, insurance, freight, ou C.A.F., coût assurance, fret, est une vente à l'embarquement d'une marchandise d'une nature déterminée, libre de toutes charges, qui, à ses qualités matérielles doit ajouter celle d'être couverte par une assurance et par un contrat de transport au port de débarquement.

Le vendeur doit, selon le cas, individualiser ou spécialiser la marchandise vendue, l'assurer et soigner le fret et l'expédition.

Sauf convention contraire l'agrèage a lieu au port de débarquement.

ARTICLE 208.- La vente "sur navire désigné" ou "sur navire à désigner" ou "vente à l'heureuse arrivée" est une vente au débarquement dans laquelle il est imposé au vendeur de désigner immédiatement ou dans un délai déterminé le navire sur lequel la marchandise est ou doit être embarquée.

Le manquant ou la perte ou l'avarie en cours de route entraîne, sans obligation de remplacer pour le vendeur, ou dommages intérêts pour l'acquéreur, la résiliation de la vente à due concurrence. L'acquéreur subit le retard du navire.

Sauf convention contraire l'agrèage a lieu au port de débarquement.

## T I T R E IV

### Le personnel maritime

#### CHAPITRE 1er

##### Le capitaine

ARTICLE 209.- L'expression "capitaine" désigne toute personne régulièrement investie du commandement d'un navire.

**ARTICLE 210.**— Le choix et la nomination du capitaine appartiennent à l'armateur sous réserve de la justification des brevets et diplômes prévus pour le tonnage du navire et la navigation envisagée.

L'armateur peut, à tout moment, congédier le capitaine, sans préavis, nonobstant toute convention contraire, dans les conditions prévues par l'article 159 du Code de la Marine Marchande et, en outre, par l'article 23 du présent Code si le capitaine est copropriétaire du navire.

**ARTICLE 211.**— Le capitaine exerce dès sa nomination visée par l'autorité maritime :

- 1.— des fonctions administratives et disciplinaires;
- 2.— des fonctions nautiques
- 3.— des fonctions commerciales.

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

L'armateur ne doit pas s'immiscer dans les fonctions administratives, disciplinaires et nautiques du capitaine qui les exerce conformément à l'article 164 du Code de la Marine Marchande.

**ARTICLE 212.**— Le capitaine rédige, ou fait rédiger sous son contrôle, le Journal de bord et veille à la bonne tenue des Journaux de la machine et des radiotélécommunications.

Le Journal de bord coté et paraphé par l'autorité maritime doit contenir :

- 1.— l'indication exacte de tous les événements survenus et de toutes les décisions prises en cours de voyage;
- 2.— les observations journalières relatives à l'état du temps et de la mer;
- 3.— le point de départ des préavis pour débarquement des membres de l'équipage;
- 4.— la mention des naissances et des décès survenue à bord;
- 5.— les résolutions prises pendant le voyage dans les cas prévus à l'article suivant;
- 6.— et généralement tout ce qui concerne le fait de la charge du capitaine et de tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre ou à une demande à formuler.

Sur les navires à propulsion mécanique il doit en outre être tenu un Journal de la machine mentionnant les quantités de combustible et de carburant pris au départ, la consommation journalière, ainsi que tout ce qui concerne la marche ou le service de la machine et les avaries ou incidents mécaniques l'affectant.

Ce même livre doit indiquer avec précision les heures des différentes manœuvres effectuées par la machine, et notamment lors des entrées et sorties des ports.

ARTICLE 213.— Le capitaine est tenu de recueillir l'avis des autres officiers du navire et des deux plus anciens maîtres ou hommes d'équipage dans les cas suivants :

- 1.— Abandon du navire en mer;
- 2.— Evacuation du navire en mer par tout ou partie de l'équipage et des passagers;
- 3.— Jet à la mer de la cargaison;
- 4.— Consommation à bord de tout ou partie de la cargaison, à défaut de victuailles, combustible, carburant et autres avitaillements indispensables;
- 5.— Emprunt ou vente de la cargaison dans le cas prévu à l'article 224 du présent Code;
- 6.— Vente du navire innavigable dans le cas prévu à l'article 225 du présent Code.

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

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

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

ARTICLE 214.— Le capitaine répond de toutes fautes commises dans l'exercice de ses fonctions, sauf le cas de force majeure.

ARTICLE 215.— Le capitaine est tenu d'avoir à bord les titres de navigation, papiers et documents prescrits par l'article 103 du Code de la Marine Marchande et par les textes pris pour son application.

ARTICLE 216.— Le capitaine est tenu d'exercer en personne son commandement et de conduire son navire à l'entrée, à la traversée et à la sortie des ports, rades, canaux et rivières, ainsi qu'en toutes circonstances difficiles.

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

ARTICLE 217.— Le capitaine en sus de ses fonctions de commandement, est tenu de surveiller, personnellement ou par son équipage, la bonne exécution des opérations de chargement, déchargement, arrimage et désarrimage de la cargaison et de prendre toutes mesures nécessaires pour la bonne exécution du transport et de la sauvegarde de la marchandise et lui éviter, avant le départ, en cours de voyage, et à l'arrivée, tous risques de détérioration ou d'avarie, ou de les réduire au minimum.

Il est tenu de s'assurer dans les mêmes conditions du bien-être et de la sécurité de l'équipage et des passagers.

ARTICLE 218.— Le capitaine exerce les fonctions d'Officier de Police judiciaire à l'égard de tous crimes ou délits commis à bord.

Il remplit les fonctions d'Officier d'Etat-Civil.

ARTICLE 219.— Il est interdit au capitaine de charger sur son navire des marchandises pour son propre compte, sans l'autorisation expresse et écrite de l'armateur.

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

ARTICLE 220.- Hors du port d'attache du navire et dans tous les ports et autres lieux où ne résident ni l'armateur, ni un fondé de pouvoir de celui-ci, le capitaine est le représentant légal de l'armateur.

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

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

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

ARTICLE 221.- Dans les mêmes conditions le capitaine peut, en cours de voyage, conclure des contrats d'engagement pour compléter l'équipage.

ARTICLE 222.- En l'absence de tout représentant local de l'armateur ou des chargeurs, le capitaine peut prendre ou demander en justice toutes mesures conservatoires des droits des chargeurs ou réceptionnaires. Dans ce cas l'armateur, représenté par le capitaine, doit être considéré comme gérant d'affaires de ceux-ci.

ARTICLE 223.- Au port d'attache du navire et partout où demeure l'armateur, ou un fondé de pouvoir de celui-ci, le capitaine ne peut engager des dépenses ou souscrire des engagements sans leur autorisation spéciale.

ARTICLE 224.- Si pendant le cours d'un voyage des dépenses s'avèrent nécessaires pour la réparation d'avaries ou la subsistance de l'équipage et des passagers, le capitaine pourra emprunter sur le navire, mettre en gage, ou vendre tout ou partie de la cargaison jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent.

Préalablement à de tels engagements le capitaine devra recueillir l'avis prévu à l'article 213, solliciter l'autorisation de son armateur et, en cas de communications impossibles avec lui, se faire autoriser par le tribunal compétent, et, à l'étranger par l'autorité consulaire dahoméenne.

ARTICLE 225.- Lorsque l'innavigabilité d'un navire aura été légalement constatée par un expert judiciaire, ou par l'autorité consulaire, et s'il est établi que le capitaine ne peut communiquer avec l'armateur, le navire pourra être vendu par le capitaine après avoir recueilli l'avis prévu à l'article 213 du présent Code.

ARTICLE 226.- Le capitaine qui aura, sans nécessité, consommé, engagé ou vendu tout ou partie de la cargaison ou de l'évitaillement du navire ou se sera approprié des agrès, appareils, machines ou annexes du navire sera poursuivi et puni conformément aux articles 223 et 224 du Code de la Marine Marchande sans préjudice des remboursements correspondants pour lesquels la prescription ne commencera à courir à son profit que du jour où l'armateur aura pu découvrir la fraude.

ARTICLE 227.— Lorsque, en cours de voyage, les victuailles, combustibles, carburants et autres avitaillements indispensables viennent à manquer, le capitaine peut réquisitionner les denrées et marchandises se trouvant à bord, après avoir recueilli l'avis prévu à l'article 213 et l'armateur est tenu d'en rembourser la valeur aux propriétaires intéressés.

ARTICLE 228.— Les membres de l'équipage, le subrécargue ou le pilote ne sont pas les préposés du capitaine. Celui-ci n'est pas civilement responsable des dommages qu'ils peuvent causer à autrui.

ARTICLE 229.— Le capitaine est tenu, dans les vingt quatre heures de son arrivée, de faire viser son Journal de bord par l'autorité maritime ou consulaire.

S'il survient, au cours du voyage, des événements extraordinaires intéressant le navire, les personnes à bord ou la cargaison, le capitaine doit en faire un rapport circonstancié dès son arrivée au premier port d'escale. Ce rapport doit être déposé au greffe du Tribunal ou, à l'étranger, au Consulat du Dahomey.

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

A défaut, cette affirmation pourra être remplacée par une déclaration devant un notaire dont le capitaine retirera récépissé ou copie authentifiée.

ARTICLE 230.— Dans les cas visés à l'article précédent, et sauf péril imminent, le capitaine ne peut décharger aucune marchandise avant d'avoir fait son rapport et répondu aux mesures d'instruction et de vérification ordonnées soit par l'autorité maritime ou consulaire, soit par l'autorité judiciaire.

ARTICLE 231.— Si, en cours de voyage, le capitaine décède ou disparaît, ou se trouve dans l'incapacité d'exercer son commandement, il est remplacé, de plein droit par l'officier de pont possédant le brevet le plus élevé. Mention en sera portée au Journal de bord avec la date et l'heure de la nouvelle prise effective de commandement.

Au premier port d'escale, le capitaine intérimaire sera tenu de se mettre en rapport avec l'armateur pour faire nommer un nouveau capitaine. Celui-ci pourra être désigné par le Consul du Dahomey à défaut d'instructions de l'armateur en temps voulu.

ARTICLE 232.— Pendant toute la durée de cet intérim l'armateur sera valablement représenté par le capitaine intérimaire.

## CHAPITRE II

### Le subrécargue

ARTICLE 233.— Le subrécargue est un mandataire de l'armateur ou de l'affrètement embarqué à bord d'un navire de charge pour veiller à l'embarquement, au débarquement et à la bonne conservation des marchandises embarquées.

Il peut également être embarqué sur un bâtiment de pêche pour diriger les opérations de pêche, de transformation et de commercialisation des produits de la pêche.

Il peut aussi être embarqué pour des croisières de tourisme, pour procurer aux passagers des prestations et services autres que le transport maritime.

ARTICLE 234.- Le subrécargue a rang d'officier. Il est soumis à l'autorité du capitaine dans les conditions prévues par l'article 164 du Code de la Marine Marchande.

ARTICLE 235.- Le subrécargue est librement choisi par l'armateur ou l'affrètement.

Le contrat d'engagement du subrécargue est soumis aux règles prévues par les articles 120, 121 et 123 et les articles 151, 152, 153 du Code de la Marine Marchande.

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

Le capitaine ne peut pas congédier le subrécargue.

ARTICLE 236.-L'armateur ou l'affrètement ne peut attribuer au subrécargue aucune participation aux fonctions administratives, disciplinaires ou nautiques qui incombent au capitaine.

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

ARTICLE 237.- Un exemplaire de l'acte de nomination du subrécargue, signé par l'armateur ou l'affrètement, le capitaine et le subrécargue doit être annexé au rôle d'équipage.

Cet acte peut conférer notamment au subrécargue le pouvoir :

- 1.- de fixer les mouvements du navire ayant un caractère commercial, les escales et les relaches ;
- 2.- de signer les connaissements ;
- 3.- de recevoir et de délivrer les marchandises transportées ;
- 4.- de vérifier celles-ci à l'embarquement et au débarquement ;
- 5.- de consigner ou de recevoir toutes réserves utiles à ce sujet ;

- 6.- de veiller à la conservation des marchandises en cours de transport ;
- 7.- de payer certaines dépenses concernant les passagers ou la cargaison ;
- 8.- de vendre tout ou partie du produit de la pêche ;
- 9.- de tenir les livres de compte afférents à ces diverses opérations.

ARTICLE 238.- Le subrécargue est responsable de sa gestion envers l'armateur ou l'affréteur qui l'a nommé dans les mêmes conditions qu'un mandataire salarié.

L'armateur, ou l'affréteur, est civilement responsable du subrécargue à l'égard des tiers, pour tous les actes se rattachant à ses fonctions, mais dans les limites prévues au chapitre VIII du Titre Ier du présent Code.

### CHAPITRE III

#### L'équipage

ARTICLE 239.- Les conditions de recrutement, d'engagement et de travail des Officiers, Maîtres et Hommes d'équipage à bord des navires dahoméens sont fixées par les dispositions du Titre IV du Code de la Marine Marchande.

ARTICLE 240.- Quel que soit le mode de recrutement d'un membre de l'équipage, celui-ci est le préposé de l'armateur.

ARTICLE 241.- L'armateur répond des fautes commises par les membres de l'équipage dans les conditions prévues par le chapitre VIII du Titre Ier du présent Code.

### TITRE V

#### Les Agents Terrestres de l'Armateur

##### Chapitre Ier.-

##### Les Préposés Permanents

ARTICLE 242.- Les agents permanents d'un armateur, publiquement connus en cette qualité dans le port ou autres lieux où ils résident, engagent valablement l'armateur qu'ils représentent pour tout ce qui concerne l'exploitation normale du navire.

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

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

ARTICLE 243.- Les agents définis à l'article précédent sont les préposés de l'armateur, et leurs fautes engagent la responsabilité de celui-ci dans les conditions du droit commun.

## CHAPITRE II

### Les consignataires du navire

ARTICLE 244.- Le consignataire du navire est un mandataire de l'armateur qui a pour mission :

- 1.- de veiller à l'accueil et au ravitaillement du navire au port ;
- 2.- de recevoir les marchandises que lui remet le capitaine aux fins de les délivrer, pour le compte de l'armateur, aux ayants-droit ou à leurs représentants.

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

ARTICLE 245.- Le consignataire du navire est responsable envers l'armateur dans les termes de son mandat.

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

ARTICLE 246.- Le seul fait de consigner un navire à un consignataire au Dahomey entraîne pour l'armateur élection de domicile chez ce dernier pour tous les actes et actions concernant ce navire ou sa cargaison. Tout acte judiciaire ou extra-judiciaire visant l'armateur peut être valablement signifié à son consignataire, même après le départ du navire.

ARTICLE 247.- Le consignataire du navire est personnellement responsable des droits de pilotage visés à l'article 89 du Code de la Marine Marchande, ainsi que des droits et taxes de port et de quai non acquittés par le capitaine.

ARTICLE 248.- Le fait pour une même personne d'agir simultanément en qualité de consignataire du navire, consignataire de la cargaison et acconier n'est pas une cause d'annulation des contrats correspondants, si les divers services ont été loyalement exécutés et séparés en fait et en droit.

TITRE VI

Les auxiliaires de l'exploitation

CHAPITRE 1er

Le consignataire de la cargaison

ARTICLE 249.- Le consignataire de la cargaison intervient comme mandataire des ayants-droit à la marchandise. Il en prend livraison pour leur compte et en paye le fret quant il est dû.

ARTICLE 250.- Il doit prendre contre le transporteur maritime, ou son représentant, les réserves que commande l'état ou l'importance de la marchandise au moment de la livraison ou son défaut de livraison.

Si la marchandise est transportée sous connaissement, il doit observer pour la notification des réserves les conditions et délais prévus à l'article 181 du présent Code.

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

ARTICLE 251.- Le consignataire de la cargaison est responsable comme mandataire salarié des fautes qu'il commet dans l'exercice des fonctions sus-visées.

ARTICLE 252.- S'il en est expressément chargé, il doit à la marchandise les soins d'un dépositaire salarié.

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

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

ARTICLE 253.- Le consignataire de la cargaison est responsable des avaries et des pertes subies par la marchandise entre ses mains, sauf preuve par lui que le dommage ne lui est pas imputable.

ARTICLE 254.- Les actions intentées par les ayants-droit à la marchandise contre le consignataire de la cargaison sont prescrites après le même délai que celles qu'ils auraient dirigées contre le transporteur maritime.

## CHAPITRE II

### L'acconage

ARTICLE 255.- L'acconage comprend l'ensemble des opérations juridiques et matérielles qu'impliquent la prise en charge, la délivrance, la manutention, le transport et la garde des marchandises à l'embarquement, au débarquement ou au transbordement.

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

ARTICLE 256.- Le contrat d'acconage se forme par convention expresse ou tacite.

La convention tacite résulte :

- A l'embarquement, de la remise de la marchandise à l'acconier par le chargeur ou le dépositaire magasinier;
- Au débarquement, de la remise de la marchandise par le bord à l'acconier, en vue de sa livraison ou de son transbordement.

ARTICLE 257.- L'acconier est présumé agir, sauf convention contraire :

- 1.- Pour le compte du chargeur, au départ, avant la prise en charge sous palan par le transporteur maritime;  
pour le compte du destinataire à l'arrivée, après la livraison sous palan par ledit transporteur;
- 2.- Pour le compte du transporteur maritime, au départ, pendant les opérations d'embarquement et d'arrimage; et à l'arrivée pendant les opérations de désarrimage et de débarquement.

ARTICLE 258.- Les matières inflammables, explosives ou dangereuses, à la prise en charge desquelles l'acconier n'eut pas consenti s'il eut connu leur nature, peuvent à tout moment être détruites ou rendues inoffensives par celui-ci, sans indemnité pour les ayants-droit. Le tiers responsable de la remise à l'acconier de ces marchandises pourra être rendu responsable des dommages et dépenses résultant de leur manipulation.

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

ARTICLE 259.- L'acconier est responsable de toutes pertes, avaries ou dommages apparents subis par la marchandise entre ses mains.

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

ARTICLE 260.- La responsabilité de l'acconier pour les pertes ou avaries non apparentes n'est engagée que si celles-ci proviennent du fait de l'acconier ou de ses préposés. La preuve en incombe au chargeur, au destinataire ou au transporteur maritime.

ARTICLE 261.- Dans tous les cas la responsabilité de l'acconier s'étend :

- 1.- Au départ, de la prise en charge de la marchandise à terre, des mains du chargeur ou de son représentant, jusqu'à sa remise au navire transporteur sous palan;
- 2.- En cas de transbordement, de la prise en charge sous palan d'un navire, à la remise sous palan d'un autre navire;
- 3.- A l'arrivée, de la prise en charge de la marchandise, sous palan du navire transporteur, jusqu'à sa remise au destinataire, au consignataire de la cargaison ou à tout autre réclamateur qualifié.

En l'absence de ceux-ci, au moment de la livraison, les dispositions de l'article 252 sont applicables à l'acconier.

ARTICLE 262.- L'acconier ne répond des retards survenus dans les opérations matérielles d'acconage que si ceux-ci proviennent de son propre fait ou de ses préposés, et hors le cas de force majeure.

ARTICLE 263.- L'acconier peut s'exonérer de sa responsabilité en prouvant que les pertes, avaries et retards qui lui sont imputés résultent de la faute du transporteur maritime, du chargeur ou du destinataire.

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

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

ARTICLE 264.- Même en l'absence de tout mandat spécial, l'acconier a le devoir de prendre, à la remise sous palan, toutes réserves contre le bord du transporteur maritime si les marchandises ne répondent pas, dans leur état ou leur quantité apparente, aux énonciations du connaissement.

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

En l'absence de ces réserves l'acconier est réputé avoir reçu les marchandises dans l'état et la quantité énoncés au connaissement.

Mais cette présomption ne peut être invoquée que par le réceptionnaire.

ARTICLE 265.- En cas de pertes ou avaries apparentes survenues aux marchandises, le réceptionnaire doit adresser des réserves écrites à l'acconier au plus tard au moment de la prise de livraison, faute de quoi les marchandises sont présumées, sauf preuve contraire, avoir été reçues par lui telles qu'elles ont été remises par le bord à l'acconier.

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

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

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

ARTICLE 266.— Les actions pour pertes ou avaries contre l'acconier sont prescrites par le délai d'un an sauf le cas de crime ou délit.

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

Ces délais courent, dans le cas de perte totale, du jour où la marchandise aurait dû être délivrée, et dans les autres cas, du jour où la marchandise a été remise, offerte ou présentée au destinataire ou au réclamatteur qualifié. En l'absence de ceux-ci le délai de prescription court à compter de l'expiration du délai de quarante-huit heures prévu à l'article 252 du présent Code.

### CHAPITRE III

#### Du remorquage

ARTICLE 267.— Il y a convention de remorquage lorsqu'un ou plusieurs remorqueurs fournissent à un navire, dans un but déterminé, la force qui lui fait totalement ou partiellement défaut.

ARTICLE 268.— A défaut de conventions spéciales des parties, les obligations et les responsabilités de celles-ci sont fixées par les dispositions du présent chapitre que le contrat de remorquage concerne :

- 1.- soit un remorquage portuaire;
- 2.- soit un remorquage en haute mer;
- 3.- soit un transport d'engins flottants.

ARTICLE 269.— Les opérations de remorquage portuaire s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué. Le Capitaine du remorqueur doit se conformer aux instructions de celui-ci sous réserve des règlements concernant la police du port.

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

ARTICLE 270.— Les parties peuvent, par convention expresse et écrite, confier au capitaine du remorqueur la direction des opérations et inverser la présomption de responsabilité ci-dessus énoncée,

ARTICLE 271.— Les opérations de remorquage en haute mer s'effectuent sous la direction du capitaine du remorqueur et les dommages de tous ordres provoqués soit par le navire remorqué, soit par le remorqueur, sont à la charge de ce dernier, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

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

ARTICLE 272.— Le remorquage de navires, qu'il soit portuaire ou de haute mer, est un louage d'ouvrage et, de ce fait le capitaine du navire subordonné ne devient pas le préposé du capitaine du navire directeur de la manoeuvre. Vis à vis des tiers victimes d'avaries, les armateurs du navire remorqué et du navire remorqueur sont solidairement tenus à réparation des dommages, si ceux-ci résultent d'une faute commune ou de fautes partagées entre ces deux navires.

ARTICLE 273.— Le contrat par lequel un entrepreneur de remorquage se charge de conduire un engin flottant, un dock, une citerne, un bateau-porte ou toute autre chose dépourvue de moyens de propulsion, dans un port ou un havre par voie maritime est un contrat de transport.

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

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

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

ARTICLE 274.— Les actions nées à l'occasion d'un contrat de remorquage sont prescrites par un an après l'achèvement des opérations.

ARTICLE 275.— L'assistance et le sauvetage maritimes sont régis par les articles 49 à 61 du Code de la Marine Marchande.

#### CHAPITRE IV

##### Du pilotage

ARTICLE 276.— Le règlementation du pilotage des navires de mer fait l'objet des articles 83 à 90 du Code de la Marine Marchande.

T I T R E VII

DES RISQUES DE MER

CHAPITRE Ier

DE L'ABORDAGE

ARTICLE 277.— En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navire de mer et bâtiment de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou aux personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions suivantes sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

ARTICLE 278.— Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont subis sans qu'il y ait à distinguer le cas où les navires, ou seulement l'un d'eux, auraient été au mouillage au moment de l'abordage.

ARTICLE 279.— Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation incombe à celui qui l'a commise.

Si l'abordage est causé par la faute de plusieurs navires à un navire qui n'est pas en faute, la réparation du dommage incombe solidairement à ceux qui ont commis la faute.

ARTICLE 280.— S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes commises; toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie, ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales.

Les dommages causés, soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux effets et autres biens des équipages, des passagers, ou autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle qu'il doit supporter.

ARTICLE 281.— 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.

ARTICLE 282.— Les dispositions qui précèdent sont applicables à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés 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.

ARTICLE 283.- Après un abordage, les dispositions des articles 266 et 269 du Code de la Marine Marchande sont applicables à chacun des capitaines des navires entrés en collision.

ARTICLE 284.- Les actions en réparations de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 280 est d'une année. Ce délai ne court pas si le navire n'a pu être saisi dans les eaux territoriales dahoméennes, lorsque le demandeur en dommages-intérêts est de nationalité dahoméenne ou est domicilié sur le territoire de la République du Dahomey.

## CHAPITRE II

### DES AVARIES

ARTICLE 285.- Toute dépense extraordinaire faite pour le navire et les marchandises, conjointement ou séparément, tout dommage qui arrive au navire et aux marchandises depuis leur chargement et départ jusqu'à leur arrivée et déchargement sont réputés avaries.

ARTICLE 286.- A défaut de conventions spéciales entre toutes les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

ARTICLE 287.- Les avaries sont de deux catégories : les avaries grosses ou communes, et les avaries simples ou particulières.

## CHAPITRE III

### DES AVARIES PARTICULIERES

ARTICLE 288 - Sont avaries particulières en général les dépenses faites et le dommage souffert pour ou par le navire seul, ou encore pour ou par les marchandises seules, depuis leur chargement et départ, jusqu'à leur arrivée et déchargement et notamment :

- 1.- Le dommage arrivé aux marchandises par leur vice propre, par tempête, prise, naufrage ou échouement;
- 2.- Les frais faits pour les sauver;
- 3.- La perte des câbles, chaînes, ancres, voiles, mâts, cordages, et tous autres appareils, causée par la tempête ou autre accident de mer; les dépenses résultant de toute relâche occasionnée, soit par la perte fortuite de ces matériels, soit par les nécessités d'avitaillement, soit par voie d'eau à réparer;

- 4.- La nourriture et le loyer des équipages pendant la détention quand le navire est arrêté en cours de voyage par ordre d'une puissance et pendant les réparations qu'on est obligé d'y faire si le navire est affrété au voyage;
- 5.- La nourriture et le loyer des équipages pendant la quarantaine, que le navire soit affrété au voyage ou à temps.

ARTICLE 289.- Les avaries particulières sont supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a essuyé le dommage ou occasionné la dépense, sauf éventuelles actions en responsabilité, en remboursement ou en indemnité.

ARTICLE 290.- Les dommages arrivés aux marchandises, faute par le capitaine d'avoir bien fermé les écoutilles et les panneaux de cale, amarré le navire, fourni de bons guindages, et par tous autres accidents provenant de la négligence du capitaine ou de l'équipage sont également des avaries particulières supportées par le propriétaire de la marchandise, mais pour lesquelles il a un recours contre le capitaine, le navire et le fret.

#### CHAPITRE IV

##### DES AVARIES COMMUNES

ARTICLE 291.- Sont avaries communes les sacrifices faits et les dépenses extraordinaires, intentionnellement et raisonnablement encourues, après délibération motivée, pour le bien et le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une même expédition maritime.

ARTICLE 292.- Sacrifices et dépenses doivent être raisonnablement décidés par le capitaine, après avoir pris l'avis des personnes intéressées qui se trouvent à bord et des principaux membres de l'équipage

Il porte sur le Journal de bord, dès qu'il en a les moyens, les date, heure et lieu de l'événement, les motifs et les avis qui ont déterminé sa décision et les mesures qu'il a ordonnées.

Au premier port où le navire abordera, le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, d'affirmer les faits ainsi consignés sur le Journal de bord.

ARTICLE 293.- Seront seuls admis en avaries communes les dommages et pertes atteignant matériellement les biens engagés dans l'expédition ainsi que les dépenses exposées pour ces biens lorsque ces dommages, pertes ou dépenses sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune décidé par le capitaine au sens de l'article 292 ci-dessus.

ARTICLE 294.- Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense est la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'expédition, il n'y a pas moins lieu à règlement d'avarie commune, sauf recours contre celui à qui cette faute est imputable.

ARTICLE 295.- Toute dépense supplémentaire, volontairement exposée pour éviter une autre dépense ou une perte qui aurait été admise en avarie commune, sera admise elle-même en avarie commune, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense économisée ou de la perte évitée.

ARTICLE 296..- La preuve qu'un dommage, qu'une perte ou une dépense doit être classée en avarie commune incombe à celui qui réclame cette admission. A défaut de cette preuve l'avarie est réputée particulière et supportée et payée par le propriétaire de la chose qui a éprouvé le dommage ou occasionné la dépense.

## CHAPITRE V

### DOMMAGES, PERTES OU DEPENSES ADMISSIBLES EN AVARIES COMMUNES

ARTICLE 297..- 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'expédition maritime. Cette règle est sans influence sur la détermination du lieu où le règlement doit être établi.

ARTICLE 298..- Les avaries communes sont supportées par le navire, par le fret et par la cargaison, évalués comme il est dit ci-après.

ARTICLE 299..- Le navire contribue en proportion de sa valeur au port où s'achève l'expédition, augmentée, s'il y a lieu du montant des sacrifices qu'il a subis.

Cependant l'armateur n'est pas tenu au delà de la valeur forfaitaire du navire fixée par l'article 3, paragraphe 1er, de la convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires.

Le fret brut et le prix des passages, convenus comme acquis ou payables à tout événement, contribuent pour les deux tiers.

ARTICLE 300..- Les marchandises sauvées ou sacrifiées contribuent en proportion de leur valeur réelle ou supposée sur le marché au port de déchargement.

ARTICLE 301..- Le montant à admettre en avaries communes pour dommages ou pour pertes supportés par le navire égale le coût des réparations consécutives aux sacrifices subis : coût réel, si elles ont été effectuées, coût estimatif s'il n'y a pas été procédé. En cas de perte totale on tiendra compte de la valeur du navire avant avaries, sous déduction du coût estimatif de réparations des dommages n'ayant pas le caractère d'avaries communes, ainsi que du produit de la vente de l'épave, s'il y a lieu.

ARTICLE 302..- Le montant à admettre en avaries communes pour dommages ou pertes subies par les marchandises sera, en cas de perte totale ou partielle, leur valeur estimative sur le marché au port de déchargement; en cas d'avaries, la différence entre leur valeur réelle et leur valeur estimative à l'état sain, sur le marché au même port.

ARTICLE 303..- Les marchandises qui ont été déclarées pour une valeur moindre que leur valeur réelle contribuent à proportion de leur valeur réelle, mais leur perte ou leur avarie ne donne lieu à classement en avaries communes qu'à proportion de leur valeur déclarée.

ARTICLE 304. - Les marchandises pour lesquelles il n'a pas été établi de connaissement ou de reçu du capitaine ne sont pas admises en avaries communes si elles sont sacrifiées. Elles contribuent néanmoins si elles sont sauvées.

ARTICLE 305. - Les vivres du navire, les envois postaux de toute nature ainsi que les effets et bagages de l'équipage et des passagers sont exempts de contribution s'ils ont été sauvés ; ils participent à la répartition s'ils ont été sacrifiés dans les conditions des articles 291 et suivants ci-dessus.

ARTICLE 306. - Seront admis en avaries communes les jets de cargaison et les dommages causés par le jet au navire et à la cargaison.

Les choses les moins nécessaires, les plus pesantes et de moindre prix sont jetées les premières.

Cependant aucun jet de cargaison ne sera admis en avaries communes si cette cargaison n'a pas été transportée conformément aux usages reconnus du commerce.

ARTICLE 307. - Seront en avaries communes les dommages causés à la cargaison et au navire par l'eau qui pénètre dans la cale par les écoutilles ou panneaux ouverts ou par toute autre ouverture pratiquée en vue d'opérer un jet à la mer pour le salut commun.

ARTICLE 308. - Seront admis en avaries communes les dommages causés au navire et la cargaison, ou à l'un d'eux, par l'eau ou autrement, y compris les dommages causés en échouant, en submergeant ou en sabordant le navire en feu, en vue d'éteindre un incendie à bord.

Toutefois les dommages causés à la cargaison ou au navire par l'incendie même ne seront pas admis en avaries communes.

ARTICLE 309. - 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 avaries communes, mais les pertes ou dommages encourus en renflouant un tel navire seront admis en avaries communes.

Mais 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 avaries communes.

ARTICLE 310. - 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 pour l'amener sur un plus haut fond, en vue du salut commun sera admise en avaries communes; 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 forçement de voiles ne sera admise en avaries communes.

ARTICLE 311.— Le dommage causé aux machines de propulsion, et aux chaudières d'un navire échoué dans une position périlleuse, par les efforts faits pour le renflouer, sera admis en avaries communes, 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 forçement de machine ou à une manœuvre de ce genre ne sera, en aucune circonstance, admise en avaries communes.

ARTICLE 312.— 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 d'allègement, de location des allèges, et, le cas échéant, celles du rembarquement, ainsi que la perte ou le dommage en résultant, seront admis en avaries communes.

ARTICLE 313.— Quand un navire est entré dans un port ou lieu de refuge, ou qu'il est retourné à son port ou lieu de chargement par suite d'accident, de sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires qui ont rendu cette mesure nécessaire pour le salut commun, les dépenses exposées pour entrer dans ce port ou ce lieu sont admises en avaries communes de même que celles encourues lorsque ce navire quitte ce port ou ce lieu avec tout ou partie de sa cargaison primitive.

Si le navire se trouve dans un port ou lieu de refuge où les réparations sont impossibles et s'il est déplacé vers un autre port ou lieu où il pourra être réparé, les dispositions du présent article s'appliquent à ce second port ou lieu.

Les dispositions de l'article 313 ne s'appliquent pas à la prolongation du voyage occasionnée par ce déplacement.

ARTICLE 314.— Les frais de manutention à bord et de déchargement de la cargaison, du combustible ou des approvisionnements à un port ou lieu de chargement, d'escale ou de refuge, sont admis en avaries communes lorsque la manutention ou le déchargement étaient nécessaires pour le salut commun ou pour permettre de réparer les avaries au navire, causées par sacrifice ou par accident, si ces réparations étaient nécessaires pour permettre la continuation du voyage en sécurité.

ARTICLE 315.— Lorsque les frais de manutention ou de déchargement visés à l'article précédent sont admissibles en avaries communes, les frais de rechargement et d'arrimage à bord, ainsi que les frais de magasinage, y compris ceux nécessités par toute assurance raisonnablement souscrite, sont admis en avaries communes.

Toutefois, si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, les frais de magasinage ne seront admis en avaries communes que jusqu'à la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage. Si l'un ou l'autre de ces événements intervient avant l'achèvement du déchargement de la cargaison, les frais ci-dessus seront admis en avaries communes jusqu'à la date de l'achèvement de ce déchargement.

ARTICLE 316.- 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, mais que, en vue de réduire les dépenses, on prend le parti, soit de le remorquer jusqu'à un autre port ou lieu de réparation, ou jusqu'à son port de destination, soit de transborder la cargaison en tout ou en partie sur un autre navire, ou de la réexpédier de toute autre manière, en pareil cas, la dépense supplémentaire de ces remorquages, transbordement et réexpédition, ou de l'un d'eux, (jusqu'à concurrence de la dépense supplémentaire épargnée), sera supportée par les divers intéressés dans l'expédition proportionnellement à la dépense extraordinaire épargnée.

ARTICLE 317.- Lorsqu'un navire est entré ou a été retenu dans un port ou lieu pour les motifs indiqués à l'article 313, seront admis en avaries communes les salaires et frais d'entretien du capitaine, des officiers et des membres de l'équipage, ainsi que le combustible et les approvisionnements consommés pendant la prolongation du voyage depuis le début de l'immobilisation ou du déroutement, jusqu'au moment où le navire est mis, ou aurait dû être mis, en état de poursuivre les opérations normales ou sa route.

Mais si 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 pas alors déchargée, la date d'achèvement de son déchargement.

Le combustible et les approvisionnements consommés pendant la période supplémentaire d'immobilisation, ainsi que les frais de séjour du navire dans ce port seront admis en avaries communes, à l'exception de ceux encourus pour l'exécution de réparations non admissibles en avaries communes.

Les salaires admissibles en avaries communes comprennent toutes les sommes payées au capitaine, aux officiers et aux membres de l'équipage ainsi que tous les frais et dépenses accessoires qui leur sont dues par l'armateur en vertu des dispositions légales ou conventionnelles d'usage.

Les rémunérations qui leur sont payées par suite du travail effectué en heures supplémentaires pour l'entretien du navire ou l'exécution de réparations, dont le coût n'est pas admissible en avaries communes, seront néanmoins admises à titre de dépenses substituées jusqu'à concurrence de la somme épargnée sur les frais qui auraient été exposés et admis en avaries communes si le travail en heures supplémentaires n'avait pas été effectué.

ARTICLE 318.- Les dommages ou pertes subis par la cargaison, les approvisionnements et le combustible au cours des opérations de manutention visées aux articles 314 et 315 seront également admis en avaries communes.

ARTICLE 319.— Quand 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'avaries communes, le coût de ces réparations sera admis en avaries communes.

Lorsque des réparations provisoires d'un dommage fortuit sont effectuées simplement pour permettre l'achèvement du voyage, leur coût sera admis en avaries communes, mais seulement jusqu'à concurrence de l'économie sur les dépenses qui auraient été encourues et admises en avaries communes, si ces réparations n'avaient pas été effectuées en ce lieu.

Aucune déduction pour différence du vieux au neuf n'est faite du coût des réparations provisoires admissibles en avaries communes.

ARTICLE 320.— La perte de fret résultant d'une perte ou d'un dommage admis en avaries communes, subis par la cargaison ou le navire, sera admise en avaries communes.

Lorsqu'une perte de fret est admissible en avaries communes, il y a lieu de déduire du fret les frais qui auraient été encourus pour le gagner ainsi que le fret de remplacement.

ARTICLE 321.— Le montant admissible en avaries communes pour perte ou dommage éprouvé par les marchandises est calculé en prenant pour base le prix du marché au dernier jour du déchargement du navire ou à la fin de l'expédition lorsqu'elle se termine dans un autre lieu que celui de la destination primitive.

Quand les marchandises ainsi avariées sont vendues, et s'il n'est pas intervenu un accord fixant autrement le montant du dommage, la perte à admettre en avaries communes 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'expédition lorsqu'elle se termine en un autre lieu que celui de la destination primitive.

ARTICLE 322.— Le montant à admettre en avaries communes pour dommage ou perte subis par le navire, ses machines ou ses appareils, lorsqu'ils ont été réparés ou remplacés, est le coût réel et raisonnable des réparations et remplacement de ces dommages et pertes, sous les déductions à opérer pour différence du vieux au neuf selon les usages internationaux et compte tenu de la valeur des débris. 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 eu perte totale effective, ou perte réputée totale du navire, le montant à allouer en avaries communes 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'avaries communes, ainsi que des produits de la vente, s'il y a lieu.

DETERMINATION DES VALEURS CONTRIBUTIVES

ARTICLE 323.— La contribution à l'avarie commune est le rapport entre la masse créancière et la masse débitrice.

La masse créancière comprend toutes les créances nées à raison des sacrifices réalisés admissibles en avaries communes.

La masse débitrice comprend la valeur nette, réelle, calculée au jour où cesse la communauté d'intérêts, des marchandises sauvées et des marchandises sacrifiées, admissibles en avaries communes, ainsi que la valeur du navire et le montant du fret, sous réserve des déductions admises par les usages.

ARTICLE 324.— Il n'y a lieu à aucun règlement en cas de perte totale des intérêts engagés dans l'expédition.

ARTICLE 325.— Une demande en règlement n'est point recevable si l'avarie commune n'excède pas un centième (1%) de la valeur cumulée du navire et de la cargaison.

ARTICLE 326.— La valeur contributive est pour chaque intéressé la limite de son obligation.

Toutefois l'armateur ne sera pas tenu au delà de la valeur forfaitaire du navire, telle que fixée à l'article 61 du présent Code.

Tout intéressé à la cargaison peut se libérer de l'obligation de contribuer par l'abandon des biens soumis à contribution avant toute prise de livraison.

En cas d'insolvabilité de l'un des intéressés ou de son assureur, l'insolvabilité se répartit entre les autres intéressés à l'expédition maritime.

ARTICLE 327.— La capitaine peut refuser de délivrer les marchandises et demander leur consignation jusqu'au paiement de la contribution qui leur incombe, sauf caution suffisante de l'ayant-droit.

ARTICLE 328.— L'armateur est privilégié pour le paiement des contributions en avaries communes, qui lui sont dues, sur les marchandises ou le prix en provenant pendant quinze jours après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

ARTICLE 329.— Lorsque des fonds ont été versés pour garantir la contribution de la cargaison à l'avarie commune, aux frais de sauvetage ou frais spéciaux, ces fonds doivent être déposés sans aucun délai à un compte spécial ouvert aux noms d'un représentant nommé par les déposants et d'un autre nommé par l'armateur, dans une banque agréée par eux deux.

En cas de désaccord il sera statué par ordonnance de référé sur la désignation du représentant des déposants et le choix de la banque. Les sommes ainsi déposées, augmentées, s'il y a lieu, des intérêts, seront conservées pour garantir aux ayants-droit le paiement de ce qui leur est dû.

Des paiements d'acomptes ou de remboursements de dépôts peuvent être faits avec l'autorisation écrite du répartiteur, sans préjudice des obligations définitives des parties.

ARTICLE 330.— Le règlement d'avaries communes est établi par un ou plusieurs répartiteurs qui, à défaut d'entente entre les parties, sont nommés par le Juge. Ces répartiteurs peuvent se faire assister par tous experts de leur choix.

A défaut d'acceptation par toutes les parties, le règlement d'avaries communes est soumis à l'homologation de la juridiction compétente sur demande de la partie la plus diligente, tous les intéressés dûment appelés.

ARTICLE 331.— Les frais et honoraires, nécessités par l'établissement du règlement d'avaries communes, sont prélevés, par priorité, sur les valeurs contributives.

ARTICLE 332.— Les sommes non réclamées sont versées à la Caisse des Dépôts et Consignations ou à l'organisme en tenant lieu.

## CHAPITRE VII

### PRESCRIPTIONS ET DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 333.— Les actions en réparations des dommages causés par un abordage aux personnes et aux biens se prescrivent par deux ans à compter de l'événement.

Les actions récursoires se prescrivent par un an à partir du paiement.

Toutes actions en paiement d'une rémunération du chef d'assistance ou de sauvetage sont prescrites par deux ans, à partir du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage se sont terminées.

Toutes demandes en contribution pour avaries communes sont prescrites par deux ans après l'arrivée du navire à destination ou au lieu de la rupture du voyage. Elles se prescrivent par quinze ans si un répartiteur a été désigné.

ARTICLE 334.— Les dispositions du présent Titre s'appliquent :

- 1.— à tout abordage, à toutes opérations d'assistance ou de sauvetage et à toutes avaries communes ayant eu lieu dans les eaux territoriales dahoméennes;
- 2.— à tout abordage, à toutes opérations d'assistance ou de sauvetage entre navires dont l'un au moins arbore le pavillon dahoméen, et à toutes avaries communes relatives à un navire arborant ce pavillon;
- 3.— à tout abordage, à toutes opérations d'assistance ou de sauvetage et à toutes avaries communes donnant lieu à une instance compétemment introduite devant les tribunaux dahoméens.

T I T R E VIII

LES ASSURANCES MARITIMES

CHAPITRE Ier

REGLES GENERALES

ARTICLE 335.- L'assurance maritime garantit les armateurs, affréteurs ou chargeurs contre les risques résultant d'un voyage maritime.

ARTICLE 336.- Les parties sont libres de régler leur convention d'assurance comme elles l'entendent, notamment en se référant à toutes lois étrangères, à toutes conventions-types ou en combinant différentes lois ou conventions-types, ou en créant de nouvelles.

ARTICLE 337.- Tout intérêt légitime, y compris le profit espéré, exposé à des risques maritimes, peut faire l'objet d'une assurance.

ARTICLE 338.- Nonobstant toute convention contraire, l'assurance ne peut être qu'un contrat d'indemnité.

ARTICLE 339.- Nul ne peut réclamer le bénéfice d'une assurance s'il n'a pas éprouvé un préjudice.

ARTICLE 340.- L'assurance ne doit pas placer l'assuré, en cas de sinistre, dans une situation meilleure que si aucun risque ne s'était réalisé.

ARTICLE 341.- L'assurance peut être contractée, soit pour le compte du souscripteur de la police, soit pour le compte d'une autre personne déterminée, soit pour le compte de qui il appartiendra.

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

CHAPITRE II

CONCLUSION DU CONTRAT

ARTICLE 342.- Le contrat d'assurance ne peut être prouvé que par un écrit ou police, authentique ou sous scings privés. Les additions, modifications et applications au contrat primitif sont rédigés en la même forme et constituent des avenants.

Avant la signature de la police ou de l'avenant, l'assuré et l'assureur peuvent être engagés l'un à l'égard de l'autre par la remise d'une note de couverture.

ARTICLE 343.- Le contrat d'assurance est daté du jour et de l'heure où il est souscrit. Il indique :

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

ARTICLE 344.- Si plusieurs assureurs couvrent un même risque dans un même contrat, chacun d'eux n'est tenu, sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de la somme par lui assurée, laquelle constitue la limite de son engagement.

ARTICLE 345.- L'assurance ne produit aucun effet lorsque les risques n'ont pas commencé dans les deux mois de sa conclusion ou de la date qui a été fixée pour prise en charge.

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

ARTICLE 346.- Toute omission ou déclaration inexacte de l'assuré qui est de nature à atténuer nettement le sentiment de l'assureur sur la portée du risque annule l'assurance, même en l'absence d'intention frauduleuse.

Toute omission de l'assuré faite de mauvaise foi, ayant pareillement diminué l'opinion de l'assureur, annule également l'assurance. L'assurance est nulle, même si la déclaration inexacte ou l'omission n'a pas influé sur le dommage ou la perte de l'objet.

ARTICLE 347.- Toutefois, si l'assuré rapporte la preuve de sa bonne foi, l'assureur sera, sauf convention plus favorable à l'égard de l'assuré, garant du risque proportionnellement à la prime perçue par rapport à celle qu'il aurait dû percevoir, sauf les cas où il établirait qu'il n'aurait pas couvert ces risques s'il les avait connus.

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

ARTICLE 348.- Toute aggravation du risque survenue au cours du contrat entraîne la résiliation de l'assurance, si elle n'a pas été déclarée à l'assureur dans les trois jours où l'assuré en a eu connaissance, jours fériés non compris, à moins que celui-ci n'apporte la preuve de sa bonne foi, auquel cas il est fait application de l'article 347.-

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

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

ARTICLE 349.— Toute assurance conclue après la perte, l'avarie ou l'arrivée des objets assurés est nulle si la nouvelle de la perte ou de l'avarie ou celle de l'arrivée est parvenue, soit au lieu où se trouve l'assuré quand il donne l'ordre d'assurance, soit au lieu où est signé le contrat avant que l'assureur y appose sa signature.

ARTICLE 350.— Lorsque l'assurance est conclue sur bonnes ou mauvaises nouvelles, le contrat n'est annulé que sur la preuve de la connaissance personnelle de la perte par l'assuré ou de l'arrivée par l'assureur.

S'il y a eu ordre d'assurance, mais que le contrat n'ait pas encore été conclu, l'assuré, avisé ultérieurement de la perte ou de l'arrivée des choses assurées, doit en informer immédiatement et par les voies les plus rapides l'assureur. Si, à la réception de cet avis, l'ordre n'avait pas encore été accepté, il sera considéré comme non venu. Dans le cas contraire il produira tous ses effets.

ARTICLE 351.— Les assurances cumulatives contractées dans une intention de fraude pour une somme totale supérieure à celle de la valeur assurée sont nulles.

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

ARTICLE 352.— Le contrat d'assurance consenti pour une somme supérieure à la valeur de la chose assurée, alors même que la valeur assurée serait une valeur agréée, est annulable à la demande de l'assureur s'il établit qu'il y a eu fraude, et la prime lui reste acquise.

ARTICLE 353.— En l'absence de fraude, le contrat est valable à concurrence de la valeur des objets assurés et, si elle a été agréée, pour toute la somme assurée.

### CHAPITRE III

#### OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR ET DE L'ASSURÉ

ARTICLE 354.— L'assureur répond des dommages et pertes matériels causés aux objets assurés par tempête, naufrage, échouement, abordage, jet, feu, explosion et généralement par toute fortune de mer ou événement de force majeure.

L'assureur répond également :

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

- 2.- des frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte matériels, garantis par la police, ou de limiter le dommage.

ARTICLE 355.- L'assureur répond des dommages et pertes matériels subis par le navire et les objets assurés par suite des faits et fautes de l'assuré ou de ses préposés terrestres, à moins que l'assureur n'établisse que ces dommages et pertes ont pour cause une insuffisance de soins raisonnables que l'assuré est tenu d'apporter au navire ou à la marchandise.

L'assureur ne répond pas des fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré.

ARTICLE 356.- Il répond aussi des dommages et pertes matériels survenus par le fait ou par la faute du capitaine et des membres de l'équipage, quelles que soient leur nature et leur gravité, sauf la faute intentionnelle.

ARTICLE 357.- La clause "franc d'avarie" affranchit l'assureur de toutes avaries, soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent ouverture au délaissement.

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

ARTICLE 358.- Les risques assurés demeurent couverts dans les mêmes conditions, même en cas de relâche forcée, de changement forcé de route, de voyage, ou de navire, ou de changements décidés par le capitaine en dehors de l'armateur et de l'assuré.

ARTICLE 359.- En cas de changement volontaire de voyage ou de route, l'assureur demeure responsable des sinistres, s'il est prouvé qu'ils sont survenus sur la partie de la route convenue.

ARTICLE 360.- Sauf convention contraire, l'assureur ne couvre pas les risques :

- a) de guerre civile ou étrangère, de mines et tous engins de guerre;
- b) d'émeute, de mouvements populaires, grèves, lock-out, actes de sabotage ou de terrorisme, pillage, piraterie;
- c) de capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités publiques quelconques;
- d) des dommages causés par l'objet assuré à d'autres biens ou personnes;
- e) atomiques ou nucléaires.

ARTICLE 361. - Lorsque les risques de guerre civile ou étrangère sont couverts, l'assureur répond de tous dommages et pertes qui arrivent aux objets assurés :

- a) par hostilités, représailles, captures, prises, arrêts, contraintes et molestations par tous gouvernements et autorités quelconques, reconnus ou non reconnus, mines et tous engins de guerre, même s'il n'y a pas eu de déclaration de guerre ou lorsque la guerre est terminée;
- b) par actes de sabotage ou de terrorisme, émeutes, mouvements populaires, grèves ou lock-out ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

ARTICLE 362. - Lorsqu'il n'est pas possible d'établir l'origine du sinistre, il est réputé dériver d'un événement de mer.

ARTICLE 363. - L'assureur est affranchi de toutes réclamations pour les causes suivantes et leurs conséquences :

- a) vice propre de l'objet assuré, vers et vermines, influence de la température, piquage des liquides en fût, sauf s'il est établi qu'ils résultent d'un des risques garantis par la police;
- b) dommages et pertes matériels résultant des amendes, confiscation, mise sous séquestre, réquisitions, mesures sanitaires ou de désinfection, ou consécutifs à des violations de blocus, actes de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin;
- c) dommages-intérêts ou autres indemnités à raison de toutes saisies ou cautions données pour libérer les objets saisis;
- d) préjudices qui ne constituent pas des dommages ou pertes matériels atteignant directement l'objet assuré, tels que chômage, retard, différence de cours, frais quelconques de quarantaine, d'hivernage, de surestaries ou de magasinage, préjudices résultant de prohibition d'exportation ou d'importation, ainsi que tous obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale de l'assuré.

ARTICLE 364. - L'assuré doit :

- 1.- payer la prime, les taxes et les frais, au lieu et aux époques convenus.
- 2.- apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire ou à la marchandise;
- 3.- déclarer exactement, lors de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur le risque qu'il prend à sa charge;
- 4.- déclarer à l'assureur, dans la mesure où il les connaît, les aggravations de risques survenues au cours du contrat;
- 5.- conserver au profit de l'assureur, tous ses droits et recours contre le responsable.

ARTICLE 365.- Le défaut de paiement d'une prime permet à l'assureur soit de suspendre l'assurance par simple lettre recommandée, soit d'en demander la résiliation. La suspension ou la résiliation ne prend effet que huit jours après l'envoi à l'assuré, à son dernier domicile connu de l'assureur, et par lettre recommandée, d'une mise en demeure d'avoir à payer.

ARTICLE 366.- L'assuré doit contribuer au sauvetage des objets assurés et prendre toutes mesures conservatoires de ses droits contre les tiers responsables.

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

#### CHAPITRE IV

##### REGLEMENT DE L'INDEMNITE

ARTICLE 367.- Les dommages et pertes sont réglés en avarie, sauf faculté pour l'assuré d'opter pour le délaissement dans les cas déterminés par la loi ou par la convention.

ARTICLE 368.- L'assureur ne peut être contraint de réparer ou de remplacer les objets assurés.

ARTICLE 369.- La contribution à l'avarie commune, qu'elle soit provisoire ou définitive, est remboursée par l'assureur proportionnellement à la valeur assurée par lui, diminuée, s'il y a lieu des avaries particulières à sa charge. Ce remboursement ne peut excéder le montant de la contribution effectivement acquittée.

ARTICLE 370.- Le délaissement transfère les droits de l'assuré sur l'objet assuré à l'assureur, à charge par lui de payer la totalité de l'indemnité d'assurance, et les effets de ce transfert remontent entre les parties au moment où l'assuré notifie à l'assureur sa volonté de délaisser.

Le délaissement ne peut être ni partiel ni conditionnel.

ARTICLE 371.- Le délaissement est notifié à l'assureur par lettre recommandée ou par tout acte extra-judiciaire.

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

ARTICLE 372.- En notifiant le délaissement, l'assuré est tenu de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou dont il a connaissance.

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

ARTICLE 373.- L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance acquiert, à concurrence de son paiement, tous les droits de l'assuré des dommages qui ont donné lieu à garantie.

ARTICLE 37.-Les actions nées du contrat d'assurance se prescrivent par deux ans.

La prescription court contre les mineurs et les autres incapables.

#### CHAPITRE V

#### REGLES PARTICULIERES AUX DIVERSES ASSURANCES

#### ASSURANCES SUR CORPS

ARTICLE 375.- L'assurance du navire est contractée, soit pour un voyage, soit pour plusieurs voyages consécutifs, soit pour une durée déterminée.

ARTICLE 376.- Dans l'assurance au voyage, la garantie de l'assurance court depuis le début du chargement ou du lestage, jusqu'à la fin du déchargement ou du délestage et au plus tard quinze jours après l'arrivée du navire à destination.

En cas de voyage sur lest, la garantie court depuis le moment où le navire démarre, jusqu'à l'amarrage du navire à son arrivée.

ARTICLE 377.- Dans l'assurance à temps les risques du premier et du dernier jour sont couverts par l'assurance.

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

ARTICLE 378.- L'assurance à temps est prorogée par tacite reconduction, sauf dénonciation par l'une des parties avant l'expiration du terme.

ARTICLE 379.- L'assureur ne garantit pas les dommages et pertes résultant soit d'un vice propre du navire, sauf s'il s'agit d'un vice caché, soit d'une faute intentionnelle du capitaine ou de l'équipage.

ARTICLE 380.- Lorsque la valeur assurée du navire est une valeur agréée, les parties s'interdisent réciproquement toute autre estimation, réserve faite des dispositions de l'article 352, et sauf le cas de recours pour contribution d'avarie commune, rémunération, d'assistance ou sauvetage.

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

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

ARTICLE 381.- A l'exception des dommages aux personnes, l'assureur est garant du remboursement des dommages de toute nature dont l'assuré serait tenu sur le recours des tiers au cas d'abordage par le navire assuré ou de heurt contre un bâtiment, corps fixe, mobile ou flottant.

ARTICLE 382. - Dans l'assurance au voyage ou pour plusieurs voyages consécutifs, la prime entière est acquise à l'assureur, dès que les risques ont commencé à courir.

ARTICLE 383. - Dans l'assurance à temps, la prime entière stipulée pour toute la durée de la garantie est acquise en cas de perte totale ou de délaissement à la charge de l'assureur.

Si la perte totale ou le cas de délaissement n'est pas à sa charge, la prime est acquise en fonction du temps couru jusqu'à la perte totale ou à la notification du délaissement.

ARTICLE 384. - Dans le règlement d'avaries, l'assureur ne rembourse que le coût des remplacements et réparations reconnus nécessaires pour remettre le navire en bon état de navigabilité, à l'exclusion de toute autre indemnité pour dépréciation ou chômage ou quelque autre cause que ce soit.

ARTICLE 385. - En cas d'aliénation ou d'affrètement coque nue du navire, l'assurance continue de plein droit au profit du nouveau propriétaire ou de l'affrètement, à charge par lui d'en informer l'assureur dans un délai de dix jours, et d'exécuter toutes les obligations dont l'assuré était tenu vis à vis de l'assureur en vertu du contrat. Il sera toutefois loisible à l'assureur de résilier le contrat dans le mois du jour où il aura reçu notification de l'aliénation ou de l'affrètement. Cette résiliation ne prendra effet que quinze jours après sa notification.

L'aliénateur ou le frètement reste tenu au paiement des primes échues antérieurement à l'aliénation ou à l'affrètement.

L'aliénation de la majorité des parts d'un navire en co-propriété entraîne seule l'application de ces dispositions.

ARTICLE 386. - Le délaissement du navire peut être effectué dans les cas suivants :

- 1.- Perte totale du navire;
- 2.- Défaut de nouvelles trois mois après la réception des dernières nouvelles; la perte est réputée s'être produite à la date à laquelle se rapportent les dernières nouvelles;
- 3.- Lorsque le navire n'est pas réparable, soit d'une façon absolue, soit faute de moyens matériels de réparation à l'endroit où il se trouve, à moins qu'il ne puisse être conduit en un autre lieu où les réparations seraient possibles;
- 4.- Lorsque le montant total des réparations qui seraient à faire au navire pour avaries atteindraient au moins les trois quarts de la valeur du navire.

ARTICLE 387. - Si les risques de guerre ont été assurés, le délaissement du navire peut encore avoir lieu en cas de capture, saisie ou arrêt par ordre de puissance, si le navire n'a pas encore été remis à la disposition de l'assuré dans le délai de trois mois après la notification de l'événement faite par l'assuré à l'assureur.

ARTICLE 388. - Le délaissement du navire est notifié par l'assuré à l'assureur par lettre recommandée avec accusé de réception.

ARTICLE 389. - L'assureur qui reçoit notification d'un délaissement et qui le refuse ou qui opte pour un règlement de perte totale sans transfert de propriété, doit notifier sa décision par lettre recommandée avec accusé de réception dans les trente jours de la notification du délaissement, et ce, à peine de forclusion. Cette décision peut comporter des réserves quant à la validité du délaissement.

ARTICLE 390. - Lorsque plusieurs navires appartiennent à un même armateur, les contrats d'assurance concernant ces navires s'appliquent comme si chaque navire appartenait à un armateur différent.

Les marchandises ou autres biens de l'armateur sont traités au regard de l'assureur du navire comme s'ils appartenaient à des tiers.

ARTICLE 391. - Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux contrats d'assurance concernant le navire qui n'est assuré que pour la durée de son séjour dans les ports, rades ou autres lieux, qu'il soit à flot ou en cale sèche.

Elles sont applicables aux navires en construction.

## CHAPITRE VI

### ASSURANCES SUR FACULTES

ARTICLE 392. - Les marchandises sont assurées soit par une police n'ayant d'effet que pour un voyage, soit par une police dite flot-tante.

ARTICLE 393. - Les marchandises sont assurées sans interruption, en quelque endroit qu'elles se trouvent, dans les limites définies par la police.

Toute durée anormale de séjour, de transit ou de transbordement, toute escale ou tout déroutement non prévu lors de la conclusion du contrat, donne droit pour l'assureur à une majoration de la prime.

Les règles de l'assurance maritime sont applicables aux parties du voyage effectuées par voies terrestre, fluviale ou aérienne.

ARTICLE 394. - Quel que soit le risque couvert, l'assureur n'est pas garant :

- 1.- des freintes de route;
- 2.- de l'insuffisance des emballages ou du mauvais conditionnement de la marchandise;
- 3.- des fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré.

ARTICLE 395. - La valeur assurée ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminées :

soit par le prix d'achat ou, à défaut, par le prix courant aux temps et lieu du chargement, augmenté de tous les frais jusqu'à destination, et du profit espéré;

soit par la valeur à destination à la date de l'arrivée, ou, si les marchandises n'arrivent pas, à la date à laquelle elles auraient dû arriver ;

soit, si les marchandises ont été vendues par l'assuré, par le prix de vente.

ARTICLE 396.- L'importance des avaries est déterminée par comparaison de la valeur de la marchandise en état d'avarie à celle qu'elle aurait eue à l'état sain, aux mêmes temps et lieu.

ARTICLE 397.- Au cas où les parties sont convenues d'une franchise, celle-ci est toujours indépendante de la freinte normale de route.

ARTICLE 398.- Les avaries, dommages ou manquants sont évalués par les experts dits "commissaires d'avaries" désignés par la police d'assurance ou par accord des parties ou par le Juge.

Le ou les commissaires désignés font leurs constatations après y avoir appelé par lettre recommandée avec accusé de réception les parties et les intéressés éventuels. Ils déterminent, si possible, la nature et la cause du sinistre.

Leur rapport a, entre les parties et pour le juge, la valeur d'un rapport d'expertise.

Il n'a à l'égard des autres personnes intéressées ou appelées que la valeur de simples renseignements, à moins que celles-ci n'aient assisté aux opérations d'expertise, et n'aient été avisées par la convocation des conséquences résultant pour elles de cette assistance.

Nonobstant toute convention contraire, le coût des opérations est à la charge de l'assureur, sauf au cas de mauvaise contestation.

ARTICLE 399.- Le délaissement des facultés peut être effectué dans le cas où les marchandises sont :

- 1.- disparues ou détruites totalement ;
- 2.- perdues ou détériorées à concurrence des trois quarts de leur valeur ;
- 3.- vendues en justice à la suite d'avaries résultant d'évènements couverts par l'assurance ;
- 4.- capturées depuis plus de trois mois après la notification de l'assuré à l'assureur.

ARTICLE 400.- Il peut également avoir lieu dans les cas :

- 1.- d'innavigabilité du navire, et si l'acheminement des marchandises par quelque moyen que ce soit, n'a pas pu commencer dans le délai de trois mois, à compter de la notification de l'innavigabilité faite par l'assuré à l'assureur.

- 2.- de défaut de nouvelles du navire trois mois après la date de réception des dernières nouvelles; la perte est réputée s'être produite à la date à laquelle se rapportent les dernières nouvelles.

ARTICLE 401. - Les dispositions des articles 387, 388 et 389 du présent Code sont applicables aux assurances sur facultés.

#### CHAPITRE VII

#### DISPOSITIONS SPECIALES AUX POLICES FLOTTANTES

ARTICLE 402. - La police flottante constate l'engagement de l'assuré et de l'assureur sur les conditions de l'assurances et notamment sa durée, le capital garanti et le taux des primes. Elle laisse à préciser par des déclarations ultérieures, au fur et à mesure des expéditions, les marchandises assurées, le voyages, le nom du ou des navires et les autres indications.

Dans la police flottante, l'assuré s'oblige à déclarer à l'assureur, et l'assureur s'oblige à accepter en aliment :

- a) toutes les expéditions faites pour son compte, ou en exécution de contrats d'achat ou de vente mettant à sa charge l'obligation d'assurer. Ces expéditions sont couvertes automatiquement à partir du moment où elles sont exposées aux risques garantis, à la condition que la déclaration d'aliment en soit faite à l'assureur dans les délais impartis au contrat;
- b) toutes les expéditions faites pour le compte de tiers qui auront laissé à l'assuré le soin de pourvoir à l'assurance si l'assuré est intéressé à l'expédition comme commissionnaire, consignataire ou autrement. Ces expéditions ne sont couvertes qu'à partir de la déclaration.

ARTICLE 403. - Au cas où, intentionnellement, l'assuré ne s'est pas conformé aux obligations de l'article précédent, le contrat est résilié sans délai à la demande de l'assureur, qui est déchargé de l'obligation d'indemniser les sinistres déclarés après la première omission.

L'assureur peut en outre répéter les versements faits par lui pour les sinistres relatifs aux expéditions postérieures à la première omission et demander, à titre d'indemnité, le paiement des primes afférentes aux déclarations omises.

ARTICLE 404. - Dans la police d'abonnement la prime est calculée sur le montant des déclarations d'aliment.

Quel que soit le nombre d'événements survenus pendant la durée du contrat, l'assureur est tenu, pour chaque événement, jusqu'à concurrence du maximum fixé au contrat, sur un même navire.

## CHAPITRE VIII

### ASSURANCE DE RESPONSABILITE

ARTICLE 405. - L'assurance de responsabilité ne donne droit au remboursement à l'assuré que si le tiers lésé est indemnisé, et dans cette mesure, sauf en cas d'affectation de l'indemnité d'assurance à la constitution de fonds de limitation dans les termes de l'article 62 du présent Code.

ARTICLE 406. - En cas de constitution d'un fonds de limitation, les créanciers dont le droit est sujet à limitation, dans les termes des articles 58 à 60 du présent Code n'ont pas d'action contre l'assureur.

ARTICLE 407. - L'assurance de responsabilité, qui a pour objet la réparation des dommages causés aux tiers par le navire et qui sont garantis dans les termes de l'article 379 du présent Code, ne produit d'effet, qu'en cas d'insuffisance de la somme assurée par la police sur corps.

ARTICLE 408. - Quel que soit le nombre d'événements survenus pendant la durée de l'assurance de responsabilité, la somme souscrite par chaque assureur, constitue par événement, la limite de son engagement.

## CHAPITRE IX

### AUTRES ASSURANCES

ARTICLE 409. - Peuvent être assurés le fret, les seelires, frais d'entretien, de rapatriement, profits espérés, et généralement toutes choses évaluables en argent, sujettes aux risques de la navigation.

ARTICLE 410. - Lorsque le fret qui n'est pas acquis à tout événement est assuré, il n'est garanti que jusqu'à concurrence de soixante pour cent (60%).

L'assurance du fret ne garantit, dans la limite de la somme assurée, que la contribution de ce fret aux avaries communes, et son remboursement s'il y a délaissement du navire à la suite d'un risque couvert, mais à charge pour l'armateur, dans les cas prévus aux alinéas 3 et 4 de l'article 386 et à l'article 387 du présent Code, de justifier qu'il n'a pu acheminer la marchandise à destination.

ARTICLE 411. - Le délaissement du fret assuré ne peut être fait que :

- 1.- lorsque le fret est totalement perdu par risques de navigation;
- 2.- lorsqu'il y a défaut de nouvelles après l'expiration du délai de trois mois fixé par l'alinéa 2 de l'article 386 du présent Code;
- 3.- en cas de prise, si l'assurance couvre le risque de guerre.

ARTICLE 412.-Les dispositions des articles 387, 388 et 389 du présent Code sont applicables aux assurances du fret.

ARTICLE 413.- L'assurance des rémunérations d'assistance et de sauvetage couvre, jusqu'à concurrence du capital assuré, les dépenses engagées pour assister ou sauver le navire à la suite d'un risque garanti, ainsi que toute rémunération due en raison de ses risques.

Cette assurance ne produit effet qu'en cas d'insuffisance de la somme assurée par la police du navire.

ARTICLE 414.- Les dispositions du présent titre sont applicables à la réassurance.

ARTICLE 415.- Le présent titre n'est pas applicable aux contrats d'assurance ayant pour objet de garantir les risques relatifs à la navigation de plaisance.

## T I T R E IX

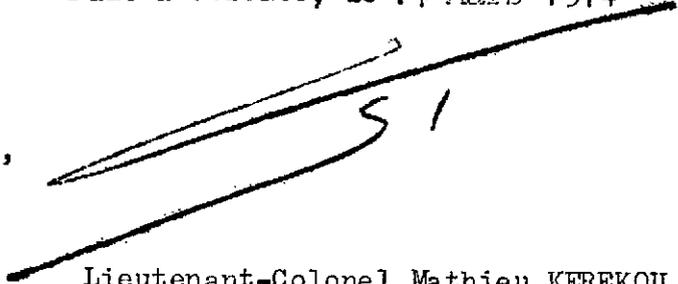
### DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 416.- Sont abrogés les articles 62 à 77, formant le chapitre 10 du Code de la Marine Marchande et qui se rapportent aux hypothèques maritimes.

ARTICLE 417.-La présente Ordonnance qui abroge toutes dispositions antérieures contraires sera exécutée comme Loi de l'Etat.-

Fait à COTONOU, le 14 mars 1974

par le Président de la République,  
Chef de l'Etat, Chef du Gouvernement,



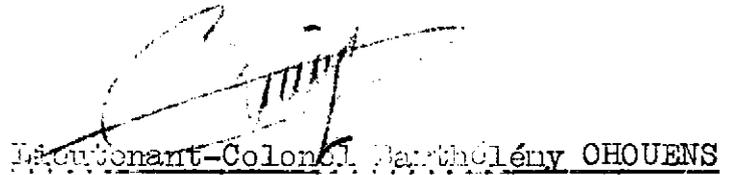
Lieutenant-Colonel Mathieu KEREKOU

Le Ministre des Transports, Postes  
et Télécommunications,



Capitaine Charles BEBADA

Le Garde des Sceaux, Ministre de la  
Justice et de la Législation,



Lieutenant-Colonel Barthélémy OHOUEMS

AMPLIATIONS: PR 8 - CS 6 - Ministères 12 - MEPT 6 - IAA-DCCT-IGF-Gde Chanc.4 -  
DGP-DGAJL-Dtion Stat.6 - Marine Marchande 10 - Port 4 - ODAMA P.4 - Ch.Com. 4 -  
Consignataires 6 - Transitaires 6 - DD 2 - DEAE 2 - JORD 1 - SPD 2 CNI 1

## CODE DE COMMERCE MARITIME

### TITRE Ier                    Du Navire et autres Bâtiments de mer

<u>Chapitre Ier</u>	Du navire	Article 1er
<u>Chapitre II</u>	Individualisation et déhoméi- sation des navires	Articles 2 à 4
<u>Chapitre III</u>	Construction du navire	Articles 5 à 9
<u>Chapitre IV</u>	Forme des actes relatifs à la propriété des navires	Article 10
<u>Chapitre V</u>	Exploitation des navires en copropriété	Articles 11 à 30
<u>Chapitre VI</u>	Privilèges sur les navires	Articles 31 à 42
<u>Chapitre VII</u>	Hypothèques maritimes	Articles 43 à 57
<u>Chapitre VIII</u>	Responsabilité du proprié- taire de navire	Articles 58 à 69
<u>Chapitre IX</u>	Saisie des navires Section 1 Dispositions généra- les	Articles 70 à 73
	Section 2 Saisie conservatoire	Articles 74 à 77
	Section 3 Saisie exécutoire	Articles 78 à 84
<u>Chapitre X</u>	Vente judiciaire de navires	Articles 85 à 95

### TITRE II                    Exploitation du navire

<u>Chapitre Ier</u>	L'Armement	Articles 96 à 98
<u>Chapitre II</u>	L'Affrètement	Articles 99 à 100
<u>Chapitre III</u>	L'Affrètement au voyage	Articles 101 à 115
<u>Chapitre IV</u>	L'Affrètement à temps	Articles 116 à 129
<u>Chapitre V</u>	L'Affrètement coque nue	Articles 130 à 139
<u>Chapitre VI</u>	Le Sous-Affrètement	Articles 140 à 143
<u>Chapitre VII</u>	La location	Article 144

### TITRE III                    Les Transports et les Ventes maritimes

<u>Chapitre Ier</u>	Dispositions générales à tous les transports de marchandises	Articles 145 à 165
<u>Chapitre II</u>	Les transports sous connaisse- ment	Articles 166 à 182
<u>Chapitre III</u>	Les transports de passagers	Articles 182 à 195
<u>Chapitre IV</u>	Les transports de bagages	Articles 196 à 197
<u>Chapitre V</u>	Les transports sous Charte- Partie	Articles 198 à 201
<u>Chapitre VI</u>	Les ventes maritimes	Articles 202 à 208

<u>TITRE IV</u>	<u>Le Personnel maritime</u>	
<u>Chapitre Ier</u>	Le Capitaine	Articles 209 à 232
<u>Chapitre II</u>	Le Subrécargue	Articles 233 à 238
<u>Chapitre III</u>	L'Equipage	Articles 239 à 241
<u>TITRE V</u>	<u>Les Agents terrestres de l'Armateur</u>	
<u>Chapitre Ier</u>	Les préposés permanents	Articles 242 à 243
<u>Chapitre II</u>	Le Consignataire du navire	Articles 244 à 248
<u>TITRE VI</u>	<u>Les Auxiliaires de l'exploitation</u>	
<u>Chapitre Ier</u>	Le Consignataire de la cargaison	Articles 249 à 254
<u>Chapitre II</u>	L'Acconage	Articles 255 à 266
<u>Chapitre III</u>	Le Remorquage	Articles 267 à 275
<u>Chapitre IV</u>	Le Pilotage	Article 276
<u>TITRE VII</u>	<u>Des Risques de mer</u>	
<u>Chapitre Ier</u>	De l'Abordage	Articles 277 à 284
<u>Chapitre II</u>	Des Avaries	Articles 285 à 287
<u>Chapitre III</u>	Des Avaries particulières	Articles 288 à 290
<u>Chapitre IV</u>	Des Avaries communes	Articles 291 à 296
<u>Chapitre V</u>	Dommmages, pertes ou dépenses admissibles en avaries communes	Articles 297 à 321
<u>Chapitre VI</u>	Détermination des valeurs contributives	Articles 324 à 332
<u>Chapitre VII</u>	Prescriptions et Dispositions générales	Articles 333 à 334
<u>TITRE VIII</u>	<u>Les Assurances maritimes</u>	
<u>Chapitre Ier</u>	Règles générales	Articles 335 à 340
<u>Chapitre II</u>	Conclusion du contrat	Articles 341 à 353
<u>Chapitre III</u>	Obligations de l'Assureur et de l'Assuré	Articles 354 à 366
<u>Chapitre IV</u>	Règlement de l'indemnité	Articles 367 à 374
<u>Chapitre V</u>	Assurances sur Corps	Articles 375 à 391
<u>Chapitre VI</u>	Assurances sur Facultés	Articles 392 à 401
<u>Chapitre VII</u>	Polices Flottantes	Articles 402 à 404
<u>Chapitre VIII</u>	Assurances de responsabilité	Articles 405 à 408
<u>Chapitre IX</u>	Autres Assurances	Articles 409 à 415
<u>TITRE IX</u>	<u>Dispositions diverses</u>	Articles 416 à 418