

**VERSION CORRIGEE**

Loi n° 2010-11  
portant code maritime en République du  
Bénin.

L'Assemblée Nationale a délibéré et adopté en sa séance du 26  
janvier 2010, la loi dont la teneur suit :

**LIVRE PRELIMINAIRE**

**DES GENERALITES**

TITRE PREMIER

DU CHAMP D'APPLICATION

**Article 1<sup>er</sup>** : Le présent code détermine les différents espaces maritimes béninois, en fixe le régime juridique et régit les rapports juridiques naissant de et dans la navigation maritime.

**Article 2** : En l'absence de dispositions particulières des conventions internationales ratifiées par la République du Bénin et dans la mesure où les dispositions du présent code ne sont pas applicables, il est fait application des dispositions des règles générales applicables en République du Bénin.

**Article 3** : Les dispositions légales étrangères ou les stipulations contractuelles soumises à un droit étranger, régissant les rapports juridiques nés de et dans la navigation maritime ne sont applicables en République du Bénin que dans la mesure où elles ne sont pas contraires aux principes de l'ordre juridique national.

**Article 4** : Les dispositions des conventions internationales ratifiées par la République du Bénin, ou de toutes autres conventions internationales auxquelles la République du Bénin adhère en matière de navigation maritime internationale, l'emportent sur les lois et règlements béninois.

TITRE II

DES DEFINITIONS

**Article 5** : Dans le présent code, les expressions, termes et mots ci-après signifient :

a) « Autorité » : le Gouvernement de l'Etat qui exerce son autorité sur le navire.

Dans le cas d'un navire autorisé à battre pavillon d'un Etat, l'*autorité* est le Gouvernement de cet Etat. Dans le cas des plates-formes fixes ou flottantes destinées à l'exploration et à l'exploitation du fond des mers et du sous-sol adjacent aux côtes sur lesquelles l'Etat riverain a des droits souverains aux fins de l'exploration et de l'exploitation de leurs ressources naturelles, l'*autorité* est le Gouvernement de l'Etat riverain intéressé ;

b) « Autorité compétente » : l'autorité maritime telle que définie au point a) du présent article ;

c) « Autorité maritime » :

1) En République du Bénin, le ministre chargé de la marine marchande et les fonctionnaires auxquels il a délégué tout ou partie de ses pouvoirs ;

2) hors du territoire national, les consuls de la République du Bénin ou, à défaut, les services de l'ambassade.

Toutefois, dans les ports des pays où il n'existe pas d'ambassade ou de consulat de la République du Bénin, une autre ambassade ou un autre consulat peut, après accord du Gouvernement dont il relève, se voir déléguer les pouvoirs dévolus aux ambassades ou consulats de la République du Bénin.

d) « Accident de mer » : événement fortuit dont résultent des dommages au navire, aux biens, aux personnes embarquées ou au milieu marin ;

e) « Armateur » : toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un ou de plusieurs navires en son nom, soit à titre de propriétaire soit à d'autres titres lui attribuant l'usage du ou des navires ;

f) « Capitaine » : toute personne qui exerce régulièrement le commandement du navire ;

g) « Eaux intérieures » : Eaux situées en deçà de la ligne de base de la mer territoriale ;

h) « Etat d'immatriculation du navire » : à l'égard des navires immatriculés, l'Etat dans lequel le navire a été immatriculé, et à l'égard des navires non immatriculés, l'Etat dont le navire bat pavillon ;

i) « Hydrocarbures » : tous les hydrocarbures, les minéraux persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire ;

j) « Immersion » : tout rejet délibéré dans la mer de déchets, substances, énergies polluantes et autres matières à partir de navires, aéronefs, plates-formes de forage ou autres ouvrages placés en mer ainsi que de tout sabordage en mer de ceux-ci, à l'exception des rejets résultant ou provenant de leur exploitation normale ainsi que de leur équipement ;

k) « Incinération en mer » : toute combustion délibérée de déchets, substances, produits ou matériaux embarqués en vue de leur élimination en mer à partir d'un navire ou d'un aéronef ou de tout engin non flottant, installation et plate-forme ou dispositif fixe quels qu'ils soient ;

l) « Jauge brute » : dimensions hors tout d'un navire, déterminées conformément aux dispositions de la convention de 1969 sur le jaugeage des navires ;

m) « Jauge nette » : capacité d'utilisation d'un navire, déterminée conformément aux dispositions de la convention de 1969 sur le jaugeage des navires ;

n) « Ligne de base » : la laisse de basse mer ou la ligne droite fictive réunissant les deux berges des embouchures des fleuves et lagunes situés dans le prolongement de la laisse de basse mer et la limite extérieure des rades de port ;

o) « Marin » : toute personne qui s'engage envers l'armateur ou son représentant pour servir à bord d'un navire ;

p) « Mesures de sauvegarde » : toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter tout dommage ;

q) « Mille marin » : unité de mesure de longueur valant 1852 m ;

r) « Navires et Aéronefs » : bâtiments circulant sur l'eau ou dans les airs, quel qu'en soit le type qu'ils soient autpropulsés ou non, à l'exception des navires et aéronefs des forces armées portant les marques extérieures distinctives des navires et aéronefs militaires et dont les équipages sont soumis aux règles de la discipline militaire ainsi que les navires et aéronefs appartenant à l'Etat ou exploités par cet Etat tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales ;

s) « Officiers, maîtres et hommes d'équipage » : toutes personnes portées comme officiers, maîtres ou hommes d'équipage sur le rôle d'équipage ;

t) « Organisation maritime internationale » : agence spécialisée de l'Organisation des Nations-Unies chargée des questions relatives au domaine maritime ;

u) « Passager » : toute personne se trouvant à bord du navire en vue d'effectuer le voyage et qui n'est pas inscrite au rôle d'équipage ;

v) « Personne » : toute personne physique ou morale de droit public ou de droit privé ;

w) « Pollution » : introduction directe ou indirecte par l'homme, de substances ou d'énergies dans le milieu marin lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles, tels que dommages aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marine, et aux valeurs d'agrément, provoquer des risques pour la santé de l'homme, ou constituer une entrave aux activités maritimes, y

compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer ou une altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation ;

x) « Propriétaire » : la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un Etat et exploités par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression "propriétaire" désigne cette compagnie ;

y) « Rejet » : tout déversement ou fuite d'hydrocarbure ou d'un mélange d'hydrocarbure quelle qu'en soit la cause ;

z) « Subrécargue » : tout mandataire de l'armateur ou de l'affréteur embarqué à bord :

\* soit d'un navire de charge pour veiller à l'embarquement, au débarquement et à la bonne conservation des marchandises embarquées ;

\* soit d'un navire armé à la pêche pour diriger les opérations de pêche et veiller à la conservation, à la transformation et à la commercialisation des produits ;

\* ou d'un navire affecté au transport de personnes, notamment pour les croisières de tourisme, en vue de procurer aux passagers des prestations et service autres que le transport maritime ;

z') « Tonneau » : unité internationale de mesure employée pour déterminer la capacité des navires et valant 2, 83 mètres cubes.

**Article 6** : Tout autre mot, terme ou expression doit être entendu au sens qui lui est donné par les conventions internationales dont l'Organisation des Nations Unies ou ses agences spécialisées sont les dépositaires.

## **LIVRE PREMIER**

### **DE LA NAVIGATION MARITIME ET DU NAVIRE**

#### TITRE PREMIER

#### DE LA NAVIGATION MARITIME

#### CHAPITRE PREMIER

#### DES DEFINITIONS ET DU DOMAINE PUBLIC MARITIME

#### SECTION PREMIERE

#### DES DEFINITIONS

**Article 8** : La navigation maritime comprend :

- la navigation commerciale qui a pour objet le transport des marchandises et des passagers ;

- la navigation à la pêche qui a pour objet l'exploitation des ressources halieutiques de la mer ;
- la navigation de plaisance effectuée dans un but d'agrément ;
- la navigation auxiliaire relative au pilotage, au remorquage, à l'assistance et au sauvetage, au dragage, à la recherche scientifique ainsi qu'à toute navigation effectuée en mer, dans les ports et rades, par des navires autres que les bâtiments des forces armées.

**Article 9** : La navigation commerciale comprend quatre (4) zones :

- la zone de navigation portuaire :

Est réputée zone de navigation portuaire, le bassin et les rades de ports ;

- la zone de navigation côtière :

Est réputée zone de navigation côtière, la zone s'étendant des côtes de la République du Bénin jusqu'à trois (3) milles marins au large ;

- la zone de navigation au cabotage :

Est réputée zone de navigation au cabotage, la zone s'étendant des côtes béninoises jusqu'au cap spartel au Maroc et jusqu'au cap de bonne espérance en Afrique du Sud ;

- la zone de navigation au long cours :

Est réputée zone de navigation au long cours, la zone s'étendant au-delà des limites de la zone de cabotage.

**Article 10** : La navigation à la pêche comprend quatre (4) zones :

- La navigation à la pêche piroguière ou artisanale :

Est réputée navigation à la pêche piroguière ou artisanale, la navigation effectuée par les barques ou pirogues motorisées dans la zone s'étendant le long des côtes béninoises jusqu'à une distance de cinq (5) milles marins de la ligne de base ;

- La navigation à la pêche côtière :

Est réputée navigation à la pêche côtière, la navigation effectuée par les navires de pêche dans la zone s'étendant au-delà de la zone de navigation à la pêche artisanale et adjacente à celle-ci, jusqu'à une distance de vingt (20) milles marins de la ligne de base;

- La navigation à la pêche au large :

Est réputée navigation à la pêche au large, la navigation effectuée par les navires de pêche autres que les pirogues ou les barques motorisées, dans la zone s'étendant au-delà de la zone de navigation à la pêche côtière et adjacente à celle-ci, jusqu'à une distance de deux cent (200) milles marins de la ligne de base ou au-delà des frontières maritimes de la République du

Bénin jusqu'à la limite du cap de bonne espérance en Afrique du Sud à l'Est et du cap spartel à l'Ouest ;

- La navigation à la grande pêche :

Est réputée navigation à la grande pêche, la navigation effectuée par les navires de pêche autres que les pirogues ou les barques motorisées dans la zone s'étendant au-delà de la zone de navigation à la pêche au large.

**Article 11** : La navigation de plaisance comprend la navigation côtière, au cabotage et au long cours.

**Article 12** : La mer territoriale béninoise s'étend sur une largeur de douze (12) milles marins à compter de la ligne de base.

**Article 13** : La souveraineté de l'Etat béninois s'exerce pleinement sur la mer territoriale telle que définie à l'article précédent, ainsi que sur son sol, son sous-sol et l'espace aérien surjacent.

Les lois et règlements nationaux y sont applicables sous réserve des dispositions contraires des conventions ou traités internationaux et accords particuliers ratifiés par l'Etat béninois.

**Article 14** : Dans la mer territoriale, l'Etat béninois peut prendre toutes mesures nécessaires pour empêcher tout passage contraire au "passage inoffensif" tel que défini par la convention internationale des Nations-Unies sur le droit de la mer.

Dans la mer territoriale, les sous-marins et autres bâtiments submersibles sont tenus de naviguer en surface et d'arborer leur pavillon.

**Article 15** : L'Etat édicte des lois et règlements applicables au passage inoffensif en tenant compte des nécessités suivantes :

- la conservation des ressources biologiques de la mer ;
- la prévention des infractions à la réglementation de la pêche ;
- la sécurité de la navigation et régulation du trafic maritime ;
- la préservation de l'environnement, prévention et contrôle de la pollution marine ;
- la protection des installations et systèmes d'aide à la navigation ;
- la prévention des infractions aux règlements douaniers, fiscaux, d'immigration ou sanitaires ;
- la protection des câbles et pipe-lines ;
- la recherche scientifique.

**Article 16** : La juridiction de l'Etat ne s'exerce pas à bord d'un navire étranger passant dans la mer territoriale, en provenance de ports étrangers. Toutefois, la juridiction pénale béninoise s'exerce :

- si les conséquences de l'infraction dépassent le cadre du navire et s'étendent au territoire béninois ou sont de nature à troubler l'ordre public dans la mer territoriale béninoise ;

- si l'assistance des autorités béninoises a été demandée par le capitaine du navire ou par un agent diplomatique ou consulaire de l'Etat du pavillon ;

- si cette action est nécessaire pour la répression de trafic reconnu au plan international comme illicite.

En tout état de cause, l'Etat béninois peut prendre toutes mesures autorisées par sa législation pour faire rendre compétente sa juridiction pénale ou civile à l'égard des personnes et des biens se trouvant à bord d'un navire étranger qui passe dans la mer territoriale en provenance de ports béninois.

**Article 17** : La zone contiguë de la République du Bénin s'étend à douze (12) milles marins au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale, soit à vingt quatre (24) milles marins à partir de la ligne de base.

**Article 18** : L'Etat exerce dans la zone contiguë, tout contrôle nécessaire au respect de ses lois et règlements en matière d'immigration, de fiscalité, de police, de santé ou de douane pour prévenir ou réprimer les infractions commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

**Article 19** : La zone économique exclusive de la République du Bénin s'étend à cent quatre-vingt huit (188) milles marins au-delà de la mer territoriale, soit à deux cents (200) milles marins à partir de la ligne de base.

**Article 20** : Dans la zone économique exclusive, l'Etat béninois exerce :

- des droits exclusifs en matière d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles biologiques ou non biologiques connues ou à découvrir du fond de la mer, de son sous-sol et des eaux surjacentes ainsi qu'en ce qui concerne toutes autres activités tendant à l'exploration ou à l'exploitation de la zone à des fins économiques ;

- sa juridiction en ce qui concerne :

• la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, de plates-formes et autres installations ou dispositifs ;

• la recherche scientifique marine ;

• la protection et la préservation du milieu marin ;

• toutes autres compétences reconnues par le droit international.

**Article 21** : Aucune exploration, exploitation, installation ou infrastructure affectant la zone économique exclusive ne peut être entreprise par les ressortissants d'un Etat tiers sans autorisation de l'Etat ou sans évoquer les termes d'un accord conclu par l'Etat béninois.

La pose, le maintien et l'entretien d'ouvrages tels que câbles de télécommunications ou oléoducs sur fond de la mer dans la zone économique exclusive sont subordonnés à l'approbation par l'Etat béninois du tracé et des caractéristiques de l'ouvrage.

Pour l'exploitation et la gestion de cette zone, l'Etat peut prendre toutes les mesures utiles pour conclure avec tout Etat ou toute entreprise, des accords particuliers d'association, de concession et de prise de participation.

**Article 22** : Les nationaux peuvent pêcher librement dans la zone économique exclusive sous réserve des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

**Article 23** : Les navires et aéronefs de tous les Etats jouissent des libertés de navigation et de mouillage ou de survol de l'espace aérien sous réserve du respect des droits de l'Etat béninois sur la zone économique exclusive.

**Article 24** : Le plateau continental comprend les zones sous-marines qui constituent le prolongement naturel du territoire terrestre de la République du Bénin, à savoir les fonds marins et leur sous-sol qui s'étendent au-delà de la mer territoriale, jusqu'à une limite de deux cents (200) milles marins de la ligne de base.

**Article 25** : L'Etat exerce ses droits souverains et exclusifs quant à l'exploration et à l'exploitation des ressources naturelles biologiques ou non biologiques du fond de la mer et de son sous-sol sur toute l'étendue de son plateau continental. Nul ne peut y entreprendre quelque activité sans autorisation préalable.

**Article 26** : L'Etat reconnaît et garantit l'exercice de tous les droits et libertés conférés aux autres Etats sur le plateau continental par les dispositions pertinentes des accords et conventions auxquels il est partie.

## SECTION II

### DU DOMAINE PUBLIC MARITIME

**Article 27** : Le domaine public maritime est la partie du domaine public national qui comprend dans la limite des eaux intérieures, un domaine public naturel et un domaine public artificiel.

**Article 28** : Le domaine public maritime naturel comprend, le sol et le sous-sol des eaux intérieures, des rivages de la mer qui englobent la zone littorale recouverte par le plus haut flot de l'année dans les circonstances météorologiques normales, les lais et relais de la mer, tout terrain rationnellement gagné sur la mer et tout terrain acquis en bordure de la mer par l'Etat pour la satisfaction des besoins d'intérêt public.

**Article 29** : Le domaine public maritime artificiel est constitué par :

- les ports maritimes et leurs dépendances ;
- les ouvrages construits hors de la limite des ports ;



- les terrains soustraits artificiellement à l'action de la mer.

## CHAPITRE II

### DE LA SECURITE DE LA NAVIGATION MARITIME

#### SECTION PREMIERE

##### DU CHAMP D'APPLICATION

**Article 30 :** Les modalités de délimitation du domaine public maritime sont précisées par décret pris en conseil des ministres.

**Article 31 :** Le domaine public maritime est inaliénable, imprescriptible et insaisissable.

La circulation est libre pour tous sur le domaine public maritime sous réserve du respect des règlements de police en vigueur.

Toutefois, il peut faire l'objet d'autorisation d'occupation, de concession ou d'utilisation temporaire accordée conformément à la réglementation en vigueur.

Les taux et les modalités de perception des redevances dues à l'Etat en raison d'autorisation de toute nature sont fixés par décret pris en conseil des ministres.

**Article 32 :** Les atteintes aux dépendances du domaine public maritime sont réprimées conformément aux lois et règlements en vigueur.

**Article 33 :** Les règles de sécurité auxquelles doivent satisfaire les navires béninois sont celles définies par les conventions internationales ratifiées par la République du Bénin, lorsque les navires entrent dans le champ d'application de ces conventions.

Des lois et règlements fixent les normes de sécurité auxquelles doivent satisfaire les navires qui n'entrent pas dans le champ d'application des conventions ratifiées par la République du Bénin.

Les dispositions des alinéas précédents ne s'appliquent pas aux navires de guerre des forces armées du Bénin.

**Article 34 :** Les navires étrangers naviguant dans les eaux béninoises sont tenus de se conformer strictement aux dispositions des conventions Internationales ratifiées par la République du Bénin.

#### SECTION II

##### DES TITRES DE SECURITE

**Article 35 :** Tout navire doit être muni, selon la navigation effectuée et conformément aux dispositions des conventions internationales en vigueur, des titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution dont la délivrance, le renouvellement et la validation sont subordonnés à des visites.

Sans que la présente liste ne soit limitative, ces titres sont :

- le permis de navigation ;
- le certificat de franc-bord ou le certificat d'exemption ;
- le certificat de sécurité de construction ;
- le certificat de sécurité du matériel d'armement ;
- le certificat de sécurité des installations de radiotélégraphie et de radiotéléphonie ;
- le certificat de sécurité pour les navires à passagers ;
- le certificat de sécurité pour les navires de pêche ou le certificat d'exemption ;
- le certificat international de sécurité pour le transport des marchandises dangereuses ;
- les certificats de prévention de la pollution par les navires ;
- le certificat international de sûreté du navire ;
- le certificat de gestion de sûreté ;
- le certificat de conformité.

Des permis de navigation provisoire peuvent être délivrés par les ambassadeurs ou les consuls de la République du Bénin pour les navires construits ou achetés à l'étranger et expédiés pour un premier voyage sous un régime de béninisation provisoire.

### SECTION III

#### DE L'INTERDICTION D'APPAREILLAGE

**Article 36 :** Au cas où un navire ne peut prendre la mer sans danger pour lui-même, l'équipage, les personnes embarquées ou le milieu marin et ses intérêts connexes tels que définis par les conventions internationales applicables, notamment la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, son appareillage peut être ajourné ou interdit après visite.

L'autorité maritime compétente prend, dans ce cas toutes les dispositions nécessaires pour en empêcher l'appareillage.

S'il s'agit d'un navire étranger, elle informe par écrit l'ambassadeur, le consul ou le consignataire intéressé de la décision prise et des circonstances qui l'ont motivée.

## SECTION IV

### DES COMMISSIONS DE LA SECURITE MARITIME

**Article 37 :** Il est créé, auprès du ministre chargé de la marine marchande, une commission centrale de sécurité.

Cette commission est saisie par l'autorité maritime de toute demande d'autorisation de construction ou de toute demande d'autorisation d'achat d'un navire étranger lorsque la construction ou l'achat concerne un navire de plus de cinquante (50) tonneaux de jauge brute.

Un décret pris en conseil des ministres fixe la composition de la commission centrale de sécurité maritime, les modalités de son fonctionnement, la liste des plans et documents qui doivent lui être soumis pour examen ainsi que les conditions d'agrément des sociétés de classification.

Outre la commission centrale de sécurité maritime, il est créé au sein de l'administration maritime, des commissions chargées des visites de contrôle, des visites périodiques et de visites de partance.

## SECTION V

### DES AGENTS HABILITES

**Article 38 :** Indépendamment des pouvoirs exercés par les officiers et agents des forces de sécurité publique, ont libre accès à bord de tout navire pour procéder aux visites de sécurité ou y participer :

- les représentants qualifiés de l'autorité maritime compétente notamment les administrateurs-inspecteurs des affaires maritimes ;
- les médecins désignés par l'autorité maritime ;
- les inspecteurs des services radioélectriques chargés du contrôle des installations radioélectriques ;
- les personnels d'assistance et de surveillance ;
- les membres des commissions de visite ;
- les personnels des sociétés de classification agréées par l'autorité maritime.

**Article 39 :** La délivrance ou le renouvellement des titres de sécurité, les visites de contrôle et les visites de partance donnent lieu à la perception de taxes.

**Article 40 :** Les experts appelés à participer aux visites citées à l'article précédent reçoivent des vacations dont le montant et l'imputation sont fixés par voie réglementaire.

CHAPITRE III  
DE LA NAVIGATION ET DES TRANSPORTS RESERVES  
SECTION PREMIERE  
DE LA NAVIGATION RESERVEE

**Article 41** : La navigation commerciale entre les différents ports de la République du Bénin, ainsi qu'entre ces ports et tout engin flottant ou plate-forme fixe ou mobile dans les eaux béninoises, est réservée :

- aux navires béninois ;
- sous réserve d'accord de réciprocité, aux navires d'autres Etats ou à certaines catégories d'entre eux.

**Article 42** : Sont également réservées au pavillon béninois, les opérations de remorquage effectuées à l'intérieur des ports ou de la mer territoriale béninoise.

Toutefois, des remorqueurs étrangers peuvent être admis à pratiquer de telles opérations dans le cas où il n'existe pas de remorqueurs béninois disponibles.

Les remorqueurs étrangers sont admis à pénétrer dans les ports béninois lorsqu'ils effectuent des opérations de remorquage à partir d'un port étranger ou du large au-delà de la limite de la mer territoriale, ou lorsqu'ils viennent effectuer une opération à destination d'un port étranger ou au-delà de la limite des eaux territoriales.

Les opérations à l'intérieur des ports doivent se limiter à la conduite ou à la prise du navire à son poste d'amarrage.

SECTION II  
DES TRANSPORTS RESERVES

**Article 43** : Lorsqu'un pays applique des mesures discriminatoires de nature à porter préjudice à l'exploitation des navires battant pavillon béninois, la République du Bénin peut prendre par décret toutes dispositions appropriées à l'encontre des navires battant pavillon de ce pays, ainsi qu'à l'encontre des cargaisons transportées par ces navires ou en provenance de ce pays.

**Article 44** : Dans le cas où des motifs d'intérêt national l'exigent ou pour répondre à des mesures discriminatoires prises par un Etat à l'encontre d'un navire battant pavillon béninois, l'autorité maritime compétente peut interdire une opération d'affrètement de navire béninois ou étranger.

**Article 45** : Sous réserve des traités ou accords internationaux, il est interdit à toute personne physique de nationalité béninoise et à tout dirigeant, représentant, agent ou préposé d'une personne morale ayant son siège ou un établissement au Bénin, de communiquer par écrit, oralement ou sous toute autre forme, en quelque lieu que ce soit, à des autorités publiques

étrangères, les documents ou les renseignements maritimes d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique dont la communication est de nature à porter atteinte à la souveraineté, à la sécurité, à l'ordre public et aux intérêts économiques maritimes de la République du Bénin.

Sous réserve des traités, accords internationaux, lois et règlements en vigueur, il est interdit à toute personne de demander, de rechercher ou de communiquer par écrit ou oralement ou sous toute autre forme, des documents ou renseignements maritimes d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique tendant à la constitution de preuves en vue de procédures judiciaires ou administratives à l'étranger.

Les personnes visées aux alinéas précédents sont tenues d'informer immédiatement le ministre chargé de la marine marchande lorsqu'elles se trouvent saisies de toute demande concernant de telles communications.

**Article 46 :** Les cargaisons de toute nature en provenance ou à destination de la République du Bénin peuvent être réparties entre l'armement national et les armateurs étrangers.

**Article 47 :** Les modalités pratiques d'application des dispositions de l'article ci-dessus sont fixées par décret.

#### CHAPITRE IV

#### DES EPAVES MARITIMES

**Article 48 :** En vue du sauvetage des épaves maritimes ou de la suppression des dangers qu'elles présentent, le directeur de la marine marchande peut procéder :

- à la réquisition des personnes et des biens, avec attribution de compétence à l'autorité judiciaire, en ce qui concerne le contentieux du droit à indemnité ;
- à l'occupation temporaire et à la traversée des propriétés privées.

**Article 49 :** Lorsque le propriétaire d'une épave est inconnu ou lorsque, dûment mis en demeure, directement ou en la personne de son représentant, il refuse ou néglige de procéder aux opérations de sauvetage, de récupération, d'enlèvement, de destruction ou à celles destinées à supprimer les dangers que présente ladite épave, le directeur de la marine marchande peut intervenir d'office, aux frais et risques du propriétaire.

Dans le cas prévu à l'alinéa précédent ou lorsque l'existence d'une épave remonte à plus de cinq (05) ans, la déchéance des droits du propriétaire peut être prononcée par décision de l'autorité maritime compétente.

Lorsque le propriétaire d'une épave ne l'a pas revendiquée dans les délais fixés, elle peut être vendue au profit de l'Etat.

**Article 50 :** Dans le cas où une épave est constituée par un navire et sa cargaison, la déchéance et la vente au profit de l'Etat prévues à l'article précédent s'étendent à l'ensemble de cette épave, sans préjudice du recours du propriétaire de la cargaison contre le transporteur et, le cas échéant, contre l'affréteur.

**Article 51 :** La créance des sauveteurs ainsi que celle des administrations qui procéderaient aux travaux de sauvetage est garantie par un privilège sur la valeur de l'épave de même rang que le privilège des frais pour la conservation de la chose.

**Article 52 :** Le directeur de la marine marchande, les agents qualifiés de la direction de la marine marchande, les agents des forces de sécurité publique, et dans les ports, les officiers et les officiers adjoints de port, sont habilités à constater par procès-verbaux les infractions aux dispositions du présent titre.

Le directeur de la marine marchande peut, en vue de découvrir des épaves, procéder à des visites domiciliaires et des perquisitions. Il peut suivre les objets enlevés dans les lieux où ils ont été transportés et les mettre sous séquestre.

Les procès-verbaux sont transmis au procureur de la République près le tribunal du lieu de la découverte de l'épave.

Le directeur de la marine marchande et les agents qualifiés de la direction de la marine marchande, les officiers et les officiers adjoints de port peuvent requérir directement la force publique si nécessaire.

## CHAPITRE V

### DE LA PRESERVATION ET DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN

**Article 53 :** Sauf dispositions contraires concernant notamment les navires béninois, l'intervention en haute mer en cas d'accident et l'application des dispositions relatives à la création de zones spéciales, le présent titre s'applique à l'ensemble des zones maritimes sous souveraineté ou juridiction béninoise.

#### SECTION PREMIERE

#### DES OBLIGATIONS GENERALES

**Article 54 :** Tout rejet ou incinération dans les zones maritimes sous souveraineté ou juridiction béninoise est interdit à l'exception des déversements éventuels de substances effectuées après autorisation et sous contrôle de l'autorité compétente dans le but de réduire ou de combattre la pollution.

**Article 55 :** Il est interdit à tout navire traversant ou séjournant dans les zones maritimes sous souveraineté ou juridiction béninoise de commettre un acte de pollution tel que rejet, incinération ou immersion ainsi que définit à l'article 5 du présent code.

L'accès ou le séjour dans ces mêmes zones entraînent pour tout navire, l'obligation de se conformer aux dispositions du présent code et de ses textes d'application.

**Article 56** : Toute personne physique ou morale ayant connaissance de cas de pollution, rejet, incinération ou immersion susceptibles de causer ou causant des dommages aux zones maritimes béninoises doit informer immédiatement par tous les moyens l'autorité locale ou régionale qui devra, à son tour, en informer aussitôt le directeur de la marine marchande.

**Article 57** : Aucun navire n'est admis dans les eaux territoriales béninoises s'il n'est muni d'une assurance couvrant les risques de pollution d'une manière jugée satisfaisante par l'autorité maritime notamment en ce qui concerne :

- les navires visés à l'article 55 du présent code ;
- les navires à propulsion nucléaire ou transportant des substances dangereuses ou nocives.

Ces navires ne peuvent exercer leur droit de passage inoffensif dans la mer territoriale béninoise que s'ils répondent aux normes prévues par les conventions Internationales en la matière.

Toutefois, l'autorité maritime peut suspendre temporairement l'exercice du droit de passage inoffensif si elle est convaincue que cette mesure est indispensable pour éviter une pollution grave.

**Article 58** : Tout capitaine ou patron de navire et tout pilote d'aéronef traversant ou séjournant dans les zones maritimes sous souveraineté ou juridiction béninoise a l'obligation de signaler et produire un rapport à l'autorité compétente par les voies les plus rapides et les mieux appropriées en raison des circonstances, de tout accident de mer causant ou susceptible de causer une pollution.

## SECTION II

### DE L'ACTION EN MER DE L'ETAT

**Article 59** : Le directeur de la marine marchande doit prendre toute mesure nécessaire pour que les navires béninois répondent aux normes de navigabilité et de sécurité, ainsi que toute mesure jugée indispensable à la prévention de la pollution marine.

### SECTION III

#### DE L'EXERCICE DES POUVOIRS DE POLICE

**Article 60 :** L'autorité maritime compétente peut, dans l'exercice de ses pouvoirs de police, faire immobiliser tout navire traversant ou séjournant dans les eaux territoriales béninoises si elle a de sérieuses raisons de penser que l'état du navire ou de son équipement ne correspond pas aux mentions portées sur les documents de bord, ou si le navire est dépourvu de tels documents, ou encore si l'état du matériel de ce navire risque d'entraîner une pollution ou un accident de mer.

L'immobilisation sera prolongée jusqu'à ce que ledit navire ait satisfait aux conditions de sécurité requises.

**Article 61 :** En cas d'avarie ou d'accident de mer dans les zones maritimes béninoises survenant à un navire ou à un aéronef, et susceptibles de créer des dangers graves et imminents de pollution pour le littoral et les zones maritimes de la République du Bénin, le propriétaire dudit navire ou aéronef est mis en demeure de prendre toutes les mesures indispensables pour mettre fin à ces dangers.

Si la mise en demeure reste sans effet, ou ne produit pas les effets attendus dans le délai imparti, ou en cas d'urgence, l'autorité maritime compétente fait exécuter d'office aux frais du propriétaire du navire ou de l'aéronef, les mesures raisonnablement nécessaires et recouvre auprès de lui le montant des dépenses engagées.

### SECTION IV

#### DU REGIME GENERAL DE RESPONSABILITE CIVILE

**Article 62 :** Le propriétaire du navire transportant des hydrocarbures au moment d'un événement qui cause des dommages aux zones maritimes béninoises, aux personnes, biens et intérêts connexes, ou, si l'événement consiste en une succession de faits au moment du premier fait, est responsable de tout dommage par pollution résultant d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures dans les conditions et limites déterminées par la convention internationale en vigueur sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

**Article 63 :** Les mesures d'intervention prises par l'Etat doivent être proportionnées aux dommages subis ou dont elle est menacée, et impliquent réparation selon les modalités suivantes :

- le rétablissement de la situation détériorée en l'état antérieur si cela est possible ;
- le remboursement du coût des mesures de sauvegarde destinées à éviter ou réduire les dommages ;



- le paiement des dommages et intérêts compensatoires, et notamment les pertes de revenus raisonnablement estimées des victimes de pollution.

## SECTION V

### DU REGIME SPECIFIQUE DE RESPONSABILITE CIVILE

**Article 64 :** Le propriétaire d'un navire transportant des hydrocarbures peut limiter sa responsabilité lorsque le dommage par pollution ne résulte pas de son fait ou de son omission.

**Article 65 :** Outre les navires qui sont la propriété de l'Etat, le propriétaire de tout navire immatriculé en République du Bénin et transportant plus de deux mille (2.000) tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenue de souscrire une assurance ou une autre garantie financière à concurrence, par événement, du montant de sa responsabilité.

**Article 66 :** Quel que soit son lieu d'immatriculation, tout navire transportant plus de deux mille (2.000) tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ne peut avoir accès aux ports béninois ou à des installations terminales sises dans les eaux béninoises, ni les quitter, que s'il est muni d'un certificat établissant que la responsabilité civile de son propriétaire, pour les dommages par pollution, est couverte par une assurance ou une garantie financière.

Si le navire est la propriété d'un Etat, il doit être muni d'un certificat justifiant que la responsabilité de cet Etat est couverte.

Les dispositions de l'alinéa 1<sup>er</sup> du présent article ne sont pas applicables aux navires de guerre et aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service non commercial.

**Article 67 :** Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à cent cinquante (150) ainsi que tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à quatre cents (400) sont soumis, de la part de l'autorité maritime à des visites à l'issue desquelles est délivré un certificat de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

Les conditions de délivrance et la durée de validité des certificats sont fixées par les dispositions réglementaires.

**Article 68 :** Il est interdit à tout navire de rejeter dans les zones maritimes béninoises des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures sauf lorsque se trouvent réunies toutes les conditions prévues par les conventions internationales.

**Article 69 :** Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à cent cinquante (150) ainsi que tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à quatre cents (400), doit tenir un registre des hydrocarbures.

TITRE II  
DU STATUT DU NAVIRE  
CHAPITRE PREMIER  
DE LA NATURE JURIDIQUE DU NAVIRE

**Article 70 :** Pour l'application du présent code, est considéré comme navire tout bâtiment exploité en milieu marin, de quelque type que ce soit y compris les submersibles, les hydroptères, les aéroglisseurs ainsi que les plates-formes, installations et tout engin flottant qu'il soit autopropulsé ou non.

La qualité de navire résulte de son immatriculation par les soins de l'autorité maritime et de son affectation à la navigation maritime.

Les navires et les autres bâtiments de mer sont meubles, mais sont susceptibles d'hypothèques.

CHAPITRE II  
DE L'INDIVIDUALISATION ET DE LA BENINISATION DU NAVIRE  
SECTION PREMIERE  
DE L'INDIVIDUALISATION

**Article 71 :** Les éléments d'individualisation des navires sont :

- le nom,
- le port d'attache,
- la nationalité,
- la jauge,
- le signal distinctif.

SECTION II  
DE LA BENINISATION

**Article 72 :** La béninisation est la formalité administrative qui confère au navire le droit de porter le pavillon béninois avec les privilèges qui s'y rattachent.

Cette opération administrative est constatée par l'acte de béninisation délivré par l'autorité maritime. Ce document doit se trouver à bord de tout navire béninois prenant la mer.

**Article 73 :** Les pirogues sont dispensées de l'acte de béninisation.

**Article 74 :** Pour recevoir l'acte de béninisation, les navires doivent :

- appartenir pour moitié au moins à des personnes physiques ou morales ayant la nationalité béninoise, ou des personnes physiques ou morales ayant la nationalité d'un autre Etat avec lequel a été passé un accord de réciprocité ;

- ou appartenir à une société dont le siège social est situé sur le territoire de la République du Bénin et qui répond aux conditions suivantes :

- dans les sociétés anonymes, le président du conseil d'administration et de surveillance, les directeurs généraux et les commissaires aux comptes doivent être de nationalité béninoise ou de la nationalité d'un autre Etat avec lequel il a été passé un accord de réciprocité ;

- dans les sociétés en commandite par actions, les gérants et la majorité des membres du conseil de surveillance doivent être de nationalité béninoise ou de la nationalité d'un autre Etat avec lequel il a été passé un accord de réciprocité ;

- dans les sociétés à responsabilité limitée, les sociétés en nom collectif, les sociétés en commandite simple et les sociétés civiles, les gérants doivent être de nationalité béninoise et la moitié au moins du capital doit appartenir à des Béninois ou à des nationaux d'un autre Etat avec lequel il a été passé un accord de réciprocité.

Indépendamment des cas prévus à l'alinéa 1<sup>er</sup> ci-dessus, la béninisation d'un navire peut être accordée par agrément spécial de l'autorité maritime lorsque ce navire a été affrété coque-nue par un armateur béninois qui en assure le contrôle, l'armement, l'exploitation et la gestion nautique, et si la loi du pavillon le permet, l'abandon du pavillon étranger.

Des dérogations aux conditions prévues au présent article peuvent être accordées par voie réglementaire.

**Article 75** : Les formalités à accomplir pour l'obtention de l'acte de béninisation, ainsi que celles à remplir en cas de perte du titre ou de modification dans les caractéristiques du navire sont déterminées par décret pris en conseil des ministres.

**Article 76** : Les navires construits ou achetés à l'étranger reçoivent, avant de rejoindre la République du Bénin, un acte de béninisation provisoire délivré par l'autorité maritime ou l'autorité diplomatique ou consulaire ou l'autorité en tenant lieu.

**Article 77** : Les services de la direction de la marine marchande centralisent les formalités de béninisation des navires qui y sont astreints, les opérations d'immatriculation et d'armement, ainsi que toutes autres formalités maritimes connexes.

### SECTION III DU JAUGEAGE

**Article 78 :** Tout navire dont la béninisation est demandée doit faire l'objet d'un jaugeage conformément à la réglementation en vigueur.

Le directeur de la marine marchande établit le certificat de jauge contre le paiement d'une taxe dont le montant est fixé par voie réglementaire.

L'autorité maritime peut également désigner, par arrêté, une ou plusieurs sociétés de classification aux fins de déterminer la jauge des navires.

Les règles de jaugeage sont définies et les certificats de jauge délivrés par l'autorité maritime conformément aux prescriptions de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

### SECTION IV DU NOM

**Article 79 :** Tout navire de mer tel que défini à l'article 70, doit avoir un nom permettant de le distinguer des autres bâtiments de mer.

Le choix du nom appartient au propriétaire. Il ne peut, cependant, y avoir plusieurs navires du même type portant le même nom.

Les noms à caractère injurieux sont interdits.

Les noms sous lesquels les navires sont béninisés ou immatriculés ne peuvent être changés sans l'autorisation de l'autorité maritime.

### SECTION V DE L'IMMATRICULATION

**Article 80 :** Tout navire battant pavillon béninois doit être inscrit sur le registre d'immatriculation des navires ouverts près les services de la marine marchande.

Les navires et embarcations immatriculés par les soins des services de la marine marchande sont :

- tout navire dont la béninisation est demandée et qui doit faire l'objet d'un jaugeage conformément à la réglementation en vigueur ;
- les navires justifiant d'un acte de béninisation ;
- les navires dont les propriétaires ont déposé une demande non contestée en ce sens ;
- les pirogues.

**Article 81 :** L'immatriculation d'un navire, autre qu'une pirogue au nom du nouveau propriétaire, fait l'objet d'une publication au Journal

Officiel de la République du Bénin ou dans un journal d'annonces légales dans les deux mois qui suivent l'immatriculation.

Sauf opposition dûment notifiée dans un délai de deux (02) mois à compter de cette publication, le transfert de propriété est considéré comme inattaquable et définitif.

**Article 82** : L'immatriculation des navires et des pirogues donne lieu à la perception d'une taxe dont le montant est fixé par voie réglementaire.

## SECTION VI

### DU PAVILLON ET DU SIGNALEMENT EXTERIEUR PERMANENT

**Article 83** : Les navires béninois autres que les pirogues portent de façon permanente un signallement extérieur permanent qui permet de les identifier. Ils arborent à la poupe ou à la corne d'artimon le pavillon national selon la réglementation en vigueur.

Un décret pris en conseil des ministres fixe les caractéristiques et l'emplacement des marques extérieures d'identité.

## SECTION VII

### DES TITRES DE NAVIGATION MARITIME

**Article 84** : Tout navire de mer ou engin flottant à l'exception des pirogues est astreint à la possession d'un titre de navigation maritime conformément à la réglementation en vigueur.

**Article 85** : Le titre de navigation maritime est :

- soit le rôle d'équipage délivré obligatoirement aux navires pratiquant la navigation maritime et dont l'équipage comprend des marins professionnels. Le rôle d'équipage fait notamment mention des noms et qualités des marins embarqués, et il doit être certifié exact par l'armateur ou son représentant.

Les énonciations du rôle d'équipage font foi en justice ;

- soit la carte de circulation délivrée aux navires de plaisance à bord desquels ne sont pas embarqués des marins professionnels.

**Article 86** : Le rôle d'équipage doit être renouvelé tous les ans. Sa délivrance et son renouvellement sont subordonnés au paiement d'une taxe dont le montant est fixé par voie réglementaire.

## CHAPITRE III

### DE LA CONSTRUCTION, DE L'ACHAT, DE LA VENTE ET DE LA LOCATION DE NAVIRE

**Article 87** : 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 pour essais.

**Article 88 :** Le constructeur est garant des vices cachés du navire, malgré la réception du navire sans réserves par le client.

**Article 89 :** L'action en garantie contre le constructeur se prescrit par un (01) an. Ce délai ne commence à courir, en ce qui concerne le vice caché, que du jour de la découverte.

**Article 90 :** L'entrepreneur qui a procédé à la réparation d'un navire est garant des vices cachés résultant de son travail dans les mêmes conditions qu'aux articles 88 et 89 ci-dessus.

**Article 91 :** Tout contrat de construction, d'achat, de vente et de location de navires, à l'exception des embarcations de type traditionnel, doit faire l'objet d'un acte authentique soumis au visa de l'autorité maritime et aux formalités d'enregistrement. Il doit en être de même, à peine de nullité, des modifications audit contrat.

Cet acte doit énoncer au minimum et selon les cas :

- les caractéristiques du navire telles que décrites au titre de nationalité ;
- le numéro et la date de ce titre ;
- le numéro d'immatriculation du bâtiment ;
- l'identité complète des parties contractantes et la part de propriété de chacune d'elles, en cas de pluralité d'acheteurs ou de vendeurs ;
- l'indication du prix, les conditions et modalités de paiement ;
- la date et le lieu de transfert de la propriété.

En cas de copropriété, la licitation du navire ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire, s'il n'y a, par écrit, convention contraire.

Au cas où l'un des copropriétaires voudrait vendre sa part, il ne peut le faire qu'avec l'autorisation de la majorité.

Les ventes, achats ou constructions à crédit pourront faire l'objet de constitution d'hypothèque dans les conditions prévues aux articles 125 à 139 du présent code.

**Article 92 :** Aucune mutation de propriété, aucun titre de nationalité, aucun certificat de radiation des matricules ne peut être octroyé, sauf production d'un contrat passé dans les conditions prescrites par les dispositions de l'article 91 du présent code.

## CHAPITRE IV

### DES ACTES RELATIFS A LA PROPRIETE DU NAVIRE

**Article 93** : Tout acte constitutif, translatif ou extinctif de propriété ou de tout autre droit réel sur un navire béninisé doit, à peine de nullité, faire l'objet d'un acte authentique.

Il en est de même des contrats d'affrètement coque-nue conclu et des délégations de fret consenties pour une durée de plus d'un (01) an ou dont la prorogation peut aboutir à une pareille durée.

L'acte doit comporter les mentions propres à l'identification des parties intéressées et du navire ainsi qu'il est précisé dans le présent code.

## CHAPITRE V

### DE L'EXPLOITATION DU NAVIRE EN COPROPRIETE

**Article 94** : Les décisions relatives à l'exploitation en copropriété sont prises à la majorité des parts, sauf le cas prévu à l'article 108 du présent code.

Chaque copropriétaire dispose d'un droit de vote correspondant à sa part de propriété.

**Article 95** : Nonobstant toutes clauses contraires, les décisions de la majorité sont susceptibles de recours en justice de la part de la minorité. Ces recours doivent être exercés dans un délai de trois (03) ans.

L'annulation en est prononcée en cas de vice de forme ou si la décision attaquée est contraire à l'intérêt général de la copropriété et prise dans l'unique dessein de favoriser la majorité au détriment de la minorité.

**Article 96** : Lorsque la majorité ne peut se dégager, ou en cas d'annulation répétée des décisions de la majorité, le tribunal peut, à la requête d'un des copropriétaires, soit désigner un gérant provisoire, soit ordonner la licitation du navire, ou prendre l'une et l'autre de ces mesures.

**Article 97** : La majorité peut confier la gestion du navire à une ou plusieurs personnes, copropriétaires ou étrangères à la copropriété.

**Article 98** : Faute de publicité réglementaire portant sur l'existence d'un ou de plusieurs gérants à la connaissance des tiers, tous les copropriétaires sont réputés gérants.

**Article 99** : En cas de pluralité de gérants, ceux-ci agissent d'un commun accord.

**Article 100** : Le gérant a tous les pouvoirs pour agir dans l'exercice de sa mission de gestion au nom de la copropriété en toutes circonstances.

Toute limitation contractuelle des pouvoirs des gérants est sans effet à l'égard des tiers.

**Article 101** : Le capitaine doit se conformer aux instructions du ou des gérants.

**Article 102** : Les copropriétaires participent aux profits et aux pertes de l'exploitation au prorata de leurs intérêts dans le navire. Ils doivent, dans la même proportion, contribuer aux dépenses de la copropriété et répondre aux appels de fonds du gérant.

**Article 103** : Nonobstant toutes conventions contraires, les copropriétaires gérants sont tenus indéfiniment et solidairement des dettes de copropriété.

Il en est de même, sauf conventions contraires, de copropriétaires non-gérants.

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

**Article 104** : La mort, l'incapacité ou la faillite d'un copropriétaire n'entraînent pas de plein droit la dissolution de la copropriété.

**Article 105** : Chaque copropriétaire peut disposer de sa part mais reste tenu des dettes contractées antérieurement à la publication réglementaire de l'aliénation.

Nonobstant toutes clauses contraires, l'aliénation qui doit entraîner la perte de la béninisation du navire n'est permise qu'avec l'autorisation des autres copropriétaires.

**Article 106** : 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 tribunal.

**Article 107** : Chaque copropriétaire peut hypothéquer sa part dans les conditions et formes prévues aux articles 125 à 139 du présent code.

**Article 108** : Le gérant peut hypothéquer le navire avec le consentement d'une majorité des intérêts représentant les trois quarts de la valeur du navire.

**Article 109** : Il est mis fin à l'exploitation en commun du navire par vente forcée aux enchères, par licitation volontaire ou par décision de justice.

**Article 110** : La licitation volontaire est décidée par la majorité en valeur du navire. La décision de licitation définit les modalités de la vente.

**Article 111** : Le tribunal qui prononce la dissolution de la copropriété en application de l'article 109 ci-dessus, fixe les conditions de la vente du navire.

**Article 112** : 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 113 :** Lorsqu'elles sont permises, les conventions contraires aux dispositions du présent chapitre doivent être, à peine de nullité, rédigées par écrit.

## CHAPITRE VI

### DES PRIVILEGES SUR LES NAVIRES

**Article 114 :** 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 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 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 115 :** Les créances privilégiées énumérées à l'article précédent sont préférées à toute hypothèque quel que soit le rang d'inscription de celle-ci.

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 116 :** Les accessoires du navire et du fret visés à l'article 114 ci-dessus sont :

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

- les indemnités dues au propriétaire pour avaries communes en tant que celles-ci constituent, soit les dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret ;

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

**Article 118** : Par dérogation à l'article 114 ci-dessus, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement.

**Article 119** : Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées à l'article 114 du présent code.

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 points 4 et 6 de l'article 114 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 120** : 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 121** : Les privilèges prévus à l'article 114 ci-dessus suivent le navire en quelque main qu'il passe.

Ils s'éteignent à l'expiration du délai d'un (01) an pour toute créance, autres que les créances de fournitures visées au point 6 dudit article ; dans ce dernier cas, le délai est réduit à six (06) mois.

**Article 122** : Les privilèges seront éteints, indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations :

- par la confiscation du navire prononcée pour infraction aux lois de douanes, de police ou de sûreté ;

- par la vente du navire en justice, en cas d'infraction ;

- en cas de transfert volontaire de la propriété, deux (02) mois après la publication de l'acte de transfert.

**Article 123** : 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 124 :** Les dispositions des articles 114 à 123 du présent code s'appliquent aux navires exploités soit par le propriétaire, soit par un armateur non-propriétaire, ou par un affrèteur 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

### DES HYPOTHEQUES MARITIMES

**Article 125 :** Les navires et autres bâtiments de mer béninois 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 126 :** L'hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire du bâtiment ou par son mandataire muni d'un mandat spécial.

**Article 127 :** 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, tonnages, caractéristiques principales du navire et le chantier de construction.

**Article 128** 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, machines, agrès et apparaux.

Elle ne s'étend pas au fret.

**Article 129 :** Si le bâtiment est perdu ou avarié, sont subrogées au bâtiment et à ses accessoires :

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

Les paiements faits de bonne foi avant opposition sont valables.

**Article 130 :** Les conditions dans lesquelles l'hypothèque est rendue publique et conservée sont fixées par décret pris en conseil des ministres.

**Article 131 :** Les hypothèques consenties par l'acheteur avant la béninisation sur un bâtiment acheté ou construit à l'étranger sont valables et produisent effet à condition d'être publiées en République du Bénin.

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 132 :** Les sûretés conventionnelles constituées avant la béninisation sur un bâtiment sont valables et produisent effet à condition :

- d'avoir été publiées, conformément à la loi du pavillon du bâtiment ou à défaut, du lieu de construction du bâtiment ;

- d'avoir été portées à la connaissance de l'acquéreur avant l'acte de transfert du bâtiment ;

- d'avoir fait l'objet de la publication réglementaire lors de la béninisation.

Les sûretés constituées en application d'une législation étrangère auxquelles s'appliquent les présentes dispositions sont déterminées conformément à la législation en vigueur.

**Article 133 :** S'il y a deux (02) 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 134 :** La publication réglementaire conserve l'hypothèque pendant dix (10) ans à compter du jour de sa date d'enregistrement. L'effet de la publication cesse si elle n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

La publication garantit, au même rang que le capital, deux (02) années d'intérêts en sus de l'année courante.

**Article 135 :** Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement comporte la translation du droit hypothécaire.

**Article 136 :** Les inscriptions sont radiées, soit du fait du consentement des parties ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'une décision de justice.

**Article 137 :** Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un bâtiment ou portion de bâtiment, le suivent en quelque main 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 ne peut saisir et faire vendre que la portion qui lui est affectée. Toutefois, si plus de la moitié du bâtiment se trouve hypothéqué, le créancier pourra, après saisie, le faire vendre en totalité, à charge d'appeler à la vente les copropriétaires.

**Article 138 :** 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 des 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 139 :** Toute opération volontaire qui entraîne la perte de la béninisation 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 par les dispositions du code pénal.

## CHAPITRE VIII

### DE LA RESPONSABILITE DU PROPRIETAIRE DU NAVIRE

**Article 140 :** Sauf si une faute prouvée lui est personnellement imputable, le propriétaire d'un navire peut, même envers l'Etat, et dans les conditions énoncées dans les dispositions qui suivent, 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 141 :** Le propriétaire du navire peut, dans les mêmes conditions qu'à l'article 140 ci-dessus, limiter sa responsabilité, même envers l'Etat, pour les frais de renflouement ou de démolition du navire, ou de l'épave et de la destruction de la cargaison se trouvant à bord.

**Article 142 :** La limitation de responsabilité n'est pas opposable :

- aux créances d'indemnités d'assistance, de sauvetage et de contribution en avarie commune ;
- aux créances des marins résultant du contrat d'engagement ;
- aux créances de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail.

**Article 143 :** Sous réserve des dispositions de l'article 140 ci-dessus, le propriétaire du navire n'est responsable que dans les limites établies par les conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire.

**Article 144 :** Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'article 140 ci-dessus, 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 dues.

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 145 :** Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité et de constituer le fonds de limitation n'emporte pas reconnaissance de sa responsabilité par le propriétaire.

**Article 146 :** Dans chaque partie du fonds de limitation, la répartition se fera entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.

**Article 147 :** Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées aux articles 140,141 et 143 du présent code, il est autorisé à prendre, à due concurrence, en lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, selon le droit positif du pays où le fonds est constitué, ce créancier aurait pu faire reconnaître sa créance contre le propriétaire.

**Article 148 :** 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 tribunal 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 Bénin, 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 lieu dans un port, ou 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 149 :** Lorsque le propriétaire fournit 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 a limité sa responsabilité.

**Article 150 :** Les dispositions du présent chapitre s'appliquent au propriétaire, à l'affréteur, 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.

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

Si le propriétaire du navire, l'affréteur, 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  
DE LA SAISIE DU NAVIRE  
SECTION PREMIERE  
DES CONDITIONS GENERALES

**Article 151 :** Le navire prêt à appareiller est susceptible de saisie. Dans ce cas, le tribunal est compétent pour statuer sur le fond du procès.

Le navire est censé prêt à appareiller lorsque le directeur de la marine marchande l'a expédié, a porté son départ sur le registre des sorties et lui a remis son rôle d'équipage.

**Article 152 :** Lorsqu'une saisie lui est notifiée, le directeur de la marine marchande prend toutes mesures propres à empêcher le départ du navire.

**Article 153 :** 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 tribunal en fonction de la créance, des frais et accessoires.

Le tribunal 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 154 :** 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  
DE LA SAISIE CONSERVATOIRE

**Article 155 :** La saisie conservatoire doit être autorisée par le président du tribunal.

Le requérant doit justifier d'une créance certaine.

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

L'ordonnance autorisant la saisie est exécutoire nonobstant toute voie de recours.

**Article 156 :** Constituent des créances maritimes, les prétentions à un droit ou à une créance ayant l'une des causes suivantes :

- dommages causés par un navire, soit par abordage, soit autrement ;

- pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire ;
- assistance et sauvetage ;
- contrats relatifs à l'utilisation ou à la location d'un navire par charte-partie ou autre convention ;
- contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement ;
- pertes ou dommages aux marchandises ou bagages transportés par un navire ;
- avaries communes ;
- remorquage ;
- pilotage ;
- 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 ;
- construction, réparation, équipement d'un navire ou frais de cale ;
- salaires du capitaine, des officiers ou hommes d'équipage ;
- débours du capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les agents pour le compte du navire ;
- litige sur la propriété ou la copropriété d'un navire ;
- exploitation ou droits aux produits d'exploitation d'un navire ;
- 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 navire.

**Article 157** : La saisie conservatoire empêche le départ du navire. Elle ne porte aucune autre atteinte aux droits des propriétaires.

**Article 158** : le créancier saisissant doit, à peine de nullité de la saisie, dans un délai de huit (08) jours, saisir le tribunal civil du lieu de la saisie pour obtenir la validation de la saisie conservatoire.

**Article 159** : Il est procédé à la saisie conservatoire dans les formes prescrites ci-dessous pour la saisie-exécution.



SECTION III  
DE LA SAISIE – EXECUTION

**Article 160 :** Il ne peut être procédé à la saisie-exécution que vingt-quatre (24) heures après le commandement de payer.

**Article 161 :** 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 162 :** Le commandement se prescrit par dix (10) jours francs.

**Article 163 :** La saisie est faite par huissier. L'huissier énonce dans un procès-verbal :

- les nom, 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 de payer ;
- l'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu du siège du tribunal dans lequel la vente doit être poursuivie et dans le lieu où est amarré le navire saisi ;
- le nom du propriétaire ;
- les noms, type, 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 164 :** Le procès-verbal de saisie est communiqué à l'autorité maritime ainsi qu'à l'autorité consulaire de l'Etat dont le navire bat pavillon en poste en République du Bénin.

**Article 165 :** 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 s'entendre 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 de son représentant ou du capitaine.

**Article 166 :** Lorsque le navire est immatriculé en République du Bénin, 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.

Lorsque le navire saisi n'est pas immatriculé en République du Bénin, la dénonciation est adressée à l'autorité consulaire ci-dessus désignée.

## CHAPITRE X

### DE LA VENTE JUDICIAIRE DU NAVIRE

**Article 167 :** 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 tribunal fixe par son jugement la mise à prix et les conditions de vente.

**Article 168 :** Si, au jour fixé pour la vente, il n'y a pas d'offre, le tribunal détermine par jugement le jour où les enchères ont lieu, et la nouvelle mise à prix, inférieure à la première.

**Article 169 :** La vente se fait à l'audience de criée au tribunal, quinze (15) jours après une apposition d'affiche et une insertion dans un journal béninois d'annonces légales.

**Article 170 :** Les affiches sont apposées 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 171 :** Les affiches doivent indiquer :

- les nom, profession et domicile du poursuivant ;
- les titres en vertu desquels il agit ;
- les nom, profession et domicile du propriétaire du bâtiment saisi ;
- le nom du bâtiment et celui du capitaine, s'il est armé ;
- l'élection de domicile dans le lieu où siège le tribunal et où se trouve le bâtiment ;
- 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 jour, heure et lieu de l'adjudication ;
- le montant de la somme due au créancier poursuivant.

**Article 172 :** Les demandes en distraction sont formées et notifiées au greffe du tribunal avant l'adjudication.

Si les 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 173 :** Le demandeur ou l'opposant a trois (03) jours francs pour fournir ses moyens.

Le défendeur a trois (03) jours francs pour contredire.

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

**Article 174 :** Pendant trois (03) jours francs après celui de l'adjudication, les oppositions à la délivrance des prix sont reçues ; passé ce délai elles ne sont plus admises.

La surenchère ne peut être admise dix (10) jours après la vente judiciaire.

**Article 175 :** L'adjudicataire est tenu de verser le prix au greffe du tribunal du lieu de saisie ou à la caisse des dépôts et consignations, dans les soixante-douze (72) heures de l'adjudication à peine de folle enchère.

**Article 176 :** A défaut de paiement, le bâtiment est remis en vente et adjugé trois (03) jours francs 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 (05) 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 177 :** L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine, sauf à lui à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit.

## LIVRE II

### DE LA POLICE DES PORTS MARITIMES

#### TITRE PREMIER

#### DES OFFICIERS DE PORT

**Article 178 :** Les officiers de port prêtent serment devant le tribunal territorialement compétent.

La formule du serment est la suivante : « je jure et promets de bien et loyalement remplir mes fonctions et d'observer tous les devoirs qu'elles m'imposent ».

**Article 179 :** Les officiers de port peuvent, lorsqu'ils sont outragés dans l'exercice de leurs fonctions, procéder à l'arrestation provisoire des auteurs de ces actes, en dresser procès-verbal et requérir la force publique entre les mains de laquelle il les remet.

**Article 180 :** Sur réquisition des officiers du port, les marins, pêcheurs, piroguiers, tâcherons, dockers et toutes autres personnes, dans l'enceinte d'un port de la République du Bénin ne peuvent refuser de se conformer aux prescriptions sécuritaires. En cas de refus ou de contravention aux lois de police, lesdits officiers en dressent procès-verbal.

**Article 181 :** Les officiers de port peuvent couper, en cas de nécessité, les amarres que les capitaines, patrons et autres, étant à bord des bâtiments, refusent de larguer après injonctions verbales réitérées.

## TITRE II

### DE LA CONSERVATION DES PORTS

**Article 182 :** Nul ne peut porter atteinte au bon état des ports, havres et rades tant dans leur profondeur et netteté que dans leurs installations.

**Article 183 :** Les propriétaires des navires hors d'état de naviguer sont tenus de les démolir et d'en enlever les débris sans délai, sous peine de confiscation ou de démolition à leurs frais sans préjudice des sanctions pénales.

Les modalités de confiscation et de démolition sont fixées par décret pris en conseil des ministres.

## TITRE III

### DE L'EXPLOITATION DES PORTS

**Article 184 :** Sauf cas de force majeure, il est interdit à tout capitaine de jeter du lest dans les ports, passe et chenaux d'accès.

**Article 185 :** Les marchandises ne peuvent séjourner sur les quais au-delà du délai fixé par l'autorité portuaire. Passé ce délai, ces marchandises peuvent être enlevées d'office aux dépens des propriétaires.

Toutefois, pour des cas d'encombrement ou de risque d'encombrement, des arrêtés du ministre chargé de la marine marchande peuvent fixer une durée maximum de stationnement sur les quais, terre-pleins et dépendances du port pour toutes les marchandises ou pour certaines catégories de marchandises.

## TITRE IV

### DU BALISAGE

**Article 186:** Le capitaine ou patron d'un navire quelconque qui, même en danger de perdition et par suite d'un amarrage, abordage ou de toute autre cause accidentelle, a coulé, déplacé, détérioré un feu flottant, une bouée ou une balise, est tenu de signaler le fait par les moyens les plus rapides dont il dispose et doit, au plus tard, en faire la déclaration dans les vingt quatre (24) heures de son arrivée au premier port où il accoste.

Cette déclaration doit être faite au commandant du port.

## TITRE V

### DES MARCHANDISES DANGEREUSES ET INFECTEES

**Article 187 :** Dans les ports, les conditions de manutention des marchandises dangereuses et infectées sont fixées par décret pris en conseil des ministres.

**Article 188 :** Il est interdit d'embarquer ou de faire embarquer sur un navire quelconque, d'expédier ou de faire expédier par voie de terre, des matières pouvant être une cause d'explosion ou d'incendie, sans en avoir déclaré la nature au capitaine, maître ou patron au commissionnaire expéditeur ou au chauffeur, et sans avoir apposé des marques apparentes sur les emballages.

## TITRE VI

### DES ENQUETES MARITIMES

**Article 189 :** L'enquête maritime a pour objet de déterminer, dans toute la mesure du possible, les causes et les circonstances de l'événement donnant lieu à enquête. Il est tenu compte, en particulier, des circonstances et faits concernant le bon état de navigabilité et de sécurité du navire, ainsi que de ceux qui sont de nature à entraîner une responsabilité pénale de l'armateur, du capitaine ou des membres de l'équipage.

**Article 190 :** Une enquête maritime doit être ouverte sans que la liste soit limitative, dans les cas suivants :

- en cas de décès ou de lésions corporelles graves subies par une personne se trouvant à bord d'un navire, lorsque le décès ou les lésions corporelles graves sont survenus au cours de l'exploitation du navire ;
- en cas de disparition en cours de voyage d'une personne qui se trouvait à bord d'un navire ;
- en cas d'intoxication grave ou d'empoisonnement d'une personne se trouvant à bord d'un navire ;
- en cas d'abordage subi par le navire ou en cas d'échouement ;
- en cas de perte totale d'un navire en mer ou en cas d'abandon en mer d'un navire ;
- en cas de survenance, en cours de voyage, d'un accident ayant entraîné des avaries ou dommages importants au navire ;
- en cas d'incendie ou d'explosion survenu à bord d'un navire et ayant entraîné des avaries ou des dommages importants au navire ou à la cargaison transportée.

**Article 191 :** En cas de survenance de tout accident à bord d'un navire, l'autorité maritime compétente et, à l'étranger, le consul de la République du Bénin peuvent demander qu'une enquête maritime soit effectuée.

**Article 192 :** Les enquêtes maritimes prévues au présent titre sont ordonnées par l'autorité maritime compétente. A l'étranger, elles le sont par le consul de la République du Bénin.

Toute enquête maritime ordonnée conformément aux dispositions du présent titre doit être conduite par une commission dont les membres sont nommés par l'autorité maritime compétente.

**Article 193 :** Les agents chargés d'effectuer des enquêtes maritimes procèdent à l'audition du capitaine et des membres de l'équipage et recueillent leurs dépositions. D'autres témoins peuvent également être entendus s'il apparaît que leurs dépositions sont utiles à la manifestation de la vérité.

L'inspection du navire et des lieux sur lesquels s'est produit l'événement donnant lieu à enquête peut être également effectuée.

**Article 194 :** Si l'événement donnant lieu à enquête s'est produit alors que le navire se trouvait dans un port, l'enquête maritime doit être effectuée dans ce port, ou au prochain port d'escale.

L'enquête maritime peut, cependant, être reportée jusqu'à l'arrivée du navire dans un autre port, s'il est établi qu'il en résultera un gain important de temps ou financier pour le navire, et compte tenu de la nature de l'événement donnant lieu à enquête.

**Article 195 :** Lorsqu'une enquête maritime est obligatoire, le propriétaire ou le capitaine du navire doit informer sans délai l'autorité maritime de toute mesure prise ayant pour effet l'ajournement de l'enquête maritime, en indiquant les raisons pour lesquelles l'enquête maritime est reportée.

En cas de perte totale du navire, l'enquête maritime est effectuée au port d'immatriculation du navire, à moins que l'autorité maritime en décide autrement.

**Article 196 :** Lorsqu'une enquête maritime est obligatoire, le capitaine du navire doit en informer sans délai l'autorité maritime ou consulaire.

Lorsque l'événement donnant lieu à enquête se produit lors du séjour du navire dans un port de la République du Bénin, le capitaine doit en informer l'autorité maritime ou consulaire au plus tard avant la fin du jour ouvrable suivant celui de la survenance de l'événement ou de sa découverte, sous réserve des dispositions prévues à l'article 194 alinéa 2 ci-dessus.

Dans les autres cas, l'autorité maritime ou consulaire doit être informée au plus tard dans les quarante huit (48) heures suivant l'arrivée du navire dans un port.

**Article 197 :** Lorsque le capitaine est empêché d'informer l'autorité maritime ou consulaire de la survenance d'un événement donnant lieu à enquête maritime, ou en cas d'oubli de sa part, il appartient au propriétaire

du navire d'apporter à l'autorité maritime ou consulaire les informations requises.

Les informations données à l'autorité maritime ou consulaire, à la suite de la survenance d'un événement donnant lieu à enquête maritime, doivent être accompagnées des documents suivants :

- une copie certifiée conforme des pages du journal de bord dans lesquelles a été notée la survenance de l'événement et, en cas de perte du journal de bord, un rapport écrit sur les conditions de la survenance de l'événement et sur ses causes :

- la liste des membres de l'équipage ;

- la liste des membres de l'équipage susceptibles de fournir des informations sur la survenance de l'événement ;

- la liste des personnes concernées à un titre quelconque par la survenance de l'événement et leur adresse ou celle de leur représentant légal.

**Article 198 :** L'enquête maritime doit être effectuée par les personnes habilitées dans les trois (03) jours au plus tard suivant la réception par l'autorité maritime des informations visées à l'article 197 ci-dessus.

Les personnes habilitées à effectuer l'enquête peuvent se réunir à bord du navire et y convoquer, en vue de les entendre, le propriétaire du navire, les propriétaires de la cargaison, l'assureur et toute autre personne concernée par la survenance de l'événement.

**Article 199 :** En cas d'abordage, l'enquête maritime effectuée au sujet de l'un des navires en cause doit, dans toute la mesure du possible, être effectuée en même temps que l'enquête maritime concernant l'autre navire. L'autorité maritime est tenue de prendre toutes mesures appropriées à cet effet.

Si les deux (02) enquêtes maritimes ne peuvent être effectuées en même temps, l'autorité maritime veille à ce que les conclusions de la première enquête effectuée ne soient pas rendues publiques avant qu'ait pris fin la seconde enquête maritime.

**Article 200 :** Les dispositions de l'article précédent sont également applicables en cas d'abordage entre un navire battant pavillon de la République du Bénin et un navire étranger.

Toute enquête ou investigation entreprise par des autorités étrangères à la suite de l'abordage subi par le navire sous pavillon étranger sera considérée comme une enquête maritime au sens des dispositions du présent titre.

L'autorité maritime peut cependant décider, en cas d'abordage entre un navire battant pavillon de la République du Bénin et un navire sous pavillon étranger, qu'il n'y aura pas lieu d'effectuer une enquête maritime, si

le navire sous pavillon étranger n'est pas tenu, en vertu des dispositions de sa législation nationale, de se soumettre à une enquête similaire.

**Article 201** : Le journal de bord, le journal des machines, le journal de radio et tous autres documents jugés nécessaires sont à produire lors de l'enquête maritime.

**Article 202** : L'audition des témoins est effectuée au cours de l'enquête maritime conformément à la pratique et aux usages maritimes en vigueur en République du Bénin.

Un témoin n'est pas autorisé à prendre connaissance du contenu de la déposition faite par une autre personne.

Dans la mesure du possible, un témoin qui a été appelé à déposer ne doit pas pouvoir communiquer avec une personne ayant encore à apporter son témoignage.

Le propriétaire du navire, les propriétaires de la cargaison, l'assureur ou toute autre personne intéressée par les événements donnant lieu à enquête maritime, peuvent être autorisés à interroger les témoins à la fin de l'enquête.

**Article 203** : Si, après conclusion d'une enquête maritime, des faits, informations ou éléments de preuve nouveaux de nature à remettre en cause les décisions prises sont rapportés, une nouvelle enquête maritime peut être ordonnée à la demande de l'autorité maritime ou, à l'étranger, à la demande du consul de la République du Bénin.

La nouvelle enquête maritime est effectuée au lieu indiqué par l'autorité maritime ou par le consul de la République du Bénin.

**Article 204** : L'enquête maritime est effectuée conformément aux dispositions prévues au présent titre, lorsque l'événement donnant lieu à enquête trouve son origine à bord d'un navire battant pavillon de la République du Bénin.

L'autorité maritime peut également exiger qu'une enquête maritime soit effectuée, conformément aux dispositions prévues au présent titre, lorsque l'événement donnant lieu à enquête trouve son origine à bord d'un navire étranger mais que des intérêts béninois sont également concernés et si ce navire fait escale dans un port de la République du Bénin. L'autorité maritime peut, dans une telle hypothèse, refuser au navire battant pavillon étranger, l'autorisation de départ du port jusqu'à ce que l'enquête maritime ait été effectuée.

**Article 205** : Si l'un des événements mentionnés à l'article 190 du présent code a pour conséquence des pertes importantes en vies humaines ou en propriétés, ou s'il apparaît que l'enquête à effectuer sera particulièrement longue ou complexe, elle ne se déroulera pas dans les conditions prévues par les dispositions du présent titre. Dans ce cas, une commission d'enquête est mise en place par voie réglementaire.



**Article 206 :** Lorsqu'une enquête maritime a été effectuée par des autorités étrangères à la suite de la survenance de l'un des événements mentionnés à l'article 190 du présent code, le propriétaire du navire ou le capitaine est tenu, sur demande de l'autorité maritime de la République du Bénin, de lui faire parvenir une copie du rapport établi par les autorités étrangères.

## TITRE VII

### DES EXPERTISES MARITIMES

**Article 207 :** Une expertise maritime peut être demandée par le propriétaire du navire, l'affréteur, le propriétaire de la cargaison, l'assureur ou par toute autre partie intéressée.

**Article 208 :** L'expertise maritime a pour objet :

- d'effectuer toutes constatations en ce qui concerne l'état d'un navire et d'une cargaison se trouvant à son bord, ou la nature, l'étendue et la cause de tous dommages constatés ;

- d'estimer la valeur d'un navire ou d'une cargaison ;

- de déterminer, lorsqu'un navire doit être réparé, si les réparations doivent être effectuées au lieu où le navire se trouve, ou bien s'il peut être réparé en tout autre endroit ou lieu où il sera remorqué ;

- d'évaluer le coût prévisible du remorquage et de la réparation d'un navire et d'estimer sa valeur après réparation.

**Article 209 :** L'expertise maritime peut être rapportée comme élément de preuve lors d'une procédure judiciaire. Cependant, elle n'a pas d'effets obligatoires pour les parties intéressées ou pour le juge saisi.

**Article 210 :** L'expertise maritime peut être effectuée par un seul expert. Si l'expert l'estime nécessaire, il peut se faire assister par deux assesseurs.

Lorsque l'expert est assisté de deux assesseurs, l'expertise maritime est considérée comme effectuée par un comité d'experts.

**Article 211 :** L'expertise maritime doit être entreprise dès que possible après réception de la demande d'expertise. L'expert ou le comité d'experts fait connaître au demandeur ainsi qu'au capitaine, au propriétaire du navire ou à l'affréteur, au propriétaire de la cargaison, à l'assureur ou à toute autre personne intéressée, les lieu et date auxquels il sera procédé à l'expertise.

S'il apparaît lors de l'expertise maritime que le bon état de navigabilité du navire ou son état de sécurité sont également en cause, l'autorité maritime peut ordonner une contre expertise.

**Article 212 :** L'expert ou le comité d'experts peut convoquer toute personne dont le témoignage lui paraît utile.

Si le témoignage d'un membre de l'équipage est requis, la convocation peut être adressée au capitaine du navire.

L'expert ou le comité d'experts est habilité à interroger les personnes convoquées ou toutes autres personnes intéressées sur tout aspect intéressant directement ou indirectement les faits faisant l'objet de l'expertise.

### LIVRE III

#### DES GENS DE MER

##### TITRE PREMIER

##### DU STATUT DU MARIN

##### CHAPITRE PREMIER

##### DES GENERALITES

**Article 213 :** Peuvent être inscrites sur le matricule des gens de mer et portées au rôle d'équipage d'un navire béninois, les personnes remplissant les conditions suivantes :

- être âgées de dix-huit (18) ans révolus ;
- remplir les conditions d'aptitude physique et satisfaire aux conditions de formation professionnelle fixées conformément à la réglementation en vigueur ;
- ne pas avoir été condamnées à une peine criminelle ou correctionnelle ayant entraîné une privation de liberté pour une durée supérieure à six (06) mois. Il peut, cependant, être dérogé à cette règle si la condamnation prononcée n'entache ni l'honneur ni la probité.

**Article 214 :** Tout marin embarquant sur un navire muni d'un rôle d'équipage ou effectuant une formation maritime conduisant à l'obtention d'un brevet, diplôme ou certificat de la marine marchande, reçoit un livret professionnel maritime délivré contre le paiement d'une taxe dont le montant est fixé par voie réglementaire.

**Article 215 :** Tout marin béninois convaincu d'avoir vendu ou prêté son livret professionnel maritime est radié d'office des matricules sans préjudice des poursuites pénales qui seront engagées contre lui et son complice pour usage frauduleux des titres professionnels maritimes.

**Article 216 :** Hormis les cas prévus à l'article 215 ci-dessus, les autres cas de radiation sont fixés par voie réglementaire.

**Article 217 :** Sauf dérogations accordées par le directeur de la marine marchande, l'embarquement en qualité de membre de l'équipage d'un navire béninois est réservé aux marins et officiers de nationalité béninoise ou aux nationaux des Etats ayant passé des accords de réciprocité avec la République du Bénin.

## CHAPITRE II DU CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME

### SECTION PREMIERE DES GENERALITES

**Article 218 :** Tout contrat d'engagement conclu entre un marin et un armateur ou son représentant, et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime est un contrat d'engagement maritime régi par les dispositions du présent code et de ses textes d'application.

Cependant, le contrat de louage de services conclu entre un armateur ou son représentant et un marin est régi, en dehors des périodes d'embarquement portées au rôle d'équipage, par les dispositions du droit commun.

**Article 219 :** Le présent code est applicable aux engagements conclus pour tout service à accomplir à bord d'un navire béninois. Il n'est pas applicable aux marins engagés en République du Bénin pour servir sur un navire étranger.

Toutefois, les contrats d'engagement maritime conclus en République du Bénin entre un armement étranger et des marins béninois doivent être soumis au visa du directeur de la marine marchande.

**Article 220 :** L'engagement maritime est libre. L'armateur ou le capitaine conserve en toute circonstance le libre choix de son équipage. Aucune opération de placement ne peut donner lieu à une rémunération quelconque de la part du marin.

Le capitaine est désigné par le propriétaire du navire ou, en cas d'affrètement, par l'armateur selon le contrat conclu entre le propriétaire et l'affrèteur sous réserve du contrôle par le directeur de la marine marchande de la justification des brevets et diplômes prévus pour le tonnage du navire et la navigation envisagée.

Le subrécargue est librement choisi par l'armateur ou l'affrèteur.

Toute infraction à ces règles est passible de sanctions pénales prévues à cet effet par le droit commun.

**Article 221 :** Le contrat d'engagement doit être rédigé en termes clairs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et leurs obligations respectifs.

Il indique si l'engagement est conclu pour une durée déterminée ou indéterminée, ou pour un voyage. Il mentionne le service pour lequel le marin s'engage et la fonction qu'il doit exercer, le montant des salaires et accessoires, et les bases de calculs des parts et profits.

Le lieu et la date d'embarquement du marin sont mentionnés au rôle d'équipage ainsi que dans son livret professionnel maritime.

Les conditions d'application des dispositions ci-dessus énoncées sont fixées par voie réglementaire.

**Article 222 :** Le contrat d'engagement maritime, inscrit ou annexé au rôle d'équipage, est obligatoirement visé par le directeur de la marine marchande.

Le directeur de la marine marchande ne peut régler les conditions de l'engagement, mais a le droit de refuser son visa lorsque le contrat contient une clause contraire aux dispositions d'ordre public.

**Article 223 :** Les conventions passées entre l'armateur et le capitaine en qualité de mandataire de l'armateur peuvent être valablement conclues sans l'intervention du directeur de la marine marchande.

**Article 224 :** Des conventions collectives conclues entre les représentants qualifiés des armateurs et des marins peuvent déterminer, dans le cadre des dispositions légales, les obligations réciproques des armateurs et marins. Ces conventions sont déposées auprès du directeur de la marine marchande.

Des accords d'établissement peuvent être passés entre un ou plusieurs armateurs et les équipages embarqués à bord de leurs navires.

Les conventions collectives et accords d'établissement sont inscrits ou mentionnés au rôle d'équipage et doivent être disponibles à bord.

**Article 225 :** Le marin doit accomplir son service dans les conditions déterminées par le contrat et par les lois, règlements et usages en vigueur.

**Article 226 :** Le marin est tenu :

- de se rendre sur le navire à bord duquel il doit exécuter son service au jour et à l'heure qui lui sont indiqués par l'armateur, son représentant ou par le capitaine ;

- d'obéir aux ordres de ses supérieurs concernant le service du navire et de sa cargaison ;

- de travailler, quelle que soit sa spécialité, au sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison ;

- d'accomplir en dehors des heures de service et sans allocations complémentaires, le travail de mise en état de propreté de son poste d'équipage et de ses annexes, ainsi que des objets de couchage et de plat.

**Article 227 :** Le marin ne peut, sans autorisation du capitaine, charger à bord du navire des effets personnels pour son propre compte.

En cas d'infraction à cette disposition, il peut être tenu de payer le fret.

Le capitaine peut ordonner le jet à la mer des marchandises indûment chargées si elles sont de nature à mettre en péril le navire ou la cargaison, ou faire encourir des amendes ou confiscations pour infractions à la réglementation douanière, environnementale ou sanitaire.

**Article 228** : Le marin n'est pas tenu, sauf dans les circonstances de force majeure et celles où le salut du navire est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge, d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il est engagé.

**Article 229** : Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin qui n'est pas de service peut descendre à terre.

**Article 230** : Le travail à bord des navires est organisé par le capitaine sous le contrôle du directeur de la marine marchande sur la base de huit (08) heures par jour pendant six (06) jours, ou de quarante-huit (48) heures par semaine, ou de manière équivalente sur une période autre que la semaine sans dépasser le mois.

Des heures supplémentaires peuvent être ordonnées pour tenir compte de l'exploitation du navire. Mais hormis le cas de force majeure, la durée effective du travail ne peut dépasser douze (12) heures par jour, sauf le jour du départ ou de l'arrivée du navire.

En mer et sur la rade foraine, le service est organisé par bordées et par quarts.

Les actes réglementaires fixent en tant que de besoin, l'organisation du travail à bord en fonction du genre de navigation effectuée, des différentes spécialités ainsi que des travaux exigibles du personnel.

## SECTION II

### DES OBLIGATIONS DU CAPITAINE

**Article 231** : Hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une agence, le capitaine pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition et peut, en cas d'urgence, prendre au nom de l'armateur toutes dispositions conservatoires des droits de celui-ci, des passagers et des chargeurs.

Le capitaine est alors réputé, dans ce dernier cas, avoir agi comme gérant d'affaires de l'armateur, des passagers et des chargeurs.

**Article 232** : Le capitaine rédige le journal de bord, coté et paraphé par le directeur de la marine marchande et veille à la bonne tenue des journaux de la machine et des radios télécommunications.

Le journal de bord fait foi jusqu'à preuve du contraire des événements et des circonstances qui y sont relatés.

Un acte réglementaire fixe les mentions devant obligatoirement figurer dans le journal de bord et dans le journal de la machine.

**Article 233** : Dans les circonstances de force majeure et celles où le salut du navire, de ses passagers et de sa cargaison est en jeu, le capitaine doit, dans la mesure du possible recueillir, l'avis des officiers et principaux de l'équipage dans les cas d'abandon du navire en mer, d'évacuation du navire en mer par tout ou partie de l'équipage et des passagers, ainsi qu'en cas de jet à la mer de la cargaison.

Cet avis, sauf cas d'impossibilité manifeste, doit être inscrit au journal de bord et signé des intéressés.

**Article 234** : Le capitaine répond de toutes fautes commises dans l'exercice de ses fonctions, sauf en cas de force majeure.

**Article 235** : Le capitaine est tenu d'exercer en personne son commandement et de conduire son navire à l'entrée et à la sortie des ports et 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.

Il est également tenu de surveiller, personnellement ou par son équipage, la bonne exécution des opérations de chargement, de déchargement, d'arrimage et de 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 danger, ou de les réduire au minimum.

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

**Article 236** : Le capitaine exerce les fonctions d'officier de police judiciaire à l'égard des crimes et délits commis à bord de son navire.

Il remplit les fonctions d'officier d'état-civil dans les conditions prévues par les articles 273 à 275 du présent code.

**Article 237** : 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, le capitaine devra à l'armateur une indemnité égale au double du fret correspondant.

**Article 238** : Au port d'attache du navire et partout où demeure l'armateur ou son représentant, le capitaine ne peut engager des dépenses ou souscrire des engagements sans leur autorisation.

**Article 239** : Si durant le voyage, des dépenses s'avèrent nécessaires pour la réparation d'avaries ou la subsistance des passagers ou de l'équipage, le capitaine peut 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.

Il doit solliciter l'autorisation préalable 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 béninoise.

**Article 240 :** Le capitaine qui aura, sans nécessité, consommé, engagé ou vendu tout ou partie de la cargaison ou de l'avitaillement ou se sera approprié les agrès, appareils, machines ou annexes du navire sera poursuivi conformément à l'article 596 du présent code sans préjudice du remboursement correspondant pour lequel la prescription ne court à son profit que du jour où l'armateur aura pu découvrir la fraude.

**Article 241 :** Lorsque, en cours de voyage, les denrées indispensables viennent à manquer, le capitaine peut réquisitionner les marchandises et denrées se trouvant à bord et l'armateur doit rembourser la valeur aux propriétaires intéressés.

**Article 242 :** Les membres de l'équipage, le subrécargue ou le pilote ne sont pas les préposés du capitaine. Le capitaine n'est pas civilement responsable des dommages qu'ils puissent causer à autrui.

**Article 243 :** Le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre (24) heures de son arrivée au port, de faire viser son journal de bord par le directeur de la marine marchande ou par les autorités diplomatiques ou consulaires béninoises.

Si au cours du voyage, il survient 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 de première Instance territorialement compétent, ou à l'étranger auprès de l'autorité consulaire béninoise.

En cas de naufrage ou d'échouement du navire, le capitaine devra en outre affirmer sous serment devant le juge 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 notaire dont le capitaine retirera récépissé ou copie authentifiée.

**Article 244 :** Le capitaine ou le pilote est en outre, après toute perte de navire, abordage, échouement et généralement accident de mer, tenu de déposer une copie de son rapport de mer entre les mains de l'autorité maritime, dès qu'il le peut ou auprès de l'autorité consulaire béninoise.

**Article 245 :** Dans les cas visés à l'article 243 ci-dessus et sauf péril imminent, le capitaine ne peut décharger aucune marchandise avant d'avoir fait son rapport et répondu aux mesures d'instructions et de vérifications ordonnées soit par le directeur de la marine marchande, soit par l'autorité consulaire, ou par l'autorité judiciaire.

**Article 246 :** Si en cours de voyage le capitaine décède, 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.

A l'escale suivante, le capitaine intérimaire doit se mettre en rapport avec l'armateur pour faire nommer un nouveau capitaine. Celui-ci peut être désigné par l'autorité consulaire à défaut d'instructions de l'armateur en temps voulu.

Pendant la durée de l'intérim, l'armateur est valablement représenté par le capitaine intérimaire.

### SECTION III

#### DES OBLIGATIONS DU SUBRECARGUE

**Article 247 :** Le subrécargue a rang d'officier. Il est soumis à l'autorité du capitaine.

Le subrécargue ne peut exercer à bord du navire que des fonctions commerciales. A cet égard, son acte de nomination doit préciser les fonctions commerciales qui lui sont attribuées. Le capitaine est présumé avoir conservé toutes celles de ses attributions qui n'ont pas été déléguées expressément au subrécargue.

**Article 248 :** 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 seulement dans les limites prévues à l'article 140 du présent code.

Un exemplaire de l'acte de nomination du subrécargue signé par l'armateur ou l'affréteur, le capitaine et le subrécargue est annexé au rôle d'équipage.

### SECTION IV

#### DES OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR

##### PARAGRAPHE PREMIER

##### DES SALAIRES

**Article 249 :** Le marin est rémunéré soit à salaire fixe, soit à profits éventuels, ou par une combinaison de ces deux modes selon la convention des parties. Cependant, des barèmes minima peuvent être fixés par l'autorité maritime compétente.

Tout contrat d'engagement, aux termes duquel la rémunération du marin consiste, en tout ou partie, en une part sur le profit ou sur le fret, doit déterminer les dépenses et les charges à déduire du produit brut pour former le produit net. Aucune autre déduction, sauf stipulation contraire expresse, ne peut être admise au détriment du marin.



**Article 250 :** Le marin payé au mois est rétribué proportionnellement à la durée effective de ses services, sauf stipulation contraire expresse des parties.

**Article 251 :** Le marin payé au voyage a droit à une augmentation proportionnelle de son salaire en cas de prolongation du voyage, à une indemnité en cas de retardement sauf si ces circonstances proviennent d'un cas de force majeure.

Il ne subit aucune réduction de salaire en cas d'abrègement du voyage pour quelque cause qui ne lui soit imputable.

**Article 252 :** Quand le contrat est conclu pour la durée d'un voyage, ou si le marin est rémunéré au profit ou au fret, la rupture du voyage par le fait de l'armateur ou de son représentant donne lieu au versement d'une indemnité au profit du marin.

L'autorité maritime fixe, en tant que de besoin, le montant de cette indemnité.

**Article 253 :** En cas de décès du marin pendant la durée du contrat :

- s'il est payé au mois, son salaire est dû jusqu'à la fin du mois ;
- s'il est engagé pour la durée du voyage et s'il est rémunéré au profit ou au fret, la moitié de son salaire ou de sa part est due si le marin décède au cours du voyage aller, la totalité est due s'il décède au cours du voyage de retour ;

En cas de disparition, il est dû aux ayants droit du marin, outre les salaires échus jusqu'aux dernières nouvelles, un mois en sus si le marin était payé au mois, la moitié des salaires afférents au voyage au cours duquel le sinistre a eu lieu si le marin était payé au voyage.

## PARAGRAPHE II

### DES FONCTIONS SUPERIEURES

**Article 254 :** Le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il est engagé et comportant un salaire plus élevé a droit à une augmentation de salaire calculée d'après la différence totale entre son salaire et le salaire afférent à la fonction qu'il a temporairement remplie.

### PARAGRAPHE III

#### DES SUSPENSIONS OU DE LA RETENTION DE SALAIRE

**Article 255 :** Le marin, qui s'absente sans autorisation au moment où il doit prendre son service, perd le droit au salaire pendant ce temps d'absence.

L'inexécution des obligations qui incombent au marin ne peut donner lieu à aucune amende ou suspension partielle des salaires par l'armateur.

Le directeur de la marine marchande peut faire prélever sur les salaires le montant des amendes disciplinaires qu'il a infligées au marin.

### PARAGRAPHE IV

#### DES AVANCES, ACOMPTES ET DELEGATIONS DE SALAIRES

**Article 256 :** Toute avance de salaire ne peut être consentie au marin que sous le contrôle du directeur de la marine marchande.

Aucun acompte ne peut, en cours de voyage, être versé au marin s'il n'est préalablement mentionné au journal de bord, et signé de celui-ci. Toutefois, le capitaine reste juge de l'opportunité de l'octroi de l'acompte et de son montant.

L'acompte ne doit pas dépasser le tiers des salaires gagnés par le marin au moment où il en fait la demande, sous déduction des avances et délégations.

**Article 257 :** Le marin peut, lors de l'embarquement ou en cours de voyage, déléguer ses salaires et profits en faveur des personnes qui sont légalement ou en fait à sa charge.

Le montant des délégations ne peut excéder les deux tiers des salaires et profits.

Le montant des délégations, le nom des bénéficiaires et les dates de paiement sont obligatoirement mentionnés au journal de bord.

**Article 258 :** Les avances et les délégations ne sont pas restituées en cas de rupture du contrat d'engagement par le fait de l'armateur, du capitaine ou des affréteurs, ainsi qu'en cas de force majeure.

En cas de rupture du contrat d'engagement par le fait du marin, les avances et les délégations doivent être restituées par le marin quand elles excèdent le montant du salaire ou des parts effectivement dues à celui-ci.

PARAGRAPHE V  
DES DETTES, SAISIES ET DE LA CESSION DES SALAIRES

**Article 259** : Les salaires, parts, profits ou autres rémunérations des marins sont saisissables ou cessibles dans les conditions du droit commun, sauf :

- les vêtements des marins ;
- les instruments et objets servant à l'exercice de la profession ;
- les sommes dues pour frais médicaux ou pharmaceutiques.

PARAGRAPHE VI  
DES HEURES SUPPLEMENTAIRES

**Article 260** : Les contrats, conventions ou accords d'établissement fixent les modalités et le taux de la rémunération des heures supplémentaires prévues à l'article 230 du présent code.

La rémunération horaire normale correspond au 1/208<sup>ème</sup> du salaire mensuel.

Un mode forfaitaire de rémunération du travail supplémentaire peut être prévu par convention sous réserve de son homologation par le directeur de la marine marchande.

PARAGRAPHE VII  
DU REPOS HEBDOMADAIRE

**Article 261** : Un repos complet d'une journée par semaine, en principe le dimanche, doit être accordé au marin lorsque l'engagement maritime a une durée supérieure à six (06) jours.

Quand le repos hebdomadaire n'a pu être donné à la date prévue, il doit être remplacé par un repos de vingt-quatre (24) heures consécutives, soit au retour du navire au port d'attache, soit par accord mutuel dans un port d'escale.

Tout repos hebdomadaire non donné à sa date et non compensé ainsi qu'il est stipulé ci-dessus donne droit à un jour de congé payé.

**Article 262** : Une journée de repos hebdomadaire s'entend de vingt-quatre (24) heures consécutives de repos, comptées à partir de l'heure normale de la reprise du travail journalier.

Tout travail exécuté le jour du repos hebdomadaire en suspend l'effet sauf s'il est nécessité par un cas fortuit, et si sa durée n'excède pas deux (02) heures.

Tous travaux nécessités par des circonstances dont le capitaine est seul juge, ou par des opérations d'assistance, de force majeure mettant en péril le navire, les personnes embarquées ou la cargaison, circonstances dont le capitaine est seul juge, ou par des opérations d'assistance sont obligatoires et ne sont pas considérés comme portant atteinte à la règle du repos hebdomadaire. Il n'y a pas lieu à compensation.

#### PARAGRAPHE VIII

#### DES CONGES PAYES

**Article 263** : Les marins ont droit à un congé payé à la charge de l'armateur, calculé à raison de trois (03) jours minimum par mois d'embarquement.

Le congé est proportionnel à la durée du service. L'armateur doit donner les congés payés chaque année. Toutefois, la mise en congé du marin est décidée par le capitaine en fonction des intérêts du navire sur demande du marin.

Si le navire est en voyage, la mise en congé, sauf accord particulier, ne peut être effectuée qu'au retour du navire à son port d'attache.

Pendant les périodes de congés payés, les marins ont droit au salaire fixe tel que stipulé par les dispositions du contrat et à l'indemnité de nourriture prévue à l'article 264 du présent code.

#### PARAGRAPHE IX

#### DE LA NOURRITURE ET DU COUCHAGE

**Article 264** : Les marins ont droit à la nourriture ou à une allocation équivalente pendant toute la durée de leur inscription au rôle d'équipage, les jours de repos et de congés.

Les aliments doivent être sains, de bonne qualité et en quantité suffisante.

Il est interdit de charger à forfait le capitaine ou tout autre membre de l'équipage de la nourriture.

Les marins ont droit à la fourniture de matériel de couchage et de plat.

Les conditions de nourriture et le montant de l'indemnité de nourriture sont fixés par les conventions, les usages et, en tant que de besoin, par voie réglementaire.

PARAGRAPHE X  
DES MALADIES ET DES BLESSURES

**Article 265** : Le marin est payé de ses salaires et soigné aux frais du navire s'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade durant son embarquement.

En cas de décès pendant l'embarquement, les frais funéraires sont à la charge de l'armateur.

Le marin débarqué pour cause d'accident ou de maladie à l'étranger conserve à l'égard du navire les droits aux soins et aux salaires jusqu'au jour de son rapatriement, quelle que soit l'origine de la blessure ou de la maladie, sous réserve des dispositions de l'article 266 ci-dessous.

Le marin blessé ou malade débarqué au port d'attache du navire est soumis au régime général des accidents de travail et des victimes de maladies professionnelles.

Tout accident, ou maladie, constaté en cours d'embarquement fait l'objet d'un rapport détaillé établi par le capitaine.

PARAGRAPHE XI  
DU FAIT INTENTIONNEL DU MARIN

**Article 266** : Ne donnent lieu à aucune indemnité, des blessures ou maladies résultant d'un fait intentionnel du marin qui conserve seulement le droit à la nourriture et aux soins pour compter du jour de la cessation de travail jusqu'à son débarquement.

Lorsque ce débarquement a lieu à l'étranger, le capitaine doit prendre toutes les dispositions pour faire assurer les soins et le rapatriement du marin. Toutefois, l'armateur dispose d'un droit de recours à l'encontre de ce dernier.

PARAGRAPHE XII  
DU RAPATRIEMENT

**Article 267** : Le marin béninois débarqué en fin de contrat à l'étranger doit être rapatrié aux frais du navire, sauf :

- s'il est débarqué par suite de condamnation ou
- s'il est absent irrégulièrement au moment de l'appareillage

Dans ces deux (02) cas, les frais de rapatriement sont à la charge du marin.

Les marins étrangers embarqués sur un navire béninois sont rapatriés dans leurs pays sauf stipulations contraires.

Le capitaine de tout navire béninois est tenu, dans la limite de sa possibilité de logement, de déférer aux réquisitions de rapatriement ou de passage délivrées par le directeur de la marine marchande au profit des marins.

Le rapatriement comprend le transport, le logement et la nourriture du marin rapatrié.

### PARAGRAPHE XIII

#### DES PRESTATIONS FAMILIALES ET DE LA RETRAITE

**Article 268 :** Les marins sont soumis au régime de droit commun en matière de prestations familiales et de retraite sauf stipulations contraires expresses des parties.

### SECTION VI

#### DE LA FIN DU CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME

**Article 269 :** Le contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée ou pour un voyage prend fin à l'expiration du temps pour lequel il a été conclu ou à la fin du voyage, sauf rupture volontaire ou forcée du contrat.

Lorsque le terme du contrat à durée déterminée vient à échoir au cours du voyage, le contrat est prolongé jusqu'au retour du navire à son port d'attache, sauf convention contraire des parties.

Quelle que soit sa nature, le contrat d'engagement prend fin :

- par le décès du marin ;
- par le débarquement régulier résultant des clauses du contrat ;
- par consentement mutuel si l'une des parties décide de mettre fin au contrat avant le terme initialement prévu ;
- par suite de la vente, du naufrage ou de l'innavigabilité du navire.

Dans ce cas, le marin reçoit de l'armateur une allocation de chômage égale à deux (02) mois de salaire s'il n'est pas réembarqué aussitôt sur un autre navire du même armement ;

- par suite de l'inexécution des obligations de l'armateur et sous réserve de l'autorisation du directeur de la marine marchande après un délai de préavis qui ne peut pas être inférieur à vingt-quatre (24) heures ;

- par la mise à terre consécutive à une blessure ou à une maladie, sous réserve de l'application de l'article 274 du présent code ;

- par le congédiement du marin dans les conditions prévues à l'article 270 ci-dessous.

**Article 270 :** Le capitaine a le droit de congédier le marin. Cependant, il ne peut le faire qu'avec l'accord du directeur de la marine marchande.

Le marin congédié pour faute lourde n'a droit à aucune indemnité. Hormis ce cas, il a droit à une indemnité de licenciement dont le montant est fixé en tenant compte de la nature des services, de la durée du contrat et du préjudice subi.

Le motif du congédiement doit être porté au rôle d'équipage.

**Article 271 :** Sous réserve du paiement de dommages-intérêts en cas de licenciement injustifié, l'armateur peut, à tout moment, congédier le capitaine sans préavis.

A l'étranger, le congédiement du capitaine n'est pas subordonné à l'autorisation du directeur de la marine marchande.

**Article 272 :** Le subrécargue peut être congédié par l'armateur ou l'affréteur qui l'a nommé dans les mêmes conditions que le capitaine.

Le capitaine ne peut congédier le subrécargue.

## SECTION VII

### DES ACTES D'ETAT CIVIL

**Article 273 :** Lorsque, au cours d'un voyage maritime, il n'est pas possible dans les délais légaux de faire établir, par l'officier d'état civil normalement compétent, un acte public d'état, cet acte est dressé par le capitaine ou celui qui en remplit les fonctions.

Les actes dressés sont remplis sans forme spéciale et transcrits sur une annexe au rôle d'équipage pour être remis au directeur de la marine marchande qui leur donne la suite appropriée.

**Article 274 :** Si au cours d'un voyage maritime, un membre de l'équipage ou un passager a disparu, le capitaine ou celui qui en remplit les fonctions dresse un procès-verbal de disparition en mer. S'il n'a pu être établi de procès-verbal pour une cause quelconque, l'autorité maritime compétente après enquête administrative et sans forme spéciale, saisit le juge compétent qui déclare la disparition de l'intéressé et, s'il y a lieu, la perte du navire qui le transportait.

Si l'autorité maritime compétente estime que les circonstances de la disparition ou les résultats de l'enquête administrative autorisent à présumer la mort du disparu, il prend une décision déclarant la présomption du décès.

Celle-ci, accompagnée éventuellement d'une copie du procès-verbal est transmise aux autorités judiciaires en vue d'un jugement supplétif tenant lieu d'acte de décès.

**Article 275** : Le capitaine ou celui qui en remplit les fonctions doit, après le décès ou la disparition d'une personne embarquée à bord à quelque titre que ce soit, faire l'inventaire de l'ensemble de ses biens ou de ceux présumés lui appartenir et en assurer la conservation jusqu'à leur remise au directeur de la marine marchande qui veille à leur transmission aux ayants droit du disparu ou du décédé.

### CHAPITRE III

#### DES LITIGES ENTRE ARMATEURS ET MARINS

##### SECTION PREMIERE

##### DES LITIGES INDIVIDUELS

**Article 276** : Tout litige individuel entre un armateur et un marin concernant le contrat d'engagement maritime est soumis à tentative de conciliation devant le directeur de la marine marchande.

En cas d'échec de la tentative de conciliation, le litige est porté devant le tribunal de première instance territorialement compétent statuant en matière sociale, à l'exception du litige concernant le capitaine qui est porté devant le tribunal de commerce territorialement compétent.

##### SECTION II

##### DES DIFFERENDS COLLECTIFS

**Article 277** : Tout différend collectif est notifié au directeur de la marine marchande qui intervient pour aider à son règlement.

En cas d'échec, il réunit sous sa présidence une commission paritaire de conciliation comprenant trois (03) représentants des armateurs et trois (03) représentants des marins.

Si la tentative de conciliation échoue, le président de la commission rédige un rapport de l'état du différend qu'il adresse au tribunal compétent.

La procédure qui suit l'échec de la conciliation est celle instituée par le code du travail.

**Article 278** : Toutes les actions relatives au contrat d'engagement maritime sont prescrites un an après la fin du voyage au cours duquel le litige est né. Si le litige est né au cours d'une escale entre deux voyages, le délai court à partir du commencement du voyage suivant.

### CHAPITRE IV

#### DES FONCTIONS A BORD ET DE L'EFFECTIF

**Article 279** : L'effectif de tout navire est fixé par l'armateur et soumis au visa du directeur de la marine marchande qui apprécie sa conformité aux règles relatives à la sécurité de la navigation et à la durée du travail.



Si les conditions réelles d'exploitation du navire ne permettent pas d'assurer le respect des règles ci-dessus, le visa est refusé.

Le refus ou le retrait de visa entraîne l'interdiction d'appareillage. La même interdiction peut être prononcée si l'effectif embarqué est inférieur en nombre ou en qualité à celui qui a obtenu le visa.

**Article 280 :** Nul ne peut exercer à bord des navires de commerce et de pêche les fonctions de capitaine ou patron, de second capitaine ou de chef mécanicien s'il ne possède les brevets, certificats ou diplômes correspondants.

Des dérogations peuvent être accordées en cas de nécessité sur demande de l'armateur, du capitaine ou du patron, par le directeur de la marine marchande qui en fixe les conditions.

Les conditions d'obtention des brevets, diplômes, certificats et permis, ainsi que les prérogatives qui s'y attachent, sont fixées par voie réglementaire.

## CHAPITRE V

### DU STATUT MILITAIRE DU MARIN

**Article 281 :** Tout marin béninois peut, en période d'hostilité, être requis à son poste à bord d'un navire béninois.

Le pouvoir de réquisition appartient au ministre chargé de la marine marchande qui peut en faire usage dès la mise en vigueur de l'état d'urgence et qui peut requérir tout marin régulièrement immatriculé même non embarqué s'il le juge nécessaire.

## TITRE II

### DU REGIME DISCIPLINAIRE

#### CHAPITRE PREMIER

#### DES GENERALITES

**Article 282 :** Sont soumises aux dispositions du présent titre, les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, embarquées à bord des navires béninois comme membres de l'équipage, passagers ou pilotes, à l'exception des personnels militaires et marins des forces armées de la République du Bénin régulièrement requis.

**Article 283 :** Les fautes contre la discipline sont punies conformément aux dispositions du présent code.

**Article 284 :** Le capitaine a, dans l'intérêt commun, sur toutes les personnes présentes à bord pour quelque cause que ce soit, et autant que la nécessité l'exige, l'autorité quant au maintien de l'ordre, à la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison et à la bonne exécution de l'expédition entreprise.

Il peut employer dans ce but tout moyen de coercition utile et requérir les personnes embarquées pour lui prêter main forte.

**Article 285 :** Un livre de discipline, coté et paraphé par le directeur de la marine marchande, est tenu à bord de tout navire béninois ayant une jauge brute supérieure ou égale à 150.

Le livre de discipline tenu par le capitaine est soumis au visa du directeur de la marine marchande lorsqu'une faute de discipline, un délit ou un crime a été commis à bord.

Le livre de discipline mentionne :

- la nature et les circonstances de toute faute ou infraction commise à bord ;

- les résultats des enquêtes effectuées, les punitions infligées et les mesures spéciales ordonnées.

**Article 286 :** Un livre de punitions est tenu par la direction de la marine marchande. Il mentionne les punitions infligées, les enquêtes ouvertes pour crimes et délits et les suites qui y ont été données.

Le directeur de la marine marchande peut, en cas de nécessité, demander l'intervention de la force publique à l'autorité compétente pour procéder à l'arrestation des délinquants.

## CHAPITRE II

### DES FAUTES CONTRE LA DISCIPLINE

**Article 287 :** Les fautes disciplinaires commises dans l'exercice de la fonction sont classées en fautes légères et en fautes graves.

**Article 288 :** Sont réputées fautes légères contre la discipline :

1°) la désobéissance simple à tout ordre d'un supérieur, concernant le service sans résistance à une sommation formelle, faite devant témoins ;

2°) l'ivresse à bord sans désordre et en dehors du service ;

3°) les querelles et disputes sans voies de fait ;

4°) et, généralement, toute faute non spécifiée à l'article 290 ci-dessous.

**Article 289 :** Le directeur de la marine marchande peut infliger, dans les cas prévus à l'article 288 ci-dessus, l'une des sanctions suivantes :

1°) la réprimande ;

2°) l'avertissement verbal ou écrit ;

3°) la consigne à bord pour quatre (04) jours au plus à effectuer dans le port d'immatriculation, le port tête de ligne ou le port de retour habituel.

La consigne à bord consiste dans l'interdiction de descendre à terre en dehors des heures de service.

**Article 290** : Sont réputées fautes graves contre la discipline :

1°) toute nouvelle faute légère contre la discipline qui est commise au cours d'un même embarquement, lorsque l'intéressé a déjà encouru l'une des sanctions prévues à l'article 289 du présent code depuis moins de deux (02) mois ;

2°) toute faute dans l'exercice de la profession de nature à nuire à la sécurité du navire ;

3°) le manque de respect envers un supérieur et les insultes à un inférieur, soit à bord, soit à terre ;

4°) la négligence dans un service de quart ou de garde ;

5°) le fait d'avoir allumé du feu sans permission ou fumé dans un endroit interdit ;

6°) l'emploi non autorisé sans perte, dégradation ou abandon d'une embarcation du navire ;

7°) l'absence irrégulière du bord d'un marin, lorsque son absence n'a pas eu pour conséquence de lui faire manquer le départ du navire ;

8°) les larcins ou filouteries dont l'importance ne justifierait pas aux yeux de l'autorité maritime le dépôt d'une plainte pour vol ;

9°) la dégradation volontaire de matériel.

**Article 291** : Le ministre chargé de la marine marchande peut, après avis du conseil de discipline, prononcer les sanctions suivantes :

- le blâme ;
- la mise à pied ou suspension ;
- les amendes ;
- le retard à l'avancement ;
- la rétrogradation ;
- la révocation.

**Article 292** : Lorsqu'une faute contre la discipline a été commise, le capitaine doit instruire l'affaire dans les quarante huit (48) heures. Il mentionne sur le livre de discipline la nature de la faute, les déclarations des témoins, les explications et les regrets éventuels de l'intéressé qui procède lui-même à la lecture de ces énonciations qu'il est requis de signer. Son refus de signer est enregistré.

Si l'intéressé ne sait ni lire, ni écrire, traduction lui en est faite par un officier en présence de deux (02) témoins.

Après instructions, le capitaine transmet le dossier de l'enquête au directeur de la marine marchande.

**Article 293 :** Le directeur de la marine marchande, régulièrement saisi par le capitaine, convoque aussitôt l'intéressé, les témoins à charge et à décharge et le capitaine.

Il interroge l'intéressé, qui peut se faire assister d'un conseil de son choix, sur les faits qui lui sont reprochés et entend le capitaine et les témoins.

Si les explications fournies ne sont pas de nature à le disculper en tout ou partie, le directeur de la marine marchande peut infliger à l'intéressé l'une des sanctions prévues à l'article 289 ci-dessus.

Lorsque les fautes reprochées à l'intéressé constituent des fautes graves, le dossier est transmis au ministre chargé de la marine marchande en vue de la saisine du conseil de discipline.

**Article 294 :** Si le marin déféré au conseil de discipline est titulaire d'un brevet, diplôme, permis ou certificat délivré par un Gouvernement étranger, il perd le droit d'exercer le commandement ou les fonctions d'officiers sur les navires béninois.

Les règles concernant l'organisation, la composition, le fonctionnement du conseil de discipline et le mode d'exécution des décisions intervenues sont fixées par décret pris en conseil des ministres.

**Article 295 :** Le marin régulièrement inscrit qui aura fait l'objet d'une condamnation telle que définie à l'article 616 du présent code sera radié et définitivement exclu de la profession.

Toute condamnation à une peine criminelle ou correctionnelle ayant entraîné une privation de liberté pour une durée supérieure à six (06) mois fait obstacle à l'attribution de la qualité de marin. Il peut cependant être dérogé à cette règle, si la condamnation prononcée n'entache ni l'honneur, ni la probité.

**Article 296 :** Le ministre chargé de la marine marchande peut, pour faute grave dans l'exercice de la profession, interdire provisoirement ou définitivement à toute personne l'exercice de toute fonction à bord incompatible avec l'incapacité professionnelle ou l'inconduite de l'intéressé.

L'interdiction définitive de toute fonction entraîne la radiation définitive des matricules des gens de mer.

L'intéressé doit être entendu au cours de la procédure et la sanction est prononcée après avis du conseil de discipline.

**LIVRE IV**  
**DU COMMERCE MARITIME**

TITRE PREMIER  
DE L'EXPLOITATION DU NAVIRE

CHAPITRE PREMIER  
DE L'ARMEMENT

**Article 297** : Est 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 298** : 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 cinquième du titre deux du livre premier du présent code à défaut de conventions contraires qui, à peine de nullité, doivent être rédigées par écrit.

**Article 299** : Les navires peuvent être exploités par des sociétés d'armement constituées conformément au droit commun.

CHAPITRE II  
DE L'AFFRETEMENT

**Article 300** : Toute convention pour louage d'un navire appelée charte-partie, affrètement ou nolisement doit être rédigée par écrit.

**Article 301** : Le louage de chalands, allèges, mahonnes, citernes, grues flottantes et autres engins de servitude des ports maritimes n'est pas régi par les dispositions du présent titre. Il est régi par les règles du droit civil applicables au louage des biens meubles et par la convention des parties.

**Article 302** : Il y a trois (03) types de contrat d'affrètement :

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

SECTION PREMIERE  
DE L'AFFRETEMENT AU VOYAGE

**Article 303** : Par affrètement au voyage, le fréteur met, en tout ou en partie, un navire désigné, à la disposition de l'affrèteur en vue de transporter, à une ou plusieurs destinations, des cargaisons fixées par la charte-partie.

**Article 304** : La charte-partie doit énumérer :

- les éléments d'individualisation du navire ;
- les noms, prénoms et domiciles du fréteur et de l'affréteur ;
- l'importance de la cargaison, et s'il y a lieu, sa nature ;
- les lieux de chargement et de déchargement ;
- la période du chargement ;
- les délais alloués pour le chargement et le déchargement ;
- les éléments de calcul du fret.

**Article 305** : 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 convenues dans la charte-partie et à le maintenir dans cet état, armé et équipé pendant toute la durée du contrat ;

- faire toutes diligences lui incombant pour exécuter le ou les voyages prévus à la charte-partie.

**Article 306** : Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.

**Article 307** : L'affréteur doit présenter la marchandise le long du navire à l'époque convenue.

En cas de retard, des dommages-intérêts sont calculés comme en cas de dépassement des jours de planche.

**Article 308** : L'affréteur doit assurer le chargement et le déchargement de la marchandise dans les délais qui lui sont impartis dans la charte-partie.

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

**Article 309** : Le point de départ et la computation des jours de planche sont, à défaut de convention des parties, réglés suivant l'usage du port où ont lieu les opérations.

**Article 310** : En cas de dépassement des délais, l'affréteur doit une indemnité dite de surestaries considérée comme un supplément de fret.

**Article 311** : L'affréteur peut résilier le contrat avant tout commandement 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 312** : 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 305 du présent code et que les dommages sont dus à la faute nautique du capitaine et de ses préposés.

**Article 313** : 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 314** : 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 315** : Dans les cas de blocus ou autre empêchement durable d'entrer dans le port de destination, le capitaine est tenu, sauf ordre contraire, de se rendre dans un port voisin où il puisse décharger.

**Article 316** : En cas d'arrêt définitif du navire en cours de route par suite d'un événement non imputable au fréteur, l'affréteur peut décharger la marchandise à ses frais, mais il doit le fret entier stipulé pour le voyage.

**Article 317** : 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 remettre à bord, mais peut les consigner en mains tierces ou les faire vendre.

**Article 318** : Les actions nées de l'affrètement au voyage se prescrivent par un (01) an. Le délai court depuis le débarquement de la marchandise ou depuis l'événement qui a mis fin au voyage.

## SECTION II

### DE L'AFFRETEMENT A TEMPS

**Article 319** : 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'affréteur.

**Article 320** : La charte-partie doit énoncer :

- les éléments d'individualisation du navire ;
- les noms, prénoms et domiciles du fréteur et de l'affréteur ;
- le nom du capitaine ;
- le montant du fret ;
- la durée du contrat.

**Article 321 :** Le fréteur conserve la gestion nautique du navire pendant toute la durée du contrat.

**Article 322 :** 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 323 :** Le fréteur est responsable des dommages subis par les marchandises s'il est établi qu'ils sont dus à la non-exécution des obligations précisées à l'article 322 ci-dessus ou à un manquement dans la gestion nautique du navire.

**Article 324 :** La gestion commerciale du navire appartient à l'affréteur.

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

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

**Article 325 :** L'affréteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale.

**Article 326 :** Le capitaine doit obéir, dans les limites fixées par la charte-partie, aux instructions que lui donne l'affréteur pour tout ce qui concerne la gestion commerciale du navire.

**Article 327 :** Le fréteur peut laisser à l'affréteur la gestion nautique du navire.

**Article 328 :** Si l'affréteur a, 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 329 :** Si l'affréteur n'a que la gestion commerciale du navire, les pertes et avaries sont à la charge du fréteur, à moins qu'il ne prouve qu'elles sont dues à la faute de l'affréteur.

**Article 330 :** Le fret court du jour où le navire est mis à la disposition de l'affréteur dans les conditions du contrat.

**Article 331 :** 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 332 :** Les actions nées de l'affrètement à temps se prescrivent par un (01) an.

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

### SECTION III

#### DE L'AFFRETEMENT COQUE NUE

**Article 333 :** 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 affréteur qui l'exploitera lui-même, contre paiement d'un loyer.

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

**Article 334 :** Le contrat d'affrètement coque nue doit énoncer :

- les éléments d'individualisation du navire ;
- les noms, prénoms et domiciles du propriétaire, du fréteur et de l'affréteur ainsi que leur nationalité ;
- la durée du contrat ;
- la date et le lieu où celui-ci commencera à prendre effet ;
- le montant du loyer.

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

**Article 335 :** 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 prévue.

Le fréteur a la charge des opérations 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 (24) heures.

**Article 336 :** 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 capitaines et équipages passeront sous l'autorité et la responsabilité de l'affréteur.

**Article 337 :** 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 et la même qualité.

**Article 338** : Sont à la charge de l'affréteur, l'entretien du navire, les réparations et remplacements autres que ceux visés à l'article 335 du présent code.

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 339** : 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 340** : 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 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 quinze (15) premiers jours sur le prix du loyer et postérieurement sur le double de ce prix.

**Article 341** : Les actions nées d'un affrètement coque nue se prescrivent par un (01) an.

### CHAPITRE III DU SOUS-AFFRETEMENT

**Article 342** : 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 343** : Le sous-affrètement laisse l'affréteur tenu envers le fréteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.

**Article 344** : 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 seule réserve, le sous-affrètement n'établit pas de relation directe entre le fréteur et le sous-affréteur.

**Article 345** : Les actions nées du sous-affrètement se prescrivent par un (01) an.

TITRE II  
DES TRANSPORTS ET DES VENTES MARITIMES

CHAPITRE PREMIER  
DES DISPOSITIONS GENERALES

**Article 346** : Le transporteur est tenu avant le début du voyage de faire diligence pour :

- mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu du voyage à effectuer et des marchandises à transporter ;
- armer, équiper et approvisionner convenablement le navire ;
- apprêter et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire pour la réception des marchandises, leur transport et leur conservation.

**Article 347** : Le chargeur ou son représentant doit présenter les marchandises à temps et au lieu fixé par la convention des parties ou l'usage du port de chargement.

**Article 348** : Le transporteur procède de façon appropriée et soigneuse 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 349** : 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.

**Article 350** : Le chargeur doit le prix du transport ou fret. En cas de fret payable à destination, le réceptionnaire est également débiteur s'il accepte la livraison de la marchandise.

**Article 351** : Le montant du fret est établi par la convention des parties.

**Article 352** : Le chargeur qui ne présente pas ses marchandises aux temps et lieu conformément à l'article 347 ci-dessus, paiera en indemnité la moitié du fret convenu au prorata de la quantité de la marchandise non chargée.

**Article 353** : 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 354 :** Les marchandises dangereuses dont la quantité 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, peuvent à tout moment et en tous lieux être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur et ce, sans aucune indemnité.

Le chargeur peut, en sus être rendu responsable de tous dommages et dépenses pouvant résulter de l'embarquement desdites marchandises.

Par contre, si le transporteur, connaissant la nature de ses 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 n'est due sinon à titre d'avaries communes s'il y a lieu.

**Article 355 :** Le transporteur est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à charge de contribution.

**Article 356 :** 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 346 et 348 ci-dessus. Il en est de même pour les marchandises perdues ou avariées par fortune de mer, sauf convention contraire des parties.

**Article 357 :** En cas de transbordement sur un autre navire, en application de l'article 349 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 supportés par le chargeur.

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

**Article 358 :** Le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire faute de paiement du fret. Mais il peut, au moment du déchargement, demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paiement du fret.

**Article 359 :** 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 dénommée, soit celui qui présente le connaissement à l'arrivée, lorsque le connaissement est au porteur ou le dernier endossataire dans le connaissement à ordre.

**Article 360 :** La remise du connaissement original au transporteur ou à son représentant établit la livraison sauf preuve contraire par le destinataire.

**Article 361 :** Le consignataire de la cargaison représente le destinataire. La livraison entre ses mains libère le transporteur.

**Article 362 :** A défaut de réclamation des marchandises ou si le destinataire refuse de prendre livraison, le capitaine peut, par autorisation de justice :

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

Si le produit de la vente est insuffisant pour couvrir le montant du fret, le transporteur conserve un recours en paiement du fret contre le chargeur.

**Article 363 :** Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par le fait des marchandises qu'il a fait transporter sans en avoir donné les spécificités.

**Article 364 :** Il incombe au demandeur en dommages-intérêts d'établir la faute du chargeur ou de ceux dont il répond.

**Article 365 :** Sont irrecevables :

- toute action contre le transporteur maritime ou le capitaine pour dommages ou pertes subies par les marchandises, si elles ont été reçues sans réserves ;
- toute action contre l'affrèteur ou le sous-affrèteur pour avaries, si le capitaine a livré les marchandises et perçu le fret sans avoir émis de réserves.

Les réserves doivent être faites par écrit dans les vingt-quatre (24) heures à peine de nullité.

**Article 366 :** Toute action en délivrance de marchandises ou en dommages-intérêts pour dommages, pertes ou retard dans leur transport est prescrite un (01) an après l'arrivée du navire au port de destination ou après la perte totale de celui-ci.

## CHAPITRE II

### DES TRANSPORTS SOUS CONNAISSEMENT

**Article 367 :** La convention par laquelle un transporteur maritime s'engage à prendre en charge une marchandise que lui remet le chargeur avec promesse de la délivrer à destination constitue le transport "sous-connaissance".

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

**Article 368** : Le connaissement est un titre de transport remplissant les fonctions suivantes :

- il est un reçu de la marchandise signé par le transporteur ou par le capitaine et délivré au chargeur ;
- il est la preuve écrite du contrat de transport ;
- il est enfin un titre représentatif de la marchandise.

Le connaissement est établi en quatre (04) exemplaires originaux au moins :

- le premier appelé connaissement-chef reçoit le timbre fiscal et reste dans les mains du capitaine ;
- le deuxième est conservé par l'armateur ;
- les deux (02) autres sont remis au chargeur. Ce sont les seuls auxquels s'attache le droit à la livraison de la marchandise. Ils portent la mention "ORIGINAL".

**Article 369** : 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 porteuse 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 370** : Le connaissement comporte des mentions obligatoires relatives aux marchandises et aux parties d'une part et des mentions facultatives d'autre part. Il s'agit de :

- le nombre, la quantité, le poids, les marques, l'état et le conditionnement apparent des marchandises ;
- le nom et l'adresse du transporteur ;
- le nom et l'adresse du chargeur ;
- le nom du navire ;
- les ports de chargement et de déchargement ;
- la stipulation relative au fret ;
- la référence à une charte-partie, s'il en existe.

**Article 371 :** 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 doivent être apposées de manière à rester normalement lisibles jusqu'à la fin du voyage et, selon le cas, du nombre de 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 et 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 372 :** Si le transporteur conteste l'exactitude de la déclaration de la 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 373 :** En l'absence de réserves, le connaissement fait foi des mentions qu'il comporte.

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

**Article 374 :** 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 réserves 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 375 :** En cas de divergence entre les divers exemplaires du connaissement, chaque partie ne peut se prévaloir des indications portées par l'exemplaire qu'elle détient que si ces indications figurent également sur celui qui se trouve entre les mains de l'autre partie.

**Article 376 :** Le transporteur est responsable de toutes pertes, avaries ou tout dommage 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 les allèges sont capelées au crochet du palan.

Si le débarquement a lieu au moyen d'engins de levage, ladite responsabilité prend fin lorsque les élingues sont décapelées 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 de 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 377 :** 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 :

- des fautes nautiques du capitaine ou d'autres préposés maritimes du transporteur ;
- du vice caché du navire échappant à une diligence raisonnable ;
- de faits constituant un cas fortuit ou de force majeure ;
- de grèves ou lock-out, ou d'arrêts ou d'entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;
- du vice propre de la marchandise, ou de freinte de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination ;
- des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;
- d'un acte ou d'une tentative de sauvetage des vies humaines ou de biens en mer, ou encore, du déroutement du navire à cette fin ;
- 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 346 ci-dessus ;
- d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par la faute du transporteur ou de ses préposés.



**Article 378** : Est nulle et de nul effet, toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet de :

- soustraire le transporteur à la responsabilité définie à l'article 376 ci-dessus ;
- renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe tel qu'il résulte du présent code ;
- limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle prévue par les conventions internationales ;
- céder au transporteur le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

**Article 379** : Par dérogation à l'article précédent, toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation sont autorisées dans les transports d'animaux vivants et dans les transports de marchandises chargées sur le pont conformément à l'alinéa 2 de l'article 348 du présent code.

**Article 380** : Lorsque le chargeur a fait sciemment une déclaration 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.

Le chargeur est également tenu responsable, lorsqu'il a fait sciemment une déclaration inexacte sur les marchandises qu'il a fait transporter, des pertes ou dommages survenus du fait de ces marchandises, au cours du transport et des opérations de manutention.

**Article 381** : Il appartient au demandeur d'établir la réalité et l'importance des dommages dont il demande réparation.

**Article 382** : 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 (03) jours suivant 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.

**Article 383** : Toute action contre le transporteur, à raison de pertes ou de dommages est prescrite, dans le cas de perte totale, un (01) an à dater du jour où les marchandises 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

### DES TRANSPORTS DE PASSAGERS

**Article 384 :** 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 au transport des passagers clandestins.

**Article 385 :** 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 386 :** Le passager ne peut, sauf accord du transporteur, céder à un tiers le bénéfice de son contrat.

**Article 387 :** 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 de passage.

**Article 388 :** Si le départ du navire n'a pas lieu pour une raison non imputable au transporteur, le contrat est résolu sans indemnités 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 389 :** Toute modification importante dans les horaires, l'itinéraire ou les escales prévus, donne au passager le droit de demander la résolution du contrat et des dommages-intérêts s'il y a lieu.

**Article 390 :** 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 391 :** Les passagers sont soumis à la discipline du bord et conformément aux dispositions du présent code y relatives.

**Article 392 :** Le transporteur est tenu de mettre et de 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 393 :** En cas de décès ou de blessures du voyageur et 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 394 :** Le transporteur est responsable du décès ou des blessures des voyageurs causés 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 les conventions internationales y relatives.

**Article 395 :** 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 396 :** L'action en responsabilité contre le transporteur se prescrit par un (01) an à compter du jour où le passager a été débarqué ou aurait dû l'être.

#### CHAPITRE IV

#### DES TRANSPORTS SOUS CHARTE-PARTIE

**Article 397 :** 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 398 :** Lorsqu'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.

## CHAPITRE V DES TRANSPORTS DE BAGAGES

**Article 399 :** Le transporteur délivre un récépissé des bagages enregistrés. Il en est responsable comme des marchandises reçues sous connaissance.

Toutefois, le tiers porteur d'un connaissance 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 du présent titre concernant les transports de marchandises sous-connaissance.

Le transporteur est responsable des bagages de cabines dans les termes des dispositions 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 (01) an.

**Article 400 :** 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.

**Article 401 :** Si un contrat de sous-affrètement ou un connaissance 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 402 :** A défaut de convention spéciale des parties, les règles suivantes seront observées :

- si le navire est loué en totalité et que l'affréteur ne lui donne pas toute sa charge, le capitaine ne peut prendre d'autres marchandises sans le consentement de l'affréteur. Celui-ci profite du fret des marchandises qui complètent le chargement du navire ;

- le fréteur qui a déclaré le navire d'un plus grand port qu'il n'est, peut être condamné à des dommages-intérêts envers l'affréteur, sauf si l'erreur n'excède pas un quarantième ou si la déclaration est conforme au certificat de jauge ;

- si le fret est proportionnel à la quantité de marchandises chargées, l'affréteur doit charger le poids ou le volume prévu par la charte-partie. A défaut, il doit payer l'indemnité prévue par l'article 352 du présent code.

Si la quantité à charger figure sur la charte-partie avec la réserve "environ" l'affréteur satisfait à son obligation en offrant un chargement inférieur ou supérieur du dixième de la quantité prévue ;

- si le fret est forfaitaire et que l'affrèteur charge une quantité supérieure à celle prévue au contrat, il doit payer le fret de l'excédent sur le prix fixé par la charte-partie ;

- 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 DES VENTES MARITIMES

**Article 403** : 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 les délais fixés, soit au port d'embarquement, soit au port de débarquement.

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

**Article 404** : Sauf convention contraire, le transfert des risques s'opère au moment de la délivrance.

Dans la vente 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 405** : 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 406** : Dans la vente à l'embarquement, les frais d'embarquement, de transport et de débarquement sont à la charge de l'acquéreur.

**Article 407** : 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 au port d'embarquement désigné dans le contrat de vente.

Le risque de perte ou de dommage aux marchandises est transféré du vendeur à l'acheteur lorsque la marchandise passe le bastingage 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 l'embarquement.

**Article 408** : La vente dite CIF (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 un contrat de transport au port de débarquement.

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

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

**Article 409 :** 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, la perte ou l'avarie en cours de route entraîne, sans obligations 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.

**Article 410 :** Le crédit documentaire fait établir un contrat commercial entre le vendeur/exportateur et l'acheteur/importateur, prévoyant paiement par accréditif.

**Article 411 :** Le vendeur/exportateur, avant de se faire payer le prix de la marchandise par l'acheteur/importateur, devra fournir les documents ci-après :

- la facture commerciale ou facture consulaire ;
- un jeu de deux connaissements originaux ;
- le certificat d'assurance (en cas de vente CAF) ;
- le certificat de qualité ;
- le certificat du contrôle de surveillance.

### TITRE III

#### DES AGENTS TERRESTRES DE L'ARMATEUR

##### CHAPITRE PREMIER

##### DES PREPOSES PERMANENTS

**Article 412 :** 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.

## CHAPITRE II

### DES CONSIGNATAIRES DE NAVIRE, DE L'AGENT MARITIME, DU TRANSITAIRE ET DU COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT

**Article 413 :** Le consignataire de navire ou le consignataire de coque, est une personne physique ou morale qui représente un ou plusieurs armements étrangers dans le port.

A ce titre, il est un mandataire de l'armateur ayant pour missions de :

- veiller à l'accueil et au ravitaillement du navire au port ;
- 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 ;
- recevoir les réserves des destinataires lors de la livraison et d'instruire les réclamations.

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

**Article 414 :** 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. En conséquence, il ne peut répondre sur ses biens personnels des condamnations pécuniaires du transporteur ou de l'armateur.

**Article 415 :** Le seul fait de consigner un navire à un consignataire en République du Bénin entraîne pour l'armateur, élection de domicile par ce dernier pour tous les actes et actions concernant ce navire et 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 416 :** Le consignataire du navire est personnellement responsable des droits de pilotage, conformément aux dispositions du présent code ainsi que des droits et taxes de port ou quai non acquittés par le capitaine.

**Article 417 :** 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.

**Article 418** : L'agence maritime est une succursale de l'armement. Le chef d'agence encore appelé commis succursaliste ou agent maritime se rapporte à l'armement dans le cadre d'un contrat d'emploi.

L'agent maritime, dans le cadre du contrat d'emploi le liant à l'armement, agit en tant que consignataire d'un ou de plusieurs armements étrangers.

**Article 419** : Le transitaire est un préposé soit du chargeur, soit du transporteur maritime. A ce titre, il répond de ses fautes personnelles.

Le transitaire accomplit des actes juridiques notamment la livraison de la marchandise, la conclusion du contrat de transport et d'assurance et la prise en charge des marchandises.

Le transitaire accomplit également des actes matériels notamment la surveillance de la marchandise entre la livraison par l'un et la prise en charge par l'autre.

Tous ces actes sont accomplis au nom de son mandant qui seul est engagé.

Le transitaire est tenu d'une obligation de moyen.

L'action contre le transitaire se prescrit par un (01) an.

**Article 420** : Le commissionnaire de transport est un mandataire du chargeur.

Le commissionnaire de transport est tenu d'organiser le transport de bout en bout et d'assurer l'arrivée des marchandises en bon état à destination. Il est donc tenu d'une obligation de résultat.

Sauf clause contraire, il choisit le mode de transport, le transporteur et le tarif s'il en est offert plusieurs.

Il répond des fautes de ceux qu'il a choisis pour effectuer le transport.

L'action contre le commissionnaire de transport se prescrit par un (01) an.

## TITRE IV

### DES AUXILIAIRES DE L'EXPLOITATION

#### CHAPITRE PREMIER

#### DU CONSIGNATAIRE DE LA CARGAISON

**Article 421** : 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 quand il est dû.



**Article 422** : Le consignataire de la cargaison 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 le 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 382 du présent code.

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

**Article 423** : Le consignataire de la cargaison est responsable comme mandataire salarié des fautes qu'il commet dans l'exercice de ses fonctions.

**Article 424** : S'il en est expressément chargé, le consignataire de la cargaison 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 requérant 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 lui 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 quarante-huit (48) heures courant du lendemain de l'expédition d'un avis indiquant l'arrivée de la cargaison.

**Article 425** : 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 426** : Les actions intentées par les ayants droit à la marchandise contre le consignataire de la cargaison se prescrivent par un (01) an.

## CHAPITRE II DE L'ACCONAGE

**Article 427** : L'acconage comprend l'ensemble des opérations juridiques et matérielles qu'impliquent la prise en charge, la délivrance, la manutention et la garde des marchandises.

**Article 428** : Le contrat d'acconage se forme par convention expresse ou tacite.

La convention tacite résulte :

- à 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 429** : L'acconier est présumé agir, sauf convention contraire :

- 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 livraison sous palan par le transporteur maritime ;

- 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 430** : Les marchandises dangereuses, à la prise en charge desquelles l'acconier n'eût pas consenti s'il avait 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 431** : L'acconier est responsable de toutes pertes, avaries ou tout dommage 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 fortuit ou de force majeure, de grève ou de lock-out, ou d'arrêt, ou entraves apportées 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 432** : 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 433** : Dans tous les cas, la responsabilité de l'acconier s'étend :

- 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 ;

- en cas de transbordement, de la prise en charge sous palan d'un navire à la remise sous palan d'un autre navire ;

- à 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 requérant qualifié.

En l'absence de ceux-ci au moment de la livraison, les dispositions de l'article 424 du présent code sont applicables à l'acconier.

**Article 434** : L'acconier ne répond des retards survenus dans les opérations matérielles d'acconage que si ceux-ci proviennent de son fait ou de celui de ses préposés et hors le cas de force majeure.

**Article 435** : 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 436** : Même en l'absence de tout mandat spécial, l'acconier a le devoir de prendre, à la remise sous palan, toutes réserves contre le 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 437** : 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 preuves contraires, 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 écrites, même par lettre missive ou annotations des quittances reçues, bons de livraison ou décharge remis ou restitués à l'acconier.

En cas de pertes ou d'avaries non apparentes, cette notification peut être valablement faite dans les trois (03) jours francs suivant la livraison.

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

**Article 438** : Les actions pour pertes ou avaries contre l'acconier sont prescrites par un (01) an sauf le cas de crime ou délit.

Toutes les autres actions dérivant du contrat d'acconage sont prescrites par cinq (05) 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 requérant qualifié.

En l'absence de ceux-ci, le délai de prescription court à compter de l'expiration du délai de quarante-huit (48) heures prévu à l'article 424 du présent code.

### CHAPITRE III DU REMORQUAGE

**Article 439** : Il y a remorquage lorsqu'un ou plusieurs remorqueurs fournissent à un navire, dans un but déterminé, la force qui lui fait totalement ou partiellement défaut.

**Article 440** : 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 :

- soit un remorquage portuaire ;
- soit un remorquage en mer ;
- ou un transport d'engins flottants.

**Article 441** : 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 par le navire remorqué ou par le remorqueur sont à la charge du navire remorqué à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

**Article 442** : 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 443** : Les opérations de remorquage en mer s'effectuent sous la direction du capitaine du remorqueur, et les dommages de tous ordres provoqués par le navire remorqué ou 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 444** : Le remorquage de navires, qu'il soit portuaire ou de 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 manœuvre.

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 445** : Le contrat par lequel un entrepreneur de remorquage se charge de conduire un engin flottant, un dock, une citerne, un bateau-porte ou tout autre objet dépourvu de moyen 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 du 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 constituent un ensemble dont la responsabilité incombe entièrement à l'entrepreneur de remorquage, sauf les cas de force majeure, de faute de la victime ou de faute d'un tiers.

**Article 446** : Les actions nées à l'occasion d'un contrat de remorquage sont prescrites par un (01)an après l'achèvement des opérations.

**Article 447** : L'assistance et le sauvetage maritimes sont régis par les dispositions du présent code.

## **CHAPITRE IV**

### **DU PILOTAGE**

**Article 448** : Le contrat de pilotage est l'opération que le capitaine conclut, pour le compte de l'armateur, avec le pilote, en vue d'accoster un navire dès qu'il entre dans la zone de pilotage obligatoire définie par les règlements de la capitainerie du port.

**Article 449** : Le pilotage est obligatoire pour tous les navires à l'exception des bâtiments de servitude des ports et des navires dont le tonnage ne dépasse pas le seuil fixé par les règlements du port.

**Article 450** : Les avaries causées au bateau-pilote au cours des opérations de pilotage, d'embarquement ou de débarquement du pilote sont, sauf faute lourde du pilote, à la charge de l'armateur.

Les dommages causés en cours de pilotage à des tiers par le navire piloté, peuvent engager la responsabilité personnelle du pilote. Il en sera ainsi s'il a commis une fausse manœuvre.

**Article 451** : Les actions nées à l'occasion du pilotage sont prescrites par un (01) an après l'achèvement des opérations de pilotage.

TITRE V  
DES RISQUES DE MER  
CHAPITRE PREMIER  
DE L'ABORDAGE

**Article 452 :** En cas d'abordage survenu entre navires ou entre navires et bâtiments 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 du présent chapitre sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

**Article 453 :** 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, les bâtiments de navigation intérieure ou seulement l'un d'eux a été au mouillage au moment de l'abordage.

**Article 454 :** Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation incombe à celui qui a commis la faute.

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 455 :** 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 en parts égales.

Les dommages causés aux navires, à leurs cargaisons ou aux effets et autres biens des équipages, des passagers et 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 456 :** La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote même lorsque le pilotage est obligatoire.

**Article 457 :** Les dispositions du présent chapitre sont applicables à la réparation des dommages qu'un navire a causés à un navire, aux choses ou personnes se trouvant à bord, par exécution ou omission de manœuvre ou par inobservance des règlements alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

**Article 458 :** Après un abordage, les dispositions du présent code sont applicables à chacun des capitaines des navires entrés en collision.

**Article 459** : Les actions en réparation de dommages se prescrivent par un (1) an à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 455 du présent code est d'une année. Ce délai ne court pas si le navire n'a pu être saisi dans les eaux territoriales béninoises, lorsque le demandeur en dommages-intérêts est de nationalité béninoise ou est domicilié sur le territoire de la République du Bénin.

## CHAPITRE II

### DES AVARIES

**Article 460** : A défaut de conventions spéciales entre toutes les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre.

**Article 461** : Toute dépense extraordinaire faite pour le navire et les marchandises, conjointement ou séparément, tout dommage subi par le navire et les marchandises depuis leur chargement au départ jusqu'à leur déchargement à l'arrivée sont réputés avaries.

**Article 462** : Les avaries sont de deux catégories : les avaries simples ou particulières et les avaries grosses ou communes.

#### SECTION PREMIERE

##### DES AVARIES PARTICULIERES

**Article 463** : 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 au départ jusqu'à leur déchargement à l'arrivée notamment :

- les dommages survenus aux marchandises par leur vice propre, par tempête, prise, naufrage ou échouement ;

- les frais engagés pour les sauver ;

- la perte des câbles, chaînes, ancres, voiles, mâts, cordages et tous appareils, causée par la tempête ou autre accident de mer ; les dépenses résultant de toute relâche occasionnée par la perte fortuite de ces matériels, par les nécessités d'avitaillement ou par voie d'eau à réparer ;

- 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 ;

- la nourriture et le loyer des équipages pendant la quarantaine, que le navire soit affrété au voyage ou à temps.

**Article 464** : 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 465** : Les dommages survenus 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 sa négligence ou de celle 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.

## SECTION II DES AVARIES COMMUNES

**Article 466** : Sont avaries communes, les sacrifices faits et les dépenses extraordinaires, intentionnellement et raisonnablement encourues, après délibération motivée de l'équipage, pour le bien et le salut commun et pressant des intérêts engagés dans la même expédition maritime.

**Article 467** : Les 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 de l'équipage.

Le capitaine porte dans 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 (24) heures de son arrivée, d'affirmer les faits ainsi consignés dans le journal de bord.

**Article 468** : Sont 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 comme décidé par le capitaine au sens de l'article 467 ci-dessus.

**Article 469** : 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 lieu à règlement d'avaries communes, sauf recours contre celui à qui cette faute est imputable.

**Article 470** : 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 avaries communes, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense économisée ou de la perte évitée.

**Article 471** : La preuve qu'un dommage, une perte ou une dépense doit être classée en avaries communes, incombe à celui qui réclame cette admission. A défaut de cette preuve, l'avarie est réputée particulière,



supportée et payée par le propriétaire de la chose qui a éprouvé le dommage ou occasionné la dépense.

### CHAPITRE III

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

**Article 472 :** 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 473 :** Les avaries communes sont supportées par le navire, le fret et la cargaison, évaluées comme il est dit dans les articles ci-après.

**Article 474 :** 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 les conventions internationales sur la limitation de la 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 475 :** Les marchandises sauvées ou sacrifiées contribuent en proportion de leur valeur réelle ou supposée sur le marché au port de déchargement.

**Article 476 :** Le montant à admettre en avaries communes pour dommages ou pour pertes supportées par le navire est égal au coût des réparations consécutives aux sacrifices subis : coût réel, si elles sont effectuées, coût estimatif s'il n'a pas été procédé aux réparations.

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 477 :** Le montant à admettre en avaries communes pour dommages ou pertes subis par les marchandises est :

- 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 478 :** 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 avarie ne donne lieu à classement en avaries communes qu'à proportion de leur valeur déclarée.

**Article 479** : Les marchandises pour lesquelles il n'a pas été établi de connaissance ou de reçu du capitaine ne sont pas admises en avaries communes si elles sont sacrifiées. Elles contribuent, néanmoins, si elles sont sauvées.

**Article 480** : 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 réparation s'ils ont été sacrifiés dans les conditions des articles 466 et suivants ci-dessus.

**Article 481** : Sont 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 seront jetées les premières.

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

**Article 482** : Sont admis 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 483** : Sont admis en avaries communes, les dommages causés au navire et à 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 sont pas admis en avaries communes.

**Article 484** : 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 n'est admise en avaries communes ; mais les pertes ou dommages encourus en renflouant un tel navire sont admis en avaries communes.

Mais, dans tous les autres cas où le navire est intentionnellement mis à la côte pour le salut commun, la perte ou le dommage qui en résulte est admis en avaries communes.

**Article 485** : 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 est admis 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, n'est admis en avaries communes.

**Article 486** : 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, est admis en avaries communes lorsqu'il est 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, n'est en aucune circonstance admise en avaries communes.

**Article 487** : 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'avaries communes, les dépenses supplémentaires d'allégement, de location des allèges, et, le cas échéant, celles du rembarquement, ainsi que la perte ou le dommage en résultant sont admises en avaries communes.

**Article 488** : 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 en 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 494 du présent code ne s'appliquent pas à la prolongation du voyage occasionnée par ce déplacement.

**Article 489** : 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 déchargement sont nécessaires pour le salut commun ou pour permettre de réparer les avaries au navire causées par sacrifice ou par accident si ces réparations sont nécessaires pour permettre la continuation du voyage en sécurité.

**Article 490** : 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 sont 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 survient avant l'achèvement du

déchargement de la cargaison, les frais ci-dessus sont admis en avaries communes jusqu'à la date de l'achèvement de ce déchargement.

**Article 491** : Si un navire en état d'avarie se trouve dans un port ou dans un lieu où il serait pratiquement impossible 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 prenne 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 pareils cas, la dépense supplémentaire de ces remorquages, transbordements et réexpédition, ou de l'un d'eux, jusqu'à concurrence de la dépense supplémentaire épargnée, est supportée par les divers intéressés dans l'expédition proportionnellement à la dépense extraordinaire épargnée.

**Article 492** : Lorsqu'un navire est entré ou a été retenu dans un port ou lieu pour les motifs indiqués à l'article 488 ci-dessus, 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 de sa route.

Mais, si le navire est condamné ou ne poursuit pas son voyage primitif, la période supplémentaire d'immobilisation est 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 sont 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 dus 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 sont, 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'a pas été effectué.

**Article 493** : Les dommages ou pertes subis par la cargaison, les approvisionnements et le combustible au cours des opérations de manutention visées aux articles 486 et 490 du présent code seront également admis en avaries communes.

**Article 494 :** Quand les réparations provisoires sont effectuées sur 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 est admis en avaries communes.

Lorsque des réparations provisoires d'un dommage fortuit sont effectuées simplement pour permettre l'achèvement du voyage, leur coût est admis en avaries communes, mais seulement jusqu'à concurrence de l'économie sur les dépenses qui ont été encourues et admises en avaries communes, si ces réparations n'ont 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 495 :** La perte du fret résultant d'une perte ou d'un dommage admis en avaries communes, subis par la cargaison ou le navire, est 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 ont été encourus pour le gagner ainsi que le fret de remplacement.

**Article 496 :** 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 lieu autre 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 est 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 lieu autre que celui de la destination primitive.

**Article 497 :** Le montant à admettre en avaries communes pour dommages ou pertes 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 est 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 est 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.

## CHAPITRE IV

### DE LA DETERMINATION DES VALEURS CONTRIBUTIVES

**Article 498** : 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.

La masse débitrice comprend la valeur nette, réelle, calculée au jour où cesse la communauté d'intérêt 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 499** : Il n'y a lieu à aucun règlement en cas de perte totale des intérêts engagés dans l'expédition.

**Article 500** : Une demande en règlement n'est point recevable si l'avarie commune n'excède pas un centième (1/100<sup>ème</sup>) de la valeur cumulée du navire et de la cargaison.

**Article 501** : La valeur contributive est pour chaque intéressé la limite de son obligation.

Toutefois, l'armateur n'est pas tenu au-delà de la valeur forfaitaire du navire, telle que fixée à l'article 144 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 502** : Le capitaine peut refuser de délivrer les marchandises et demander leur consignation jusqu'au paiement de la contribution qui lui incombe, sauf caution suffisante de l'ayant droit.

**Article 503** : 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 (15) jours après leur délivrance, si elles n'ont pas passé en mains tierces.

**Article 504** : 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 au nom 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 est statué par ordonnance de référé sur la désignation du représentant des déposants et le choix de la banque. Les sommes ainsi déposées, augmentées des intérêts s'il y a lieu, sont 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 505** : 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 les 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 506** : Les frais et honoraires nécessités par l'établissement du règlement d'avaries communes, sont prélevés, par priorité, sur les valeurs contributives.

**Article 507** : Les sommes non réclamées sont versées à la caisse des dépôts et consignations ou à l'organisme en tenant lieu.

## CHAPITRE V

### DES PRESCRIPTIONS ET DES DISPOSITIONS GENERALES

**Article 508** : Les actions en réparation de dommages causés par un abordage aux personnes et aux biens se prescrivent par deux (02) ans à compter de l'événement.

Les actions récursoires se prescrivent par un (01) an à partir du paiement.

Toute action en paiement d'une rémunération du chef d'assistance ou de sauvetage est prescrite par deux (02) ans à partir du jour où les opérations d'assistance et de sauvetage sont terminées.

Toute demande en contribution pour avaries communes est prescrite par deux (02) ans après l'arrivée du navire à destination ou au lieu de la rupture du voyage. Elle se prescrit par quinze (15) ans si un répartiteur est désigné.

**Article 509** : Les dispositions du présent titre s'appliquent à :

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

TITRE VI  
DES ASSURANCES MARITIMES

CHAPITRE PREMIER  
DES REGLES GENERALES

**Article 510** : L'assurance maritime garantit les armateurs, affrêteurs ou chargeurs contre les risques résultant d'un voyage maritime.

Elle est obligatoire pour tous les navires battant pavillon béninois.

**Article 511** : Le présent titre n'est pas applicable aux contrats d'assurance ayant pour objet de garantir les risques relatifs à la navigation de plaisance.

**Article 512** : Les parties sont libres de régler leur convention d'assurance comme elles l'entendent, notamment en se référant à toutes lois étrangères, toutes conventions types ou en combinant différentes lois ou conventions types, ou en créant de nouvelles.

**Article 513** : Tout intérêt légitime, y compris le profit espéré, exposé à des risques maritimes, peut faire l'objet d'une assurance.

**Article 514** : Nonobstant toute convention contraire, l'assurance ne peut être qu'un contrat d'indemnité.

**Article 515** : Nul ne peut réclamer le bénéfice d'une assurance s'il n'a pas subi un préjudice.

**Article 516** : L'assurance peut être contractée, soit pour le compte du souscripteur de la police, soit pour le compte d'une autre personne déterminée, ou 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  
DE LA CONCLUSION DU CONTRAT

**Article 517** : Le contrat d'assurance ne peut être prouvé que par un écrit ou police authentique ou sous seing privé. Les additions, modifications et applications au contrat primitif sont rédigées 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 518** : Le contrat d'assurance est daté du jour et de l'heure où il est souscrit. Il indique :



- le lieu de souscription ;
- les noms et domiciles 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 519** : 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 520** : L'assurance ne produit aucun effet lorsque les risques n'ont pas commencé dans les deux (02) 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 521** : 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.

Toutefois, si l'assuré rapporte la preuve de sa bonne foi, l'assureur est, 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 les risques s'il les avait connus.

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

**Article 522** : Toute aggravation du risque survenue au cours du contrat entraîne la résiliation dans les trois (03) jours francs où l'assuré en a eu connaissance, à moins que celui-ci n'apporte la preuve de sa bonne foi, auquel cas il est fait application de l'alinéa 3 de l'article précédent.

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 doit résilier sans délai le contrat, la prime lui étant acquise, ou exiger une augmentation de prime correspondant à l'aggravation survenue.

**Article 523 :** Toute assurance conclue après la perte, l'avarie ou l'arrivée des objets 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 n'y appose sa signature.

**Article 524 :** Lorsque l'assurance est conclue sur bonne ou mauvaise nouvelle, 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'a 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'a pas encore été accepté, il est considéré comme non avvenu.

**Article 525 :** 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 526 :** Le contrat d'assurance consenti pour une somme supérieure à la valeur de la chose assurée, alors même que la valeur assurée est 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 527 :** 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

#### DES OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR ET DE L'ASSURE

**Article 528 :** 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 :

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

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

**Article 529** : 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 matériels 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.

**Article 530** : L'assureur répond également des dommages et pertes matériels survenus par le fait ou par la faute du capitaine et des membres et l'équipage, quelles que soient leur nature et leur gravité.

En cas de faute intentionnelle de ceux-ci, l'assurance devient inopérante.

**Article 531** : 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 532** : Les risques assurés demeurent couverts dans les mêmes conditions, même en cas de relâche forcée, de changement forcé de route, de voyage, de navire ou de changements décidés par le capitaine en dehors de l'armateur et de l'assuré.

**Article 533** : 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 534** : Sauf convention contraire, l'assureur ne couvre pas les risques :

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

**Article 535** : Lorsque les risques de guerre civile ou étrangère sont couverts, l'assureur répond de tous dommages et pertes qui arrivent aux objets assurés :

- par hostilités, représailles, capture, 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 ;

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

**Article 537** : L'assureur est affranchi de toutes réclamations pour les causes suivantes et leurs conséquences :

- 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 ;

- dommages et pertes matériels résultant des amendes, confiscation, mise sous séquestre, réquisition, mesures sanitaires ou de désinfection, ou consécutifs à des violations de blocus, actes de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin ;

- dommages-intérêts ou autres indemnités à raison de toutes saisies ou cautions données pour libérer les objets ;

- 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 538** : L'assuré doit :

- payer la prime, les taxes et les frais, aux lieu et date convenus ;

- apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire ou à la marchandise ;

- 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 ;

- déclarer à l'assureur, dans la mesure où il les connaît, les aggravations de risques survenues au cours du contrat ;

- conserver au profit de l'assureur, tous ses droits et recours contre le responsable.

**Article 539** : 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 (08) 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 540** : 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

### DU REGLEMENT DE L'INDEMNITE

**Article 541** : Les dommages et pertes sont réglés en avaries, sauf faculté pour l'assuré d'opter pour le délaissement dans les cas déterminés par la loi ou par la convention.

**Article 542** : L'assureur ne peut être contraint de réparer ou de remplacer les objets assurés.

**Article 543** : 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 544** : Le délaissement transfère les droits de l'assuré sur l'objet assuré à l'assureur, à charge pour lui de payer la totalité de l'indemnité d'assurance ; les effets de ce transfert entre les parties remontent au moment où l'assuré notifie à l'assureur sa volonté de délaisser.

Le délaissement ne peut être ni partiel ni conditionnel.

**Article 545** : 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 546** : En notifiant le délaissement, l'assuré est tenu de déclarer toutes les assurances qu'il a souscrites 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 547** : L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance acquiert, à concurrence de son paiement, tous les droits de l'assuré nés des dommages qui ont donné lieu à garantie.

**Article 548** : Dans le cas d'une assurance cumulative ou d'assurances successives et lorsque la bonne foi de l'assuré est établie, chaque contrat produit son effet à concurrence de l'entière valeur de la chose assurée et en proportion de la somme pour laquelle il s'applique.

**Article 549** : Si la mauvaise foi de l'assuré est établie, c'est-à-dire lorsque celui-ci essaie de se faire couvrir deux (02) fois, tous les contrats sont frappés de nullité.

**Article 550** : Les actions nées du contrat d'assurance se prescrivent par deux (02) ans.

## CHAPITRE V DE L'ASSURANCE SUR CORPS

**Article 551** : 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 et également aux navires en construction.

**Article 552** : L'assurance du navire est contractée, soit pour un voyage, soit pour plusieurs voyages consécutifs ou pour une durée déterminée.

**Article 553** : Dans l'assurance au voyage, la garantie de l'assureur court depuis le début du chargement ou du lestage, jusqu'à la fin du déchargement ou du délestage et au plus tard quinze (15) jours après l'arrivée du navire à destination.

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

**Article 554** : Dans l'assurance à temps, les risques du premier et du dernier jour sont couverts par l'assurance.

Les jours se comptent de zéro (00) à vingt-quatre (24) heures, d'après l'heure du pays où la police a été émise.

**Article 555** : L'assurance à temps est prorogée par tacite reconduction, sauf dénonciation par l'une des parties avant l'expiration du terme.

**Article 556** : 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 557** : 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 526 du présent code et sauf le cas de recours pour contribution d'avaries communes, rémunération d'assistance ou de 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, souscrite 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 558** : A l'exception des dommages aux personnes, l'assureur est garant du remboursement des dommages de toute nature dont l'assuré est tenu sur le recours des tiers en cas d'abordage par le navire assuré ou de heurt contre un bâtiment, corps fixe, mobile ou flottant.

**Article 559** : 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 560** : 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 561** : Dans le règlement d'avaries, l'assureur ne rembourse que le coût des remplacements et réparations reconnus nécessaires pour mettre 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 562** : 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'affréteur, à charge par lui d'en informer l'assureur dans un délai de dix (10) jours, et d'exécuter toutes les obligations dont l'assuré est tenu vis-à-vis de l'assureur en vertu du contrat.

Il est, toutefois, loisible à l'assureur de résilier le contrat dans le mois du jour où il a reçu notification de l'aliénation ou de l'affrètement. Cette résiliation ne prend effet que quinze (15) jours après sa notification.

L'aliénateur ou le fréteur 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 563** : Le délaissement du navire peut être effectué dans les cas suivants :

- perte totale du navire ;
- défaut de nouvelles trois (03) mois après la réception des dernières nouvelles ; la perte est réputée s'être produite à la date à laquelle se rapportent les dernières nouvelles ;

- 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 sont possibles ;

- lorsque le montant total des réparations qui sont à faire au navire pour avaries atteint au moins les trois quarts de la valeur du navire.

**Article 564** : 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 (03) mois après la notification de l'événement faite par l'assuré à l'assureur.

**Article 565** : Le délaissement du navire est notifié par l'assuré à l'assureur par lettre recommandée avec avis de réception.

**Article 566** : 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 avis de réception dans les trente (30) jours de la notification du délaissement, et ce, à peine de déchéance. Cette décision peut comporter des réserves quant à la validité du délaissement.

**Article 567** : Lorsque plusieurs navires appartiennent à un même armateur, les contrats d'assurance concernant ces navires s'appliquent comme si chaque navire appartient 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.

## CHAPITRE VI

### DES ASSURANCES SUR FACULTE

**Article 568** : Les marchandises sont assurées soit par une police n'ayant d'effet que pour un voyage, soit par une police dite flottante.

**Article 569** : 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 prévus lors de la conclusion du contrat, donnent 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 570** : Quel que soit le risque couvert, l'assureur n'est pas garant :

- des freintes de routes ;
- de l'insuffisance des emballages ou du mauvais conditionnement de la marchandise ;



- des fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré.

**Article 571** : 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 ;

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

**Article 572** : 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 573** : Au cas où les parties sont convenues d'une franchise, celle-ci est toujours indépendante de la freinte normale de route.

**Article 574** : 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 avis 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 convention, des conséquences résultant pour elles de cette assistance.

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

**Article 575** : Le délaissement des facultés peut être effectué dans les cas où les marchandises sont :

- détruites totalement ou ont disparu ;
- perdues ou détériorées à concurrence des trois quarts (3/4) de leur valeur ;
- vendues en justice à la suite d'avaries résultant d'événements couverts par l'assurance ;
- capturées depuis plus de trois (03) mois après la notification de l'assuré à l'assureur ;

- vendues en cours de route pour cause d'avarie matérielle des objets assurés par suite d'un risque couvert.

**Article 576** : Le délaissement peut également avoir lieu dans les cas :

- 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 (03) mois à compter de la notification de l'innavigabilité faite par l'assuré à l'assureur ;

- de défaut de nouvelles du navire trois (03) 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 577** : Lorsque les objets assurés ont été chargés sans connaissance ou sans lettre de voiture ou qu'ils ne figurent pas au manifeste, les assureurs renoncent à se prévaloir de ce fait en cas de sinistre, mais il devra être justifié de leur expédition par tous autres moyens déterminants, notamment par la production des livres et de la correspondance de l'expéditeur et de l'assuré et par une attestation du transporteur.

**Article 578** : Dans tous les cas donnant lieu à recours contre les assureurs, le règlement sera établi séparément sur chaque côté, qu'il fasse ou non partie d'un fardeau, sauf pour les facultés chargées en vrac, sur lesquelles il sera établi par cale.

**Article 579** : Les dispositions des articles 563 à 565 du présent code sont applicables aux assurances sur facultés.

## CHAPITRE VII

### DES DISPOSITIONS SPECIALES AUX POLICES FLOTTANTES

**Article 580** : La police flottante constate l'engagement de l'assuré et de l'assureur sur des conditions de l'assurance 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, les 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 :

- 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 ;

- toutes les expéditions faites pour le compte de tiers qui ont 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 581 :** 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 occasion au cas où, intentionnellement, l'assuré ne se serait pas conformé aux obligations de l'article précédent.

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 582 :** 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

### DE L'ASSURANCE DE RESPONSABILITE

**Article 583 :** L'assurance de responsabilité ne donne droit au remboursement à l'assuré que si le tiers lésé a été indemnisé sauf en cas d'affectation de l'indemnité d'assurance à la constitution de fonds de limitation dans les termes de l'article 144 du présent code.

**Article 584 :** En cas de constitution d'un fonds de limitation, les créanciers dont le droit est sujet à la limitation, dans les termes des articles 140 à 142 du présent code, n'ont pas d'actions contre l'assureur.

**Article 585 :** 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 587 du présent code ne produit d'effet, qu'en cas d'insuffisance de la somme assurée par la police sur corps.

**Article 586 :** 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

### DES AUTRES ASSURANCES

**Article 587 :** Peuvent être assurés le fret, les salaires, les frais d'entretien et de rapatriement, les profits espérés et généralement, toutes choses évaluables en argent sujettes aux risques de la navigation.

**Article 588 :** 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 articles 563 et 564 du présent code, de justifier qu'il n'a pu acheminer la marchandise à destination.

**Article 589** : Les dispositions des articles 564, 565 et 566 du présent code sont applicables aux assurances du fret.

**Article 590** : 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 ce risque.

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

**Article 591** : Les dispositions du présent titre sont applicables à la réassurance.

## LIVRE V

### DE L'ARBITRAGE ET DES DISPOSITIONS DIVERSES

#### TITRE PREMIER

#### DE L'ARBITRAGE

**Article 592** : Peuvent être tranchés par arbitrage conformément au droit commun, tous litiges relatifs à l'inexactitude des obligations nées du contrat d'assurance et ceux relatifs à une omission ou déclaration inexacte de nature à influencer sensiblement l'opinion des assureurs sur le risque.

#### TITRE II

#### DES DISPOSITIONS DIVERSES

**Article 593** : Les taux de prime fixés ne s'appliquent, en ce qui concerne les trajets maritimes, qu'aux chargements sur navires en fer ou en acier, navigant à la vapeur ou exclusivement à l'aide de moteurs et âgés de moins de quinze (15) ans ou qui, âgés de plus de quinze (15) ans mais ont moins de trente (30) ans, appartenant à des lignes régulières, à la condition que ces navires effectuent la navigation pour laquelle ils sont côtés à l'un des registres internationalement reconnus.

Des primes spéciales sont fixées pour tous chargements effectués :

- sur tous navires n'entrant pas dans les conditions ci-dessus ;
- sur tous navires affrétés, âgés de plus de quinze (15) ans, alors même qu'ils seraient exploités sur des lignes régulières ;
- sur des navires battant pavillon de complaisance quels que soient leur cote et leur âge ;

- sur les navires d'une jauge brute inférieure à 500 (cinq cents).

Les chargements sur navires en bois, sur voiliers et sur navires à moteurs auxiliaires ne sont couverts que moyennant convention spéciale.

**Article 594** : Les assureurs acceptent les conséquences des clauses des connaissements, récépissés et lettres de voiture, en tant qu'elles sont reconnues valables par la loi, mais à l'exception de celles de ces clauses qui se réfèrent à des risques non couverts par la police d'assurance et de celles qui ont pour effet d'exonérer les transporteurs en tout ou en partie de leur responsabilité légale en raison d'une déclaration sciemment inexacte de l'assuré, de l'expéditeur ou de leurs représentants ou ayants droit quant à la nature ou à la valeur de la marchandise.

A cet effet, et faute par les parties de s'être entendues sur le choix d'un arbitre unique, chacune d'elles désignera un arbitre et, si les deux (02) arbitres ne parviennent pas à se mettre d'accord sur la décision à rendre, ils désigneront un troisième arbitre, lequel à défaut d'accord sur son choix, est, à la requête de la partie la plus diligente, nommé par voie de référé par le président du tribunal en charge du commerce.

L'arbitre ou les arbitres ont les pouvoirs d'amiables compositeurs dans leur mission.

## LIVRE VI

### DES DISPOSITIONS PENALES

#### TITRE PREMIER

#### DES CRIMES ET DES DELITS MARITIMES

#### CHAPITRE PREMIER

#### DE LA POLICE INTERIEURE DU NAVIRE

**Article 595** : Tout capitaine de navire béninois est puni d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs, dans les cas suivants :

1°) s'il rompt son engagement et abandonne son navire avant d'avoir été remplacé, sauf cas de force majeure ;

2°) s'il ne se tient pas en personne sur son navire à l'entrée et à la sortie des ports, havres, rades ou rivières ;

3°) s'il refuse ou néglige sans motif légitime :

- de faire les constatations requises en cas de crime ou délit commis à bord ;

- d'assurer les obligations lui incombant en tant qu'officier d'état civil ;

- de tenir régulièrement tous les documents réglementaires, notamment le journal de bord ;

4°) s'il favorise, par son consentement, l'usurpation de l'exercice du commandement à bord ;

5°) s'il embarque ou fait embarquer de l'alcool ou des boissons spiritueuses supérieures aux quantités normales ;

6°) s'il est trouvé en état d'ivresse à bord.

La même sanction peut être prononcée contre toute personne qui aura pris indûment le commandement d'un navire et contre l'armateur qui serait son complice.

**Article 596** : Est puni d'une peine d'emprisonnement de cinq (05) à vingt (20) ans et d'une amende de cinq millions (5.000.000) de francs à cinquante millions (50.000.000) de francs, tout capitaine de navire béninois qui :

- dans une intention frauduleuse, a détourné à son profit la cargaison ou le navire dont il a la conduite ;

- volontairement et dans une intention criminelle, a fait fausse route ou détruit sans nécessité tout ou partie de la cargaison du navire dont il assure le commandement.

**Article 597** : Est puni d'une peine d'emprisonnement de deux (02) ans à cinq (05) ans et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs, tout capitaine de navire qui a opéré pour son propre compte des chargements de cargaison.

**Article 598** : Tout capitaine, officier ou maître, auteur d'outrage caractérisé par parole, geste ou menace envers les hommes d'équipage, ou qui a ordonné ou toléré un abus d'autorité vis-à-vis d'une personne embarquée est puni d'une amende de cent mille (100.000) à un million (1.000.000) de francs.

**Article 599** : Tout homme d'équipage est puni d'une peine d'amende de cent mille (100.000) à un million (1.000.000) de francs et tout officier est puni d'une peine d'amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs :

- s'il se rend coupable d'absence irrégulière du bord lorsque son absence a eu pour conséquence de lui faire manquer le départ du navire ;

- s'il commet ou tente de commettre, dans une intention coupable et à l'insu de l'armateur, un acte de fraude ou de contrebande de nature à entraîner une condamnation pénale pour l'armateur ;

- s'il est auteur d'outrage par parole, geste ou menace envers un supérieur ;

- s'il refuse d'obéir à un ordre concernant le service, après sommation formelle du capitaine ou d'un officier désigné par celui-ci ;

- si, au cours du même embarquement, il commet une nouvelle faute contre la discipline.

**Article 600** : Toute personne embarquée est punie d'un emprisonnement de trois (03) mois à cinq (05) ans et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs, ou de l'une de ces deux peines seulement dans les cas suivants :

- si elle supprime intentionnellement, conserve abusivement ou ouvre une lettre confiée à ses soins pour être remise à une autre personne au lieu de la faire parvenir à son destinataire ;

- si elle détourne, détériore ou vend volontairement un objet utile à la navigation, à la manœuvre ou à la sécurité du navire ou vend des vivres embarqués à bord sans autorisation du capitaine ;

- si elle est trouvée en état d'ivresse à bord pendant le service ou si, en dehors du service, cette ivresse est suivie de désordre.

Toutefois, lorsque la nature et les circonstances de la faute ne paraissent pas suffisantes au directeur de la marine marchande pour lui permettre de saisir le tribunal compétent, il peut conserver à l'infraction son caractère de faute disciplinaire et infliger à son auteur, une amende en conséquence.

**Article 601** : Est punie des peines prévues par le code pénal :

1°) toute personne embarquée qui :

- a altéré les marchandises faisant partie de la cargaison ;

- a altéré volontairement les vivres, boissons et objets de consommation par le mélange de substances dangereuses ;

- a commis un vol à bord ;

- a commis des voies de fait sur la personne du capitaine ou a usé de violences à l'occasion de l'exercice de ses fonctions ;

2°) tout marin qui, après avoir reçu des avances sur salaires, a commis un abus de confiance en s'abstenant, sans motif légitime, de prendre son service à bord et ne s'est pas mis en mesure de rembourser immédiatement les sommes qui lui ont été avancées.

## CHAPITRE II

### DE LA POLICE DE LA NAVIGATION

**Article 602** : Toute personne, même étrangère, embarquée sur un navire béninois ou étranger, qui, dans les eaux territoriales de la République du Bénin, ne s'est pas conformée aux règlements ou aux ordres émanant de l'autorité maritime et relatifs, soit à la police des eaux et rades, soit à la police de la navigation maritime, ou à la sécurité de la navigation, est punie d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

La même peine est encourue par toute personne embarquée sur un navire béninois qui, hors des eaux territoriales de la République du Bénin, ne s'est pas conformée aux ordres régulièrement donnés par l'une des autorités visées ou par le commandant d'un navire de guerre de la République du Bénin.

Si les infractions prévues au présent article sont commises en temps de guerre, la peine est portée au triple.

**Article 603** : Tout capitaine requis par l'autorité compétente qui, sans motif légitime, a refusé de se charger du dossier de l'enquête ou des pièces à conviction, ou d'assurer le transport d'un prévenu, ou qui n'a pas livré le prévenu ou le dossier confié à ses soins à l'autorité maritime désignée pour les recevoir, est puni d'une amende de cinq millions (5.000.000) de francs sans préjudice, s'il y a lieu, en cas d'évasion ou de complicité d'évasion, de l'application aux personnes embarquées, au capitaine et au prévenu, des dispositions du code pénal.

**Article 604** : Est puni d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5 000 000) de francs, sans préjudice des réparations des dommages y relatifs, tout capitaine ou armateur de navire béninois qui, sans motif légitime, a refusé de déférer à la réquisition de l'autorité maritime pour rapatrier des nationaux béninois.

**Article 605** : Tout capitaine qui, en mer, n'a pas obéi à l'appel d'un navire de guerre de la République du Bénin et l'a contraint à faire usage de la force, est puni d'un emprisonnement de six (06) mois à deux (02) ans et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

**Article 606** : Tout capitaine ou armateur qui a enfreint les obligations qui incombent à l'armement concernant, soit les soins à donner aux marins malades ou blessés, soit le rapatriement et la conduite de ces marins ainsi qu'il est prévu à l'article 265 du présent code, est puni d'un emprisonnement de six (06) mois à deux (02) ans et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

La même peine est encourue par le capitaine qui, ayant laissé à terre avant qu'il ait atteint son lieu de destination un passager malade ou blessé, n'a pas donné avis de cette mesure à l'autorité diplomatique ou consulaire du pays auquel appartient le passager débarqué ou à défaut à l'autorité locale.

**Article 607** : Est puni d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs, pour chaque infraction constatée, tout propriétaire ou armateur qui ne s'est pas conformé aux prescriptions du présent code relatives à la réglementation du travail, de la nourriture et du couchage, des congés et repos, des salaires minima à bord des navires, et aux prescriptions des règlements pris pour leur application.

Est puni de la même peine sans préjudice des mesures disciplinaires prévues par les articles 289 et 291 du présent code, tout capitaine qui a



commis personnellement ou en accord avec l'armateur ou le propriétaire du navire, les infractions prévues par l'alinéa précédent. Toutefois, la peine prononcée contre le capitaine peut être réduite au quart de celle prononcée contre le propriétaire ou l'armateur, s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de cet armateur ou propriétaire.

Les peines prévues aux deux (02) alinéas précédents peuvent être portées au double en cas de récidive.

**Article 608** : Toute personne qui, sur un navire béninois, a exercé sans l'autorisation de l'autorité maritime et hormis le cas de force majeure, le commandement du navire ou toute autre fonction sans satisfaire aux conditions exigées par les règlements maritimes, est punie d'un emprisonnement de six (06) mois à deux (02) ans et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs, ou de l'une de ces deux (02) peines seulement.

Est punie de la même peine, toute personne qui, sans une commission régulière de pilote, a entrepris ou tenté d'entreprendre la conduite d'un navire comme s'il était un pilote commissionné.

**Article 609** : Est puni d'une amende de cinq millions (5.000.000) à vingt cinq millions (25.000.000) de francs, tout armateur ou propriétaire qui ne s'est pas conformé aux règlements relatifs à l'immatriculation des navires.

**Article 610** : Tout propriétaire ou armateur qui ne s'est pas conformé aux règlements relatifs à la béninisation des navires ou s'est rendu coupable d'une béninisation frauduleuse est puni d'un emprisonnement de six (06) mois à deux (02) ans et d'une amende de cinq millions (5.000.000) à cinquante millions (50.000.000) de francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

**Article 611** : Toute personne qui s'est livrée à une navigation maritime sans être munie, conformément aux dispositions de l'article 84 du présent code, des titres prévus ou qui n'a pas exhibé ces documents à la première réquisition des autorités qualifiées, est punie d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs si le navire a une jauge brute dépassant 25, de deux cent cinquante mille (250.000) à deux millions cinq cent mille (2.500.000) francs dans le cas contraire.

Pour l'application des dispositions de l'alinéa précédent, est considérée comme naviguant sans titre, la personne titulaire d'un titre dont la validité est périmée ou la nature inadéquate.

**Article 612** : Tout capitaine ou armateur qui a embarqué ou débarqué une personne de l'équipage sans le faire constater sur le rôle d'équipage par l'autorité maritime, est puni, pour chaque personne irrégulièrement embarquée ou débarquée, d'une amende de deux cent cinquante mille (250.000) à un million cinq cent mille (1.500.000) francs.

Les mêmes peines sont encourues pour chaque passager admis à bord sans avoir été inscrit, sur une liste annexée au rôle d'équipage dont le double est déposé entre les mains de l'autorité maritime.

**Article 613** : Est puni d'une amende de cinq millions (5.000.000) à cinquante millions (50.000.000) de francs :

- tout armateur ou propriétaire de navire qui a enfreint les prescriptions de l'article 35 du présent code et celles des règlements pris pour leur application.

- tout armateur ou propriétaire qui fait naviguer un navire pour lequel le titre de sécurité est périmé, refusé ou suspendu.

Toutefois, si la validité des titres vient à expiration au cours de la traversée, la validité de ces titres est réputée prorogée jusqu'au prochain port où aborde le navire.

Tout capitaine qui a commis l'une des infractions prévues et réprimées aux articles 613 et 614 est passible des mêmes peines.

**Article 614** : Les courtiers maritimes et les consignataires qui se sont abstenus d'effectuer en temps prescrits par les règlements, la déclaration de partance des navires étrangers, sont passibles d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs.

**Article 615** : Tout membre de l'équipage qui a provoqué une visite de sécurité à bord sur la base d'allégations inexactes est puni d'une amende de cent mille (100.000) à un million (1.000.000) de francs.

**Article 616** : Toute personne qui a contracté ou tenté de contracter un engagement maritime en produisant sciemment de fausses pièces d'identité ou de fausses pièces professionnelles maritimes est punie d'un emprisonnement de un (1) an à cinq (05) ans et d'une amende de un million (1.000.000) à cinq millions (5.000.000) de francs.

L'obtention ou la détention frauduleuse, de même que le trafic des pièces d'identité ou professionnelles maritimes est punie de la même peine.

**Article 617** : Toute personne, autre que les fonctionnaires et agents des services publics habilités qui monte à bord d'un navire sans autorisation du capitaine ou de l'armateur ou sans y être appelée pour les besoins de l'exploitation, est punie d'une amende de cinq cent mille (500.000) à un million (1.000.000) de francs.

En cas de récidive, l'amende est portée au double et le tribunal peut prononcer, en outre, une peine de trois (03) à six (06) mois d'emprisonnement.

**Article 618** : Toute personne qui s'est introduite frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée est punie d'une amende de cinq cent mille (500.000) à deux millions (2.000.000) de francs et d'un emprisonnement de trois (03) à six (6) mois, ou de l'une de ces deux (02) peines seulement, sans préjudice du remboursement éventuel du prix du passage.

Est punie de la même peine, toute personne qui, soit à bord, soit à terre, a favorisé l'embarquement ou le débarquement d'un passager

clandestin, l'a dissimulé ou lui est venue en aide. Le maximum de ces deux (02) peines doit être prononcé à l'égard des personnes qui se sont associées pour faciliter les embarquements clandestins.

En cas de récidive, l'amende est portée au double et l'emprisonnement est de six (06) mois à un (01) an. La peine est portée au double du maximum à l'égard des personnes qui se sont associées pour les embarquements clandestins.

**Article 619** : Les frais de refoulement des passagers clandestins de nationalité étrangère, sont imputés au navire à bord duquel ils ont été introduits sur le territoire de la République du Bénin quelle que soit la nationalité de ce navire.

**Article 620** : Toute personne embarquée qui, à l'insu du capitaine, a introduit sur un navire des marchandises non inscrites au manifeste en vue de les faire transporter est punie d'une amende de cinq millions (5.000.000) à cinquante millions (50.000.000) de francs et d'un emprisonnement de six (06) mois à un (01) an, ou de l'une de ces deux (02) peines seulement, sans préjudice du droit du capitaine de faire payer le prix du transport ou de jeter à la mer les marchandises indûment chargées dans les conditions prévues à l'article 245 du présent code.

La peine est portée au double si les marchandises frauduleusement embarquées sont prohibées.

**Article 621** : Tout capitaine qui, hormis le cas d'empêchement légitime n'a pas déposé son acte de béninisation, son rôle d'équipage et éventuellement son livre de discipline au bureau de l'autorité maritime, soit dans les vingt-quatre (24) heures de son arrivée dans un port de la République du Bénin s'il doit y rester plus de vingt-quatre (24) heures, soit dès son arrivée s'il doit y séjourner moins de 24 heures, est puni d'une amende de cent mille (100.000) à cinq cent mille (500.000) francs.

**Article 622** : Tout capitaine qui, à moins de motifs légitimes d'empêchement, s'est abstenu à son arrivée dans un port étranger ou sur une rade étrangère de se rendre à bord du navire de guerre de la République du Bénin présent dans ce port ou sur cette rade, alors qu'il y a été convoqué pour raison de service, est puni d'une amende de cinq cent mille (500.000) à deux millions (2.000.000) de francs.

La même peine est infligée lorsque le salut à un navire de guerre de la République du Bénin n'a pas été effectué.

**Article 623** : Tout capitaine ou armateur qui ne s'est pas conformé aux règlements prévus à l'article 83 du présent code concernant le pavillon et le signalement extérieur des navires est puni d'une amende de cinq cent mille (500.000) à deux millions (2.000.000) de francs.

**Article 624** : Tout propriétaire ou armateur qui ne s'est pas conformé aux dispositions des articles 91 et 92 du présent code relatives aux opérations de vente, d'achat ou de location de navires, ainsi qu'à celles des règlements

pris pour leur application, est puni d'une amende de cinq cent mille (500.000) à deux millions (2.000.000) de francs.

La vente volontaire d'un navire grevé d'hypothèque à un étranger, en quelque lieu qu'elle intervienne, est punie des peines prévues par les dispositions du code pénal.

Toute personne qui, frauduleusement, a par quelque moyen que ce soit, procuré une nationalité étrangère au navire hypothéqué par elle, ou par ceux dont elle est l'ayant droit, est punie des peines prévues par les dispositions du code pénal.

**Article 625** : Tout capitaine ou armateur qui ne s'est pas conformé aux dispositions des articles 279 et 280 du présent code concernant l'importance, la qualité ou la nationalité des effectifs à bord, ainsi qu'à celle des règlements pris pour leur application, est puni d'une amende de cinq cent mille (500.000) à deux millions (2.000.000) de francs pour chaque infraction constatée.

### CHAPITRE III

#### DES CRIMES NAUTIQUES ET DES DELITS

**Article 626** : Toute personne qui a fait échouer, a perdu ou détruit volontairement et dans une intention criminelle un navire quelconque, par quelque moyen que ce soit, est punie des peines prévues par les dispositions du code pénal.

Le maximum de la peine est appliqué au délinquant qui s'est chargé, à quelque titre que ce soit, de la conduite du navire ou qui l'a dirigé comme pilote.

**Article 627** : Tout capitaine ou chef de quart qui s'est rendu auteur d'une infraction aux règles prescrites par les règlements maritimes sur les feux à allumer la nuit, les signaux à faire en temps de brume, sur la route à suivre ou sur les manœuvres à exécuter en cas de croisement et de dépassement d'un navire est puni d'une amende de cinq cent mille (500.000) à deux millions (2.000.000) de francs.

Est puni de la même peine, tout pilote qui s'est rendu coupable d'une infraction aux règles sur la route à suivre.

**Article 628** : Si l'une des infractions prévues à l'article 627 ou tout autre fait de négligence imputable au capitaine, chef de quart ou pilote a occasionné pour le navire ou pour un autre navire, un abordage, un échouement, un choc contre un obstacle visible et connu, ou une avarie grave du navire ou de sa cargaison, le mis en cause est puni de trois (03) à six (06) mois d'emprisonnement et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si l'infraction a eu pour conséquence la perte ou l'innavigabilité absolue d'un navire ou la perte d'une cargaison, ou si elle a entraîné des

blessures graves ou la mort d'une ou de plusieurs personnes, le mis en cause est puni d'une peine de un (01) à cinq (05) ans d'emprisonnement et d'une amende de un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs.

**Article 629:** Tout membre de l'équipage, autres que le capitaine, le chef de quart ou le pilote, qui s'est rendu auteur pendant son service d'un fait de négligence, d'un défaut de vigilance ou de tout autre manquement aux obligations de son service ayant occasionné, pour un navire quelconque, un abordage, un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, ou une avarie grave d'un navire ou de la cargaison, est puni d'une peine d'emprisonnement de trois (03) à six (06) mois et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs.

Si l'infraction a eu pour conséquence la perte ou l'innavigabilité absolue d'un navire ou la perte d'une cargaison, ou si elle a entraîné des blessures graves, ou la mort d'une ou de plusieurs personnes, le mis en cause est puni d'une peine de un (01) à cinq (05) ans d'emprisonnement et d'une amende de un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs.

**Article 630 :** Tout capitaine qui, après abordage et autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, a négligé d'employer tous les moyens dont il dispose pour sauver l'équipage et les passagers du navire abordé est puni d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs et d'une peine d'emprisonnement de six (06) mois à deux (02) ans.

Est puni de la même peine, le capitaine qui, hormis le cas de force majeure, s'est éloigné du lieu du sinistre avant de s'être assuré qu'une plus longue assistance était inutile à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et si le navire a sombré, avant d'avoir fait tous ses efforts pour recueillir les naufragés.

Si une ou plusieurs personnes ont péri par suite de la non exécution des obligations visées au présent alinéa, la peine est portée au double.

Après un abordage, le capitaine de chacun des navires qui, s'il le peut sans danger pour son navire, son équipage ou ses passagers, n'a pas fait connaître au capitaine de l'autre navire, le nom de son propre navire, ceux de ces ports d'immatriculation, de départ et de destination, est puni d'une peine d'amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs et d'un emprisonnement de six (06) mois à deux (02) ans.

**Article 631 :** Tout capitaine qui, en cas de danger, a abandonné son navire pendant le voyage sans prendre l'avis des officiers et principaux de l'équipage, est puni d'une peine d'emprisonnement de un (01) an à cinq (05) ans et d'une amende de un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs.

Est puni d'une peine d'emprisonnement de un (01) an à cinq (05) ans et d'une amende de un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs, tout capitaine qui, en cas de danger et avant d'abandonner son navire, a négligé d'organiser le sauvetage de l'équipage et des passagers et

de sauver les papiers de bord, les dépêches postales et les marchandises ou objets les plus précieux de la cargaison.

Est puni de la même peine le capitaine qui, forcé d'abandonner son navire, n'est pas resté à bord le dernier.

**Article 632** : Tout capitaine ou pilote qui, alors qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, n'a pas prêté assistance à toute personne en danger de se perdre, est puni d'une amende de un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs et d'une peine d'emprisonnement de un (01) à cinq (05) ans.

**Article 633** : Les dispositions des articles 627 à 639 inclus sont applicables aux personnes, même étrangères, qui se trouvent sur un navire étranger lorsque l'infraction a eu lieu dans les eaux maritimes et jusqu'à la limite des eaux territoriales de la République du Bénin.

**Article 634** : Dans le cas où l'une des infractions prévues par les articles 624 à 632 ci-dessus a été commise par une personne exerçant le commandement dans les conditions régulièrement déterminées par l'article 608 du présent code, la peine est portée au double.

**Article 635** : Tout capitaine ou armateur qui a enfreint les dispositions de la convention internationale de 1973 sur la prévention de la pollution par les navires telle que modifiée, est puni d'une amende de cent millions (100.000.000) à un milliard (1.000.000.000) de francs et d'une peine d'emprisonnement de douze (12) mois à vingt quatre (24) mois sans préjudice des réparations des dommages causés.

**Article 636** : Sans préjudice des peines prévues à l'article précédent à l'égard du capitaine ou du responsable à bord, le propriétaire ou l'exploitant qui a donné l'ordre de commettre l'infraction est puni des mêmes peines.

Lorsque le propriétaire ou l'exploitant est une personne morale, la responsabilité prévue au 1<sup>er</sup> alinéa ci-dessus incombe à celui ou à ceux des représentants légaux ou dirigeants de fait ou à toute personne habilitée qui a donné l'ordre.

**Article 637** : Dans les eaux territoriales et la zone économique exclusive de la République du Bénin, les dispositions du présent code s'appliquent dans les conditions visées à l'article 635 aux navires et plateformes étrangers, même lorsqu'ils sont immatriculés dans un territoire relevant d'un Gouvernement non partie à la convention susmentionnée.

Toutefois, seules les peines d'amende peuvent être prononcées lorsque l'infraction a été constatée dans la zone économique exclusive de la République du Bénin.

**Article 638**: Tout capitaine ou tout responsable de la conduite ou de l'exploitation d'un navire qui a provoqué par imprudence, négligence, inobservation des lois et règlements, un accident ayant entraîné une pollution dans les eaux territoriales de la République du Bénin, est puni d'une amende

de un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs et d'un emprisonnement de un (01) à cinq (05) ans.

**Article 639** : Les dispositions de l'article 635 du présent code ne sont pas applicables lorsque les rejets sont consécutifs à des mesures ayant pour objet d'éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité du navire, la vie humaine ou l'environnement.

**Article 640** : Les dispositions des articles 635, 636 et 638 ci-dessus ne sont pas applicables aux bâtiments des forces armées de la République du Bénin ou, d'une manière générale, à tous les navires de l'Etat utilisés à des opérations de police ou de service public en mer.

**Article 641** : Le tribunal de première instance compétent peut, compte tenu des circonstances de fait et des conditions de travail du capitaine ou du responsable à bord, décider que le paiement des amendes prononcées à l'encontre de celui-ci, en vertu des articles précédents, ainsi que des frais de justice susceptibles de s'y ajouter, soit en totalité ou en partie, à la charge du propriétaire ou de l'exploitant.

**Article 642** : Le navire qui a servi à commettre l'une des infractions définies aux articles 635 à 638 du présent code peut être immobilisé, sur décision du tribunal compétent.

A tout moment, l'autorité judiciaire peut ordonner la levée de l'immobilisation s'il est fourni un cautionnement dont elle fixe le montant et les modalités de versement.

Les conditions d'affectation, d'emploi et de restitution du cautionnement sont celles du droit commun.

#### CHAPITRE IV DE LA PIRATERIE

**Article 643** : Sont poursuivis pour crime de piraterie :

- tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire armé militairement et naviguant sans avoir été muni pour le voyage d'un passeport, rôle d'équipage, commission ou autres actes constatant la légitimité de l'expédition ;

- tout capitaine d'un navire armé militairement et porteur de commissions délivrées par deux (02) ou plusieurs puissances ou Etats différents ;

- tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire battant pavillon de la République du Bénin, qui commet à mains armées des actes de déprédation ou de violences, soit envers des navires béninois ou des navires d'une puissance avec laquelle la République du Bénin n'est pas en état de guerre, soit envers les équipages ou chargements de ces navires ;

- tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire étranger, lequel, hors l'état de guerre et sans être pourvu de lettres de marque ou de

commissions régulières, commet les actes visés à l'alinéa précédent envers des navires béninois, leurs équipages ou chargements ;

- le capitaine et les officiers de tout navire quelconque qui ont commis des actes d'hostilité sous un pavillon autre que celui de l'Etat dont ledit navire a commission ;

- tout Béninois qui, ayant obtenu, même avec l'autorisation du Gouvernement, commission d'une puissance étrangère pour commander un navire armé militairement, commet des actes d'hostilité envers des navires béninois, leurs équipages ou leurs chargements ;

- tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire béninois qui tente de s'emparer dudit navire par fraude ou violences envers le capitaine ;

- tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire béninois qui le livre à des pirates ou à l'ennemi.

**Article 644** : Quiconque a été déclaré coupable du crime de piraterie est poursuivi et puni conformément aux dispositions du code pénal.

Les mêmes peines sont appliquées aux complices des actes visés à l'article 643 du présent code.

Le tribunal compétent peut ordonner la confiscation et la vente du navire pirate au profit de l'Etat.

## TITRE II

### DES AUTRES INFRACTIONS

**Article 645** : Les infractions aux dispositions des articles 61 et 69 du présent code sont passibles d'une amende de un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs.

**Article 646** : Les infractions aux dispositions de l'article 66 sont punies d'une peine d'amende de cinq millions (5.000.000) à cinquante millions (50.000.000) de francs, ou de l'une de ces deux (02) peines seulement.

**Article 647** : Les infractions aux dispositions des articles 21, 22 et 23 du présent code, ainsi que des règlements pris pour leur application, sont passibles d'une peine d'emprisonnement de six (06) mois à deux (02) ans et d'une amende de cinquante millions (50.000 000) à cinq cent millions (500.000.000) de francs ou de l'une de ces peines seulement, sans préjudice des réparations des dommages causés.

**Article 648** : Les infractions aux dispositions des articles 41 et 42 du présent code sont passibles d'une amende de un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs.

**Article 649** : Les infractions aux dispositions de l'article 45 du présent code sont punies d'une peine d'emprisonnement de un (01) an à cinq (05) ans et d'une amende de cinq millions (5.000.000) à cinquante millions (50.000.000) de francs ou de l'une de ces deux (02) peines seulement.



**Article 650 :** Toute personne qui a détourné, tenté de détourner ou recelé une épave maritime est punie d'une peine d'amende d'un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs, à un montant équivalent au double de la valeur de l'épave et d'un emprisonnement d'un (01) an à cinq (05) ans, ou de l'une de ces deux (02) peines seulement.

**Article 651 :** Quiconque, en violation des dispositions de l'article 182 du présent code a jeté des immondices dans les eaux des ports, sur les quais et terre-pleins des ports, est puni d'une peine d'amende de un million (1.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs.

**Article 652 :** Toute infraction aux dispositions de l'article 183 du présent code est puni d'une peine d'amende de un million (1.000.000) à cinq millions (5.000.000) de francs.

**Article 653 :** Dans les limites d'un port maritime ou à l'intérieur de ses rades et chenaux d'accès, tout capitaine, maître ou patron d'un navire ou engin de servitude quelconque qui n'a pas obtempéré aux ordres donnés par les officiers de port concernant le mouvement de son bâtiment est passible d'une amende calculée comme suit :

- navire d'une jauge brute inférieure à 25 : un million (1.000.000) à cinq millions (5.000.000) de francs

- navire d'une jauge brute de 25 à 500 : deux millions (2.000.000) à vingt millions (20.000.000) de francs ;

- navire de plus de 500 de jauge brute : cinq millions (5.000.000) à cinquante millions (50.000.000) de francs.

Ces amendes sont portées au double en cas de récidive.

**Article 654 :** Afin de garantir le paiement de l'amende et des frais de procédure, le contrevenant doit consigner immédiatement un cautionnement égal au maximum de l'amende encourue, faute de quoi le navire est retenu par le directeur de la marine marchande, sur requête de l'agent verbalisateur.

L'armateur condamné en première instance et qui interjette appel peut obtenir la libre sortie du navire en consignait le montant de la condamnation et de tous les frais.

**Article 655 :** Toute infraction aux dispositions de l'article 184 du présent code est punie, indépendamment des dommages causés, d'une amende de dix millions (10.000.000) à cent millions (100.000.000) de francs.

Cette peine est portée au double en cas de récidive.

**Article 656 :** Les propriétaires des marchandises ayant séjourné sur les quais au-delà du délai fixé par l'autorité portuaire, sont passibles d'une amende de cinq cent mille (500.000) francs à cinq millions (5.000.000) de francs.

**Article 657 :** Toute infraction aux dispositions de l'article 186 du présent code est punie, indépendamment de la réparation de dommage

causé à l'ouvrage, d'une amende de deux millions (2.000.000) à vingt millions (20.000.000) de francs.

Quiconque a intentionnellement détruit, abattu ou dégradé un feu flottant, une bouée ou une balise, est puni d'un emprisonnement de un (01) an à cinq (05) ans et d'une amende de cinq millions (5.000.000) à cinquante millions (50.000.000) de francs ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice de la réparation du dommage causé.

**Article 658 :** Les infractions aux dispositions de l'article 188 du présent code sont punies d'un emprisonnement de un (01) an à cinq (05) ans et d'une amende de cinq millions (5.000.000) à cinquante millions (50.000.000) de francs.

**Article 659 :** Les peines prévues aux articles 657, 658 ci-dessus sont portées au double en cas de récidive.

### TITRE III

#### DE LA COMPETENCE ET DE LA PROCEDURE EN MATIERE DE CRIMES ET DE DELITS MARITIMES

**Article 660 :** Les crimes et délits prévus et réprimés par les dispositions du chapitre précédent sont recherchés et constatés soit sur plainte de toute personne intéressée, soit d'office par :

- les capitaines des navires à bord desquels ils ont été commis ;
- les représentants qualifiés de l'autorité maritime ;
- les officiers de police judiciaire ;
- les officiers et officiers marins commandant les bâtiments ou embarcations de la République du Bénin, les gendarmes, les officiers et maîtres de port, les agents des douanes et les autres fonctionnaires habilités.

**Article 661 :** Les procès-verbaux, dûment signés, établis par les officiers et agents énumérés à l'article 660 du présent code, font foi jusqu'à preuve du contraire.

Ils ne sont pas soumis à l'affirmation. Ils sont, dans tous les cas, transmis par leurs auteurs à l'autorité maritime.

**Article 662 :** Les procès-verbaux d'enquête établis par le capitaine, en cas de crime ou délit constaté à bord, sont adressés, en même temps que le livre de discipline du navire, à l'autorité maritime du premier port où le navire fait escale ou du premier port d'escale où se trouve une autorité maritime.

En cas de nécessité, le capitaine peut faire arrêter préventivement le mis en cause. La détention préventive est subordonnée à l'observance des prescriptions de l'article 284 du présent code.

L'imputation de la détention préventive sur la durée de la peine est de droit, sauf décision contraire de la juridiction compétente.

**Article 663 :** En République du Bénin, l'autorité maritime, saisie par le capitaine ou l'un des officiers ou agents énumérés à l'article 660 du présent code, ou agissant d'office, complète s'il y a lieu l'enquête effectuée par le capitaine, ou procède, dès qu'elle a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire.

Elle saisit ensuite le procureur de la République dans les conditions prévues aux articles ci-après, sauf si elle estime que les faits ne constituent qu'une faute disciplinaire.

**Article 664 :** Hors de la République du Bénin, l'autorité maritime saisie par le capitaine ou l'un des officiers ou agents énumérés à l'article 660 du présent code, ou agissant d'office, complète l'enquête effectuée par le capitaine ou procède, dès qu'elle a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire.

Elle statue ensuite dans les conditions ci-après :

- si le navire doit prochainement aborder dans un port béninois, elle décide soit le maintien du mis en cause en liberté provisoire, avec continuation du service si l'intéressé fait partie de l'équipage, soit son incarcération sur le navire ;

- si le navire ne doit pas prochainement aborder dans un port béninois, l'autorité maritime débarque administrativement le prévenu, procède sur place, s'il y a lieu, à son incarcération provisoire et prend aussitôt que possible les mesures nécessaires pour assurer son rapatriement dans un port de la République du Bénin, soit en qualité de marin gagnant son passage, soit comme passager, ou en état d'incarcération.

Toutefois, si l'autorité maritime n'est pas en mesure de prendre à terre les mesures de coercition nécessaires, elle peut prononcer l'incarcération provisoire du prévenu sur le navire où il était embarqué, en ordonnant qu'il soit statué à nouveau dans un prochain port.

Dans les deux (02) cas ci-dessus, le dossier de l'affaire est confié sous pli fermé et scellé au capitaine ou aux capitaines des navires qui effectuent le rapatriement, pour être remis dès l'arrivée du navire dans un port de la République du Bénin à l'autorité maritime qui en saisit le procureur de la République.

Les frais nécessités par le transport du prévenu débarqué par l'autorité maritime et rapatrié par tout autre moyen que le navire auquel il appartient sont remboursés à l'armement par l'Etat, sous réserve d'une action récursoire contre le condamné.

- si le mis en cause est en fuite, ou si, le navire ne devant pas aborder prochainement dans un port de la République du Bénin, le caractère de l'infraction ne semble pas nécessiter une répression immédiate, l'autorité maritime locale se borne à adresser le dossier de l'affaire à l'autorité maritime de la République du Bénin qui saisit le procureur de la République ;

- si l'autorité maritime estime que les faits incriminés ne constituent qu'une faute disciplinaire, elle inflige au mis en cause, une peine disciplinaire.

**Article 665** : Lorsque le crime ou le délit a été commis par le capitaine ou avec sa complicité, l'autorité maritime procède, dès qu'elle a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire et statue comme suit :

- si le crime ou le délit a été commis ou découvert hors de la République du Bénin, l'autorité maritime locale adresse le dossier de l'affaire, sous pli fermé et scellé, à l'autorité maritime de la République du Bénin qui saisit le procureur de la République.

Dans les mêmes circonstances et si la gravité des faits incriminés ou la sécurité du navire, de l'équipage ou des passagers lui semblent l'exiger, l'autorité maritime locale peut prononcer l'incarcération provisoire du capitaine ou son renvoi dans un port de la République du Bénin et elle prend alors, autant que possible en accord avec l'armateur, les mesures nécessaires à son remplacement. Les dispositions du dernier alinéa de l'article 267 du présent code sont applicables en ce qui concerne le rapatriement du prévenu ;

- si le crime ou délit a été commis ou découvert en République du Bénin, l'autorité maritime saisit le procureur de la République.

**Article 666** : Il appartient au procureur de la République de poursuivre, s'il y a lieu, les crimes et délits commis à bord des navires béninois.

Le ministère public ne peut engager les poursuites qu'au vu des conclusions de l'autorité maritime ou à l'expiration d'un délai de (15) quinze jours après qu'il aura réclamé ces conclusions par lettre recommandée.

L'autorité maritime doit, si elle le demande, être entendue par le tribunal.

**Article 667** : La partie lésée a, pour tout crime ou délit, le droit de se porter partie civile devant les juridictions de droit commun conformément aux textes en vigueur.

Toutefois, elle ne peut donner citation directement au prévenu devant le tribunal compétent mais doit saisir le juge d'instruction par plainte avec constitution de partie civile.

**Article 668** : Les dispositions du droit commun concernant les délais de prescription de l'action publique, de l'exécution de la peine et de l'action civile, les circonstances atténuantes, le sursis et la récidive sont applicables aux crimes et délits prévus par le présent code.

Les délais courent à partir du jour où le navire a touché un port de la République du Bénin.

**Article 669** : Aucune poursuite ne peut être exercée en application du présent code lorsque :

- la personne impliquée ou mise en cause a été jugée définitivement à l'étranger pour les mêmes faits ;
- la peine a été exécutée ou prescrite ;

- le condamné a obtenu la grâce.

**Article 670 :** Le droit commun est applicable aux infractions, règles de compétence, procédures, instructions ou autres non prévues ou non précisées dans le présent code.

**Article 671 :** Hormis les conventions ayant fait l'objet de dispositions particulières dans le présent code, tout constructeur, armateur, propriétaire ou capitaine qui a enfreint les stipulations des conventions internationales ratifiées par la République du Bénin, est puni d'une amende de dix millions (10.000.000) à cent millions (100.000.000) de francs.

## **LIVRE VII**

### **DES DISPOSITIONS FINALES**

**Article 672 :** Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires et notamment :

- l'ordonnance n° 68-38/PR/MTPTPT du 18 juin 1968 modifiée par l'ordonnance n° 69-49/PR/MAE du 9 décembre 1969 portant code de la marine marchande de la République du Dahomey ;

- l'ordonnance n° 74-24 du 14 mars 1974 portant code du commerce maritime de la République du Dahomey.

**Article 673 :** La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.-

Fait à Porto-Novo, le 26 janvier 2010  
Le Président de l'Assemblée Nationale,

Professeur Mathurin Coffi **NAGO**