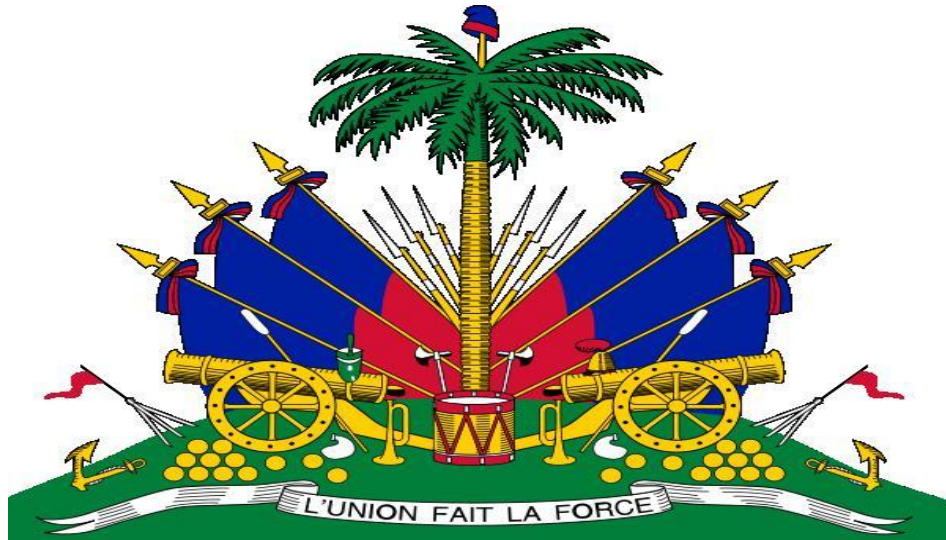




LIBERTÉ ÉGALITÉ FRATERNITÉ
RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

PROJET DE LOI
PORTANT CODE MARITIME ET DE NAVIGATION

JOVENEL MOÏSE
PRÉSIDENT

Vu la Constitution, notamment les articles 8, 8-1, 111, 111-1, 136, 257 et 258 ;

Vu la convention des Nations Unies sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, ratifiée le 28 août 1975 ;

Vu l'Accord signé à la Havane le 27 octobre 1977 entre la République d'Haïti et la République de Cuba sur la délimitation des frontières maritimes, sanctionné par le décret 4 novembre 1977 ;

Vu l'Accord signé à Port-au-Prince le 17 février 1978 entre la République d'Haïti et la Colombie sur la délimitation des frontières maritimes, sanctionné par le décret du 21 février 1978 ;

Vu la convention internationale en matière de transport par mer, sanctionnée par le décret du 23 janvier 1987 ;

Vu la convention internationale de 1966 sur les lignes de charges, ratifiée le 6 avril 1989 ;

Vu la convention des Nations Unies portant sur les conditions d'immatriculation des navires, ratifiée le 17 mai 1989 ;

Vu la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, ratifiée le 6 avril 1989 ;

Vu la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ratifiée le 6 avril 1989 ;

Vu la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance de brevets et de veille, ratifiée le 6 avril 1989 ;

Vu la convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer, ratifiée le 31 juillet 1996 ;

Vu le code civil ;

Vu le code pénal ;

Vu le code de commerce ;

Vu le code du travail ;

Vu le décret du 15 février 1965 accordant à l'État le monopole de l'importation des produits de pêche ;

Vu le décret du 6 avril 1972 établissant la limite des eaux territoriales ;

Vu le décret du 8 avril 1977 fixant la limite de la mer territoriale souveraine de la République d'Haïti ;

Vu le décret du 7 avril 1978 créant l'Autorité portuaire nationale (APN) ;

Vu le décret du 27 octobre 1978 sur la pêche ;

Vu le décret du 5 mars 1982 créant le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) ;

Vu le décret du 18 octobre 1983 organisant le département ministériel des Travaux publics, Transports et Communications ;

Vu le décret du 30 mars 1984 organisant le ministère de la Justice ;

Vu le décret du 1^{er} août 1986 créant le Bureau des Mines et de l'Énergie (BME) ;

Vu le décret du 13 mars 1987 modifiant celui du 31 octobre 1983 portant réorganisation du ministère de l'Économie et des Finances ;

Vu le décret du 30 septembre 1987 portant organisation et fonctionnement du ministère de l'Agriculture, des Ressources naturelles et du Développement rural ;

Vu la loi du 9 septembre 2002 portant sur le Code des investissements modifiant le décret du 30 octobre 1989 relatif au Code des investissements ;

Vu le décret du 12 octobre 2005 portant sur la gestion de l'environnement ;

Vu le décret du 1^{er} février 2006 fixant le cadre général de la décentralisation ainsi que les principes d'organisation et de fonctionnement des collectivités territoriales ;

Considérant que l'évolution du secteur maritime et de la navigation implique la mise en place de mécanismes juridiques adaptés capables de garantir l'équité dans les rapports de l'Administration Publique avec les usagers dudit secteur ;

Considérant qu'il convient d'orienter, à cet effet, le développement du secteur maritime dans le sens de la satisfaction de l'intérêt général en favorisant l'insertion d'opérateurs nationaux dans l'économie maritime ;

Considérant qu'il est urgent pour l'État haïtien d'adapter sa législation nationale avec les mécanismes juridiques internationaux en vigueur ;

Considérant qu'il y a lieu d'organiser et de réglementer les activités maritimes en dotant le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) d'un outil légal pouvant lui permettre de mieux articuler ses actions ;

Considérant qu'il y a lieu de doter le pays d'un Code maritime et de Navigation ;

Sur le rapport du ministre des Travaux publics, Transports et Communications ;

Et après délibération en Conseil des ministres ;

Le pouvoir exécutif a proposé la loi suivante portant code maritime et de navigation :

TITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1^{er}.- Le présent code a pour objet de fixer les règles applicables aux activités maritimes et de navigation, à la pêche, ainsi qu'aux activités portuaires connexes.

Il s'applique :

- a) Aux navires haïtiens de commerce, de pêche et de plaisance ;
- b) Aux navires étrangers se trouvant dans les eaux et ports haïtiens ;
- c) Aux eaux territoriales haïtiennes pour ce qui concerne la police et la sécurité de la navigation ;
- d) À l'ensemble des espaces maritimes sous juridiction nationale pour ce qui concerne la protection de l'environnement marin ;
- e) Aux gens de mer de nationalité haïtienne ;
- f) Aux gens de mer étrangers embarqués sous pavillon haïtien pour ce qui concerne la réglementation du travail à bord.

Sauf disposition spécifique contraire, le présent Code ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires des Garde-côtes et autres navires de l'État Haïtien affectés à des missions d'autorité publique.

Article 2.- Les termes et expressions utilisés dans le présent Code ont la définition suivante :

Aliment (déclaration d') : Déclaration par laquelle le souscripteur d'une police d'abonnement informe l'assureur qu'il a mis en risque un lot déterminé de marchandises.

Affrètement : Contrat par lequel un propriétaire ou exploitant de navire (le fréteur) s'engage, moyennant rémunération, à mettre ce navire à la disposition d'un tiers (l'affrètement) qui l'utilisera soit pour des transports publics, soit pour le transport de ses propres marchandises, ou qui encore le sous-affrètera.

Affrètement à temps : Contrat par lequel le fréteur s'engage à mettre un navire armé à la disposition d'un affrètement pour un temps déterminé.

Affrètement coque nue : Contrat par lequel le fréteur s'engage, contre paiement d'un loyer, à mettre pour un temps défini, à la disposition d'un affrètement, un navire

déterminé, sans armement ni équipement, ou avec un équipement et un armement incomplets.

Affrètement au tonnage : Convention par laquelle un armateur s'engage à mettre un ou plusieurs navires à la disposition d'un transporteur en vue de transporter, dans un délai fixé, un tonnage déterminé ou déterminable. Il doit être considéré comme une variante de l'affrètement au voyage.

Affrètement au voyage : Contrat par lequel un fréteur met, en tout ou partie, un navire à la disposition d'un affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages.

Affréteur : Personne ayant affrété un navire en tout ou en partie.

Agent maritime : Représentant de l'armateur dans une zone géographique déterminée, qui en particulier remplit les formalités administratives, pourvoit aux besoins du navire et également assure les opérations commerciales.

Appareux : Tout ce qui est nécessaire à l'équipement et aux manœuvres du navire.

Armateur : L'armateur ou l'exploitant du navire est soit le propriétaire du navire, soit l'affréteur lorsque le navire a fait l'objet d'un contrat d'affrètement coque nue ou de tout autre mode d'affrètement transférant à l'affréteur l'exploitation technique ou commerciale du navire.

Armement : Ensemble du matériel et du personnel nécessaires à la navigation d'un navire.

Arrimage : Ensemble des opérations consistant à répartir et à disposer la cargaison dans les différents compartiments du navire.

Assurance de responsabilité : Assurance garantissant le souscripteur contre les conséquences pécuniaires (paiement d'indemnités) de la mise en jeu de sa responsabilité civile.

Assurance sur corps : Assurance du navire et de ses accessoires. Cette assurance est à la fois une assurance de chose (couvrant la perte et l'avarie du navire) et une assurance de responsabilité couvrant les dommages causés aux tiers par ce corps.

Assurance sur facultés : Assurance de la cargaison transportée à bord d'un navire et, plus largement, par tout mode de transport.

Autorité Maritime Nationale : Désigne le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Autorité portuaire nationale (APN) : Désigne l'autorité nationale chargée de la gestion des ports publics et de la supervision des installations portuaires privées.

Avaries : Dommages causés à un navire ou à sa cargaison.

Avaries-dommages : Catégorie d'avaries communes consistant en un dommage causé au navire ou à la cargaison au cours des opérations de protection ou de sauvetage.

Avaries particulières : Dépenses faites et dommages soufferts par le navire seul ou par la cargaison.

Balise : Complément indispensable des phares pour la navigation côtière ; il doit permettre aux marins de repérer les chenaux de circulation, mais aussi les nombreux dangers isolés. Il est fixe ou flottant.

Battre pavillon : Porter le pavillon de l'État où le navire est dûment enregistré.

Brevet : Document valide, délivré ou reconnu par une autorité étatique et habilitant le titulaire à remplir les fonctions énoncées dans ledit document.

Cabotage : Navigation côtière de port en port. L'on distingue le cabotage national et le cabotage international.

Cabotage national : Navigation assurée entre des ports haïtiens par des navires haïtiens. Dérogation peut être accordée à certains navires étrangers sur requête adressée au ministère chargé du Commerce, après avis du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Cabotage international : Navigation effectuée entre des ports haïtiens et des ports étrangers.

Capitaine de navire : Responsable du navire sur le plan nautique et commercial. Il est le mandataire légal de l'armateur du navire.

Capitainerie du port : Service dépendant de l'Autorité portuaire nationale, chargé notamment de coordonner les mouvements des navires à l'intérieur d'un port.

Certificat : Titre de navigation délivré au navire par l'Autorité maritime ou par une Société de Classification à l'exploitant du navire l'habilitant à naviguer.

Chargeur : Propriétaire ou représentant du propriétaire de la cargaison à transporter par mer.

Compagnie maritime nationale : Société de transport maritime ayant son siège social en Haïti et assurant, avec des navires battant pavillon haïtien, une part significative du trafic maritime national, soit entre ports haïtiens, soit avec l'étranger.

Conférence maritime haïtienne : Instance de concertation, de réflexion et d'échanges entre les différents acteurs de la communauté maritime.

Connaissance : Document de transport ayant une double fonction : a) Titre représentatif de la marchandise. b) Titre faisant preuve du contrat de transport maritime ou fluvial et de la réception des marchandises par le transporteur et permettant au destinataire d'en prendre livraison.

Contrat d'engagement maritime : Contrat liant le marin à l'armateur du navire pour une période déterminée.

Contrat de transport : Convention par laquelle un professionnel dit voiturier, s'engage à déplacer une quantité de marchandise définie, dite envoi, moyennant un prix déterminé et dans un délai déterminé.

Consignataire de la cargaison : Mandataire ayant pour mission de prendre livraison de la cargaison pour le compte du destinataire.

Consignataire du navire : Mandataire salarié du transporteur, chargé de recevoir et de délivrer la cargaison.

Convention : Traité signé entre deux ou plusieurs États.

Délaissement : Abandon - en principe assorti du transfert de propriété - de la marchandise assurée à l'assureur moyennant règlement par celui-ci de la valeur totale de l'assurance.

Destinataire : Toute personne qui prend livraison de la cargaison arrivée à destination.

Épave antique : Épave de plus de cent ans d'âge.

Épave maritime : Tout objet mobilier perdu ou abandonné au fond de la mer ou sur le rivage ou sur les flots et dont le propriétaire n'est pas identifié.

Franc-bord : Distance mesurée verticalement au milieu du navire entre le bord supérieur de la marque de la ligne de pont et le bord supérieur de la ligne de charge appropriée.

Freinte de route : Diminution du poids ou du volume de la chose transportée due uniquement à sa nature - cas particulier de vice propre.

Fret : Terme à double sens qui désigne tantôt le loyer du navire, tantôt le prix convenu pour le transport maritime d'une cargaison dûment identifiée.

Fréteur : Personne qui fournit le navire et qui, en contrepartie, perçoit un loyer dit « fret ».

Gens de mer : Toute personne qui prête à bord d'un navire les services inhérents à la navigation en exécution d'un contrat d'engagement maritime.

Immatriculation : Formalité consistant en l'inscription d'un navire au registre destiné à cet effet. Tandis que le numéro d'immatriculation est le numéro attribué au navire lors de son enregistrement.

Innavigabilité : État d'un navire qui ne satisfait pas aux normes de sécurité de la navigation et dont les certificats ont été suspendus temporairement ou définitivement.

Jauge : Volume des capacités intérieures des navires exprimé en tonneau de 2,83 m³ ou 10 pieds cube anglais.

Jaugeage : Opération consistant à déterminer la jauge des navires.

Ligne de charge : Ligne apposée sur la coque d'un navire et au-delà de laquelle il ne doit pas s'enfoncer.

Littoral : Espace de rencontre entre la terre, la mer et l'atmosphère. Lieu de convergence et de compétition entre de nombreuses activités humaines.

Livret professionnel marin : Document délivré par un État qui autorise le marin à naviguer.

Long cours : Navigation en dehors des zones de cabotage. Le navire long courrier (cargo ou paquebot) est affecté à ce type de navigation.

Manutention portuaire : Opération de chargement ou de déchargement des navires.

Marin breveté : Marin ayant obtenu un brevet dans les conditions requises.

Marque de Franc-bord : Marque en forme d'anneau situé au milieu du navire à une distance verticale du bord supérieur de la ligne de pont égal au franc-bord minimum d'été.

Membre de l'équipage : Capitaine, marins et toute autre personne servant à bord d'un navire.

Mer territoriale : Mesurée vers le large à partir de lignes de base (limite externe des eaux intérieures), la mer territoriale s'étend sur une distance de 12 milles marins. L'État côtier y jouit de droits importants, mais il n'y est pas entièrement souverain, comme dans ses eaux intérieures. Il est obligé de tolérer le passage inoffensif des navires étrangers.

Mille marins : Unité de mesure valant 1,852 mètre ou 6,080 pieds, soit la longueur moyenne d'une minute d'arc de grand cercle terrestre à n'importe quelle minute de latitude représentée par un méridien sur la carte marine. Le degré de latitude vaut donc 60 milles.

Navigation au commerce : Navigation effectuée par des navires exerçant une activité commerciale de transport de marchandises ou de passagers.

Navigation à la pêche : Navigation effectuée par des navires exerçant une activité de pêche.

Navigation côtière : Navigation pratiquée sur les côtes.

Navigation de plaisance : Navigation pratiquée par des navires de plaisance.

Navigation de recherche océanographique ou scientifique : Navigation au cours de laquelle des études relatives aux comportements et richesses de l'océan sont effectuées par des scientifiques.

Navire : Tout bâtiment ou engin qui effectue une navigation maritime, c'est-à-dire qui se déplace en mer et dans les eaux maritimes qui s'y rattachent tels que les estuaires, la partie des fleuves, rivières et canaux situés en aval d'une limite déterminée par le premier obstacle à la navigation.

Navire haïtien : Tout navire battant pavillon haïtien et titulaire d'un certificat d'immatriculation délivré par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Navire de charge : Tout navire de commerce autre qu'un navire à passagers.

Navire de commerce : Tout navire se livrant à des activités commerciales.

Navire de pêche : Navire utilisé à des fins commerciales pour la capture du poisson ou d'autres ressources vivantes de la mer.

Navire à passagers : Navire qui transporte plus de 12 passagers n'ayant à bord aucune activité en rapport avec le fonctionnement ou l'entretien du navire.

Navire de plaisance : Navire utilisé pour l'agrément, pour les loisirs.

Navire de servitude : Navire destiné au service des rades et ports ou au service d'organismes publics ou privés.

Nom du navire : Nom choisi par le propriétaire du navire et approuvé par l'Administration maritime lors de son immatriculation.

Officier : Tout membre de l'équipage du navire investi d'une fonction de responsabilité dans la conduite du navire, ou de son appareil propulsif, ou à bord des navires équipés d'une station radiotélégraphique dans le fonctionnement de ladite station.

Passager : Toute personne autre que les membres d'équipage.

Pavillon : Désigne la nationalité d'un navire, c'est-à-dire le pays dans lequel celui-ci est immatriculé.

Pavillon international : Pavillon sous lequel, pour des raisons essentiellement fiscales et sociales, un armateur choisit d'enregistrer son navire.

Pêche artisanale ou côtière : Désigne celle pratiquée par les embarcations traditionnelles motorisées ou non d'une jauge brute n'excédant pas 10 ou à défaut de jauge d'une longueur n'excédant pas 12 mètres.

Pêche hauturière : Pêche pratiquée en haute mer par des navires de fort tonnage.

Pêche industrielle : Pêche pratiquée par des navires d'une longueur au moins égale à 24 mètres.

Pêche semi-industrielle : Pêche pratiquée par des navires pontés de 12 à 24 mètres de longueur.

Permis de navigation : Document délivré par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) et habilitant un navire étranger à opérer dans les eaux nationales.

Pilotage : Opération consistant à conduire un navire dans un port ou dans les parages difficiles de la côte.

Police d'assurance : Document signé de l'assureur et de l'assuré constatant le contrat d'assurance et fixant les conditions générales (clauses imprimées) et les conditions particulières (clauses manuscrites ou dactylographiées adaptées à la situation personnelle de l'assuré).

Police flottante : Type de police d'assurance sur facultés dans laquelle les risques faisant l'objet du contrat sont déterminés au fur et à mesure des expéditions et sont garantis à concurrence d'une somme maximale. Cette police est dite flottante, car le risque n'est identifié qu'au moment de la déclaration d'aliment.

Port : Ensemble des espaces terrestres du littoral et au bord des lacs, des eaux maritimes y attenantes, des infrastructures, des superstructures, réunissant les conditions physiques et d'organisation permettant l'accueil des navires pour qu'ils s'y abritent, y accostent, y embarquent et débarquent des marchandises ou des passagers, s'y approvisionnent ou y effectuent des réparations.

Port d'embarquement : Port dans lequel le navire doit recevoir les passagers ou la cargaison à embarquer.

Port d'immatriculation : Désigne le port dans lequel se trouve inscrit un navire.

Port d'attache : Le port d'attache est le port du siège de l'exploitation du navire.

Port maritime : Ouvrage naturel ou artificiel aménagé pour recevoir des navires.

Privilège : Garantie particulière que la loi accorde aux titulaires de certaines créances. Parfois doublé d'un droit de rétention, le privilège permet à son bénéficiaire de faire vendre les biens de son débiteur et d'être payé en priorité sur le produit de cette vente par rapport à l'ensemble ou, tout au moins, à certains autres créanciers.

Propriétaire de navire : Le propriétaire du navire est toute personne physique ou morale mentionnée comme ayant cette qualité sur le certificat d'immatriculation.

Quart : Durée de quatre heures consécutives pendant laquelle une partie de l'équipage est en service.

Radiation d'un navire : Fait de rayer un navire du registre d'immatriculation.

Registre du navire : Le registre du navire est le registre ou fichier où sont consignés tous les éléments d'identification des navires haïtiens. Ce registre est tenu par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Remorquage : Action de tirer un navire par un remorqueur en vue de son accostage ou pour le mettre dans un abri sûr.

Remorqueur : Navire destiné à déplacer un autre navire d'un point à un autre.

Rôle d'équipage : Document délivré par l'Autorité maritime lors de l'armement du navire. Il comporte le genre de navigation pratiquée, les effectifs de l'équipage ainsi que les embarquements ou débarquements du navire pendant sa période d'armement. Il est ouvert pour la durée du voyage ou au maximum pour une période annuelle.

Sauvetage : Action de porter secours à un navire ou des personnes en danger.

Sauveteur : Toute personne qui trouve une épave ou qui procède à la recherche et au sauvetage de personnes naufragées.

SEMANAH (Service maritime et de Navigation d'Haïti) : Organisme public autonome placé sous la tutelle du ministère chargé des Transports et chargé de la régulation et du contrôle des affaires maritimes et de navigation en Haïti.

Société de Classification : Organisme privé à portée internationale habilité à assurer des inspections de conformité sur des navires au long cours en vue de leur classement.

Superstructure : Ensemble des constructions légères pontées situées au-dessus du pont de franc-bord.

Terminaux privés : Espaces aménagés dans la zone portuaire pour l'entreposage des marchandises.

Titres de sécurité : Ensemble de documents exigés de tout responsable de navire effectuant une navigation quelconque dans les eaux maritimes. Il s'agit notamment de permis de navigation, certificat de navigabilité, certificat de franc-bord (éventuellement), certificat de sécurité pour navires passagers, certificat de jauge, etc.

Tonnage (voir jauge) : Capacité cubique d'un navire ou de l'un de ses compartiments exprimée en tonneau. Le tonnage exprime toujours un volume.

Transporteur : Tout armateur ou son représentant, comme le capitaine ou le consignataire assurant à bord d'un navire le transport d'une marchandise par mer.

Trait de côte ou ligne de rivage : Niveau maximal atteint par la mer en période hivernale.

Visite de sécurité : Ensemble des visites effectuées sur un navire pour s'assurer de sa conformité aux normes et règlements nationaux ou internationaux.

Visite annuelle : Inspection générale des parties visées par le certificat particulier, qui permet de s'assurer qu'elles ont été maintenues et demeurent dans un état satisfaisant pour le service auquel le navire est destiné.

Visite initiale ou de mise en service : Inspection complète de toutes les parties du navire visées par le certificat particulier qui permet de s'assurer qu'elles répondent aux prescriptions applicables et qu'elles sont dans un état satisfaisant pour le service auquel le navire est destiné.

Visite périodique : Inspection des parties du navire visées par le certificat particulier qui permet de s'assurer qu'elles sont dans un état satisfaisant et qu'elles sont adaptées au service pour lequel le navire est destiné.

Visite spéciale ou supplémentaire : Inspection générale ou partielle, selon le cas, qui doit être effectuée à la suite d'un accident ou d'une réparation résultant d'une enquête ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes.

Zone économique exclusive : Espace s'étendant jusqu'aux 200 milles marins des lignes de base, soit à 188 milles au-delà de la mer territoriale. L'État y jouit de droits souverains et exclusifs sur les ressources vivantes et minérales des eaux, du sol et du sous-sol. Il dispose aussi de divers droits afin de combattre la pollution de la mer et de réglementer la recherche scientifique. La navigation et le survol pour les navires et aéronefs civils et militaires y sont aussi libres qu'en haute mer.

TITRE II

DU STATUT DES ESPACES MARITIMES SOUS JURIDICTION NATIONALE

CHAPITRE 1

DU DOMAINE PUBLIC MARITIME

Article 3.- Font partie du domaine public maritime les éléments du territoire national suivants :

- 1) La mer territoriale définie à l'article 7 ci-après, y compris son fonds ;
- 2) Les rivages de la mer, jusqu'à la limite atteinte par les plus hautes eaux ;
- 3) Les terrains abandonnés par la mer ou gagnés sur la mer ;
- 4) Les lagunes ou étangs salés ;
- 5) Les ports maritimes et les rades aménagées ;
- 6) Les îles et les rochers.

Article 4.- Le domaine public maritime fait partie intégrante du domaine public de l'État. Il est affecté au libre usage du public, sous réserve des restrictions qui pourraient s'avérer nécessaires pour des raisons d'exploitation, de bon ordre, de sécurité ou de salubrité publique, ou sous réserve des concessions qui peuvent y être accordées dans les conditions fixées par la loi.

Article 5.- Le domaine public maritime est inaliénable et imprescriptible. Toutefois, les parcelles qui, par suite de travaux dûment autorisés, viendraient à perdre leur vocation initiale, peuvent être déclassées et transférées dans le domaine privé de l'État par dispositions légales.

En aucun cas, le transfert ne pourra être effectué dans le patrimoine d'une personne privée.

Article 6.- Les administrations gestionnaires du domaine public maritime sont :

- 1) Les ministères ci-après :
 - a) Le ministère chargé de l'Intérieur ;
 - b) Le ministère chargé des Transports ;
 - c) Le ministère chargé de l'Économie ;
 - d) Le ministère chargé du Commerce ;
 - e) Le ministère chargé des Ressources naturelles ;
 - f) Le ministère chargé de l'Environnement ;
 - g) Le ministère chargé du Tourisme ;
- 2) Les institutions suivantes :
 - a) L'Autorité portuaire nationale (APN) pour les infrastructures portuaires qui relèvent de sa compétence ;
 - b) Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) pour les autres parties du domaine public maritime et de la navigation.

Les redevances relatives aux concessions accordées sur le domaine public maritime sont, dans tous les cas, soumises à l'approbation du ministère chargé des Finances, et versées au Trésor public.

CHAPITRE 2
DE LA MER TERRITORIALE ET AUTRES ZONES
PLACÉES SOUS JURIDICTION NATIONALE

- Article 7.-** La mer territoriale haïtienne s'étend jusqu'à une limite de douze (12) milles marins à partir de la laisse de basse mer, et, pour la baie de la Gonâve, à partir d'une ligne fermant cette baie d'un cap à un autre.
- Article 8.-** La souveraineté exercée par l'État haïtien sur la mer territoriale s'étend aux fonds marins et leur sous-sol dans les limites des eaux territoriales, ainsi qu'à l'espace aérien correspondant. Elle est exercée dans les conditions prévues par la loi et les dispositions du Droit international de la mer.
- Article 9.-** Il est institué une zone contiguë à la mer territoriale, dans laquelle l'État exerce tout contrôle qu'il juge utile en matière douanière, fiscale, sanitaire, d'immigration et autres.
- Article 10.-** La zone contiguë s'étend jusqu'à une limite de douze (12) milles marins à partir de la limite extérieure de la mer territoriale.
- Article 11.-** L'État haïtien détient des droits exclusifs aux fins d'exploration, d'exploitation et de gestion des ressources naturelles de la mer, des fonds marins et de leur sous-sol dans la zone économique exclusive qui s'étend jusqu'à deux cents (200) milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale. Il peut prendre dans cette même zone toute mesure de protection des ressources marines et de l'environnement marin.
- Article 12.-** La limite des 200 milles marins prévue à l'article 11 ci-dessus n'est pas applicable dans les secteurs géographiques dans lesquels les côtes haïtiennes sont situées à moins de quatre cents (400) milles marins des côtes de l'État qui leur font face. Dans ces secteurs, la délimitation de la zone économique exclusive des ressources se fait par voie d'accords bilatéraux ou régionaux conformément au droit international.

TITRE III
DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES DIRECTEMENT
CONCERNÉES PAR LE DOMAINE MARITIME

CHAPITRE 1
LE SERVICE MARITIME ET DE NAVIGATION D'HAÏTI (SEMANAH)

- Article 13.-** Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) exerce les compétences de l'État dans les domaines ci-après :
- a) La sécurité des navires et la supervision des activités de construction de navires sur le territoire national ;
 - b) La réglementation et la police de la navigation maritime ;

- c) La signalisation maritime ;
- d) La recherche et sauvetage en mer ;
- e) La prévention de la pollution, la lutte contre la pollution provenant des activités dans les eaux sous juridiction nationale, les infrastructures portuaires, maritimes et côtières (ports, plages, stations balnéaires, etc.) ;
- f) La protection et la préservation du milieu marin affectant les eaux maritimes haïtiennes (en concertation avec les institutions concernées et l'ensemble des services disposant de moyens appropriés, dans le cadre du Plan national d'Intervention d'Urgence) ;
- g) La gestion, la surveillance, le suivi des services, l'encadrement et la qualification professionnelle des gens de mer, qui concerne la qualification professionnelle spécifique des marins pêcheurs ;
- h) La promotion et la réglementation des activités de transport maritime ;
- i) La gestion, la promotion et la réglementation des activités de pêche ;
- j) L'hydrographique et l'océanographique ;
- k) La surveillance et alerte au tsunami ;
- l) La délivrance de pavillon haïtien.

Article 13.1.- L'organisation, les attributions et le fonctionnement du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH), organisme autonome doté de la personnalité juridique et de l'autonomie administrative et financière, sont fixés par la loi.

Article 13.2.- Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) est habilité à prendre toute décision ou mesure nécessaires dans le cadre de ses attributions administratives et techniques, notamment en ce qui concerne la sécurité, la police de la navigation, l'exploration et l'exploitation des fonds marins. Elle peut requérir, pour l'exécution de ces mesures, le concours de toute administration disposant des moyens adéquats.

CHAPITRE 2

AUTRES ADMINISTRATIONS INTERVENANT DANS LE SECTEUR MARITIME

Article 14.- Les Garde-côtes d'Haïti, dépendant de la Police nationale d'Haïti, sont chargées du maintien de l'ordre en mer, de la lutte contre l'émigration et l'immigration clandestine, ainsi que de l'assistance au Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH), dans les opérations de sauvetage et de lutte contre la pollution en mer.

Article 15.- L'Autorité portuaire nationale (APN) assure la gestion et l'exploitation des infrastructures portuaires publiques et réglemente les activités portuaires sur le territoire national. L'organisation, les attributions et le fonctionnement de l'Autorité portuaire nationale sont définis par la loi.

- Article 16.-** L'Administration générale des Douanes (AGD), organisme déconcentré du ministère chargé des Finances, exerce ses attributions spécifiques dans les ports et effectue, en coopération avec les Garde-côtes, tous contrôles utiles en mer sur les flux de cargaisons transitant dans les eaux territoriales et la zone contiguë.
- Article 17.-** Le ministère chargé de l'Intérieur assure la gestion administrative du domaine public maritime naturel et coopère avec le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH), dans le cadre du Plan national d'Intervention d'Urgence. Il est, d'autre part, garant de l'intégrité de l'espace maritime du territoire national et assisté du SEMANAH, de la délimitation des frontières maritimes, en conformité avec la convention de Montego Bay sur le Droit de la mer du 10 décembre 1982.
- Article 18.-** Le ministère chargé de l'Environnement définit la politique générale en matière de protection du milieu marin et de conservation du littoral en concertation avec le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH). Il est donc chargé de la prévention des pollutions marines et côtières et exerce toutes actions de réglementation et de police dans ce domaine.
- Article 19.-** Le ministère chargé des Ressources naturelles exerce, conjointement avec le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH), ses compétences en matière de réglementation des pêches maritimes, de gestion et de conservation des ressources halieutiques, de tutelle économique des entreprises de pêche. Toutefois, relèvent exclusivement du SEMANAH les mesures de sécurité concernant les navires de pêche, la qualification du personnel naviguant à bord des navires de pêche, la police des pêches maritimes exercée en coopération avec les garde-côtes haïtiens.
- Article 19.1.-** Le ministère chargé du Commerce est l'entité publique qui a la charge, après consultation du SEMANAH, de la reconnaissance de toute compagnie maritime nationale aussi bien que de l'autorisation à accorder à tout navire étranger qui entend faire du cabotage ou s'adonner à la pêche en Haïti.
- Article 20.-** Le Bureau des Mines et de l'Énergie (BME), en collaboration avec le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH), exerce la tutelle sur les activités de prospection et d'extraction des ressources minérales du sol et du sous-sol de la mer dans les limites de la zone économique exclusive.
- Article 20.1.-** L'Institut de Sauvegarde du Patrimoine national (ISPAN), entité publique dépendant du ministère chargé de la Culture, exerce, de concert avec le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH), la tutelle sur les activités de recherche en archéologie sous-marine, de récupération d'épaves antiques et d'autres éléments du patrimoine sous-marin.

TITRE IV DES NAVIRES

CHAPITRE 1 RÈGLES APPLICABLES À TOUT NAVIRE DANS LES EAUX SOUS JURIDICTION NATIONALE

Article 21.- Les eaux sous juridiction nationale comprennent les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone contiguë et la zone économique exclusive. Tout navire se trouvant à l'intérieur de ces eaux est tenu de se conformer aux ordres et instructions émanant des autorités y exerçant légalement des compétences et se prêter aux contrôles régulièrement effectués par les agents de l'État haïtien habilités à cet effet.

Article 22.- Dans les ports haïtiens, les agents habilités du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) ont le pouvoir de contrôler l'état de sécurité de tout navire mouillant dans les eaux territoriales haïtiennes. Ce contrôle se limitera normalement à l'examen des titres de sécurité du navire, sauf s'il y a de bonnes raisons de penser que l'état réel du navire ne correspond pas aux mentions portées sur les titres.

Les agents habilités du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) peuvent, en tenant compte des formalités prévues par le présent Code, interdire l'appareillage du navire. Lorsque cette interdiction concerne un navire étranger, il est procédé conformément aux dispositions du chapitre 3 du présent Titre.

CHAPITRE 2 DES NAVIRES HAÏTIENS

Section 1^{re}. - Du pavillon haïtien

Article 23.- Le pavillon est le signe distinctif de la nationalité du navire. Il se confond donc avec le drapeau de l'État d'immatriculation du navire.

Article 23.1.- Le droit pour un navire de porter le pavillon de la République d'Haïti est conféré par la délivrance d'un certificat d'immatriculation délivré par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH), après le paiement des frais y afférents.

Article 24.- Pour battre pavillon haïtien, le navire doit répondre aux conditions stipulées dans les articles 25 à 31 du présent Code.

Section 2.- Du jaugeage et de l'attribution de nom

Article 25.- La jauge mesure le volume des capacités intérieures du navire. On distingue :

- 1) La jauge brute, qui inclut l'ensemble des capacités du navire ;
- 2) La jauge nette, qui représente la seule capacité d'utilisation du navire.

Article 26.- Le jaugeage des navires, préalable à l'obtention du pavillon haïtien, est effectué par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH), conformément à la législation en vigueur.

Pour les navires de plus de vingt-quatre mètres (24 m) de longueur, l'État haïtien peut confier à une Société de Classification agréée le soin d'exécuter les opérations matérielles de jaugeage. Les règles relatives à l'agrément d'une Société de Classification sont précisées au chapitre 5 du présent Titre.

À l'issue des opérations de jaugeage, un Certificat de Jaugeage est délivré par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) au propriétaire du navire.

Les tarifs de jaugeage sont fixés par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) et les redevances perçues par cette administration avant la délivrance du certificat de jaugeage. Ces redevances n'incluent pas, le cas échéant, le coût de l'intervention de la Société de Classification.

Article 27.- Tout navire haïtien doit se voir attribuer un nom qui ne peut être porté que par un seul des navires visés au paragraphe ci-dessous.

Pour les navires de jauge brute supérieure à vingt-quatre (24), l'attribution du nom est arrêtée par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) au moment de la délivrance du certificat d'immatriculation, sur proposition du propriétaire qui doit soumettre un choix de trois (3) noms à l'Administration.

Section 3.- De l'immatriculation d'un navire et des marques d'identité

Article 28.- Pour obtenir l'immatriculation du navire, le propriétaire doit fournir à l'Administration maritime les documents suivants :

a) Pour les navires neufs :

1) Un certificat du constructeur indiquant la date, le lieu de construction, et les caractéristiques techniques du navire, à savoir :

- Ses dimensions : longueur hors tout, largeur maximale, tirant d'eau avant et arrière (à lège) ;
- Ses moyens de propulsion : voile ou moteur (type, marque, numéro de série et puissance des moteurs principaux) ;
- Ses moteurs auxiliaires (type, marque, numéro de série et puissance) ;
- Son matériau de coque ;
- Ses installations électriques : type, marque et puissance des générateurs, voltage du courant fourni.

2) Une copie certifiée conforme du certificat de jaugeage.

- 3) Une attestation de construction en Haïti ou une déclaration d'importation du navire.
- 4) Une déclaration souscrite par le propriétaire, par laquelle celui-ci certifie ses droits sur le navire. Si le navire est en copropriété, la déclaration sera signée par les différents copropriétaires et précisera le nombre de parts détenues par chacun d'eux. Les justifications relatives à la nationalité du propriétaire ou de chaque propriétaire, seront jointes à la déclaration.
- 5) Une déclaration souscrite par le gérant, si le navire est propriété d'une société. Les statuts de la société, et les justifications relatives à la nationalité du gérant seront joints au dossier.
- 6) Un engagement du propriétaire de satisfaire à la condition de nationalité de l'équipage du navire telle que prévue dans ce Code.

b) Pour les navires d'occasion :

- L'attestation de construction n'est pas exigée. Par contre, une copie certifiée de l'acte d'achat du navire doit être fournie, ainsi qu'une attestation de radiation délivrée par l'État du pavillon d'origine ou du pavillon précédent. Dans le cas où le navire a été acquis à l'étranger, une déclaration d'importation en Haïti doit être présentée.
- c) Dans tous les cas, une déclaration sur papier libre indiquant le genre d'utilisation du navire (commerce, pêche ou plaisance) et le port d'attache.
- d) Le cas échéant, une copie de la décision de l'attribution de l'indicatif radio.
- e) Les pièces justificatives de l'identité et de la résidence du ou des propriétaires (s).

Cette immatriculation se fera soit au port où le navire est normalement stationné, soit à son port tête de ligne, soit dans le port où son propriétaire ou exploitant a son principal établissement, soit dans les représentations diplomatiques ou consulaires d'Haïti.

Article 29.- Au vu du dossier indiqué à l'article 28 ci-dessus, le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) enregistre le navire en lui attribuant un numéro d'immatriculation. Le numéro d'immatriculation est précédé de la lettre : « Q » et suivi des lettres caractéristiques du port d'immatriculation tel qu'il est déterminé en application de l'article 27 du présent Code.

Il est délivré au propriétaire un certificat d'immatriculation suivant le modèle en usage. La délivrance du certificat d'immatriculation est subordonnée à l'acquittement d'un droit annuel d'immatriculation dont le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) fixe la tarification et assure la perception.

Article 30.- Le numéro d'immatriculation est consigné dans un registre central des navires suivant le système harmonisé d'immatriculation des navires en vigueur au Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Article 30.1.- Au moment du dépôt du dossier d'immatriculation, il appartient au propriétaire de préciser la catégorie dans laquelle il entend armer son navire.

Article 30.2.- Il est ouvert pour chaque fichier une série de numéros d'immatriculation distincts.

La fiche du navire mentionne :

- 1) Le nom ;
- 2) Le numéro et le port d'immatriculation ;
- 3) Le cas échéant, le numéro d'identification OMI ;
- 4) Le lieu et la date de construction ;
- 5) Les dimensions, la jauge brute et nette ;
- 6) La nature et la puissance des moteurs ;
- 7) Le genre de navigation pratiquée ;
- 8) Les nom, nationalité et domicile du propriétaire ;
- 9) Les transferts éventuels de propriété (postérieurs à l'immatriculation) ;
- 10) Les hypothèques et saisies éventuelles sur le navire ;
- 11) La radiation éventuelle du dernier registre et du motif s'y rapportant.

Article 30.3.- Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure 100 et tout navire à passager d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, engagés dans une navigation internationale, doivent porter un numéro d'identification de l'OMI.

Article 31.- Tout navire immatriculé en Haïti doit porter de façon apparente les marques suivantes :

- 1) Pour les navires effectuant un voyage international :
 - a) À l'avant et de chaque bord : le nom du navire ;
 - b) Sur la poupe : le nom du navire et son port d'immatriculation.
- 2) Pour les navires au cabotage national et les navires de pêche :
 - a) À l'avant et de chaque bord : les lettres caractéristiques du port d'immatriculation, suivies du numéro d'immatriculation du navire ;
- 3) Pour les navires de servitude naviguant dans les ports :
 - a) À l'avant et de chaque bord : le nom du navire.

Article 31.1.- Les lettres et les chiffres n'auront pas moins de quinze centimètres (15 cm) de hauteur pour les navires de moins de vingt-quatre mètres (24 m) de longueur, et de trente centimètres (30 cm) pour les navires de plus de vingt-quatre mètres (24 m). Ils devront être peints en foncé sur fond clair ou en clair sur fond foncé.

Section 4.- De la radiation d'un navire, du changement de nom, de la perte, du renouvellement de l'acte de nationalité et du certificat d'immatriculation

Article 32.- Aucun navire n'est autorisé à changer de nom sans avoir produit une demande formelle au Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH), qui statuera sur l'opportunité d'une telle requête.

Article 33.- Le certificat d'immatriculation doit refléter tout changement intervenu dans l'une des caractéristiques citées dans le présent Code.

Tout renouvellement ou modification du certificat d'immatriculation est soumis au paiement des mêmes droits que ceux exigés pour le document initial.

Article 34.- Le bénéfice du pavillon haïtien et, corrélativement, le certificat d'immatriculation sont retirés dans tous les cas où le navire ne remplit plus les conditions énoncées à l'article 33 ci-dessus, notamment en cas de vente à des étrangers ou de non-respect des règles de nationalité des équipages.

Ce certificat peut, en outre, être retiré à la demande des services compétents du ministère chargé des Finances, en cas de non-paiement de la patente due par le propriétaire ou l'exploitant du navire.

En cas de perte matérielle du certificat d'immatriculation, il pourra être délivré un duplicata par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Article 35.- Les navires sont radiés du registre central d'immatriculation des navires haïtiens dans les cas suivants :

- a) Sur demande motivée du ou des propriétaires et après acquittement de toute redevance envers l'Administration et les autres institutions concernées ;
- b) Par suite du retrait du certificat d'immatriculation ;
- c) Par suite du naufrage ou autre événement survenu en mer ayant entraîné la perte ou la destruction du navire ou sa réduction à l'état d'épave ;
- d) Par suite de vétusté entraînant pour le navire l'impossibilité de naviguer ;
- e) Par suite du non-paiement du droit annuel d'immatriculation. Ce montant doit être acquitté un mois avant la date de renouvellement du certificat.

La décision de radiation, une fois notifiée par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) au propriétaire du navire, sera exécutée immédiatement et avis en sera donné aux autres administrations impliquées dans le secteur maritime.

CHAPITRE 3

DE LA SÉCURITÉ DES NAVIRES

Article 36.- Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tout navire immatriculé en Haïti ainsi qu'aux navires en construction destinés à être immatriculés en Haïti. Elles ne s'appliquent pas aux navires de guerre, aux navires non affectés à un service commercial et aux navires publics armés par l'État haïtien.

Article 37.- Les règles de sécurité applicables aux navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à cinq cents (500) et aux navires à passagers effectuant des voyages internationaux sont celles de la convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Article 38.- Pour tout autre navire haïtien, le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) fixe les règles de sécurité applicables :

- a) Aux navires de commerce de plus de six mètres (6 m) et de moins de vingt-quatre mètres (24 m) de longueur ;
- b) Aux navires de commerce de plus de vingt-quatre mètres (24 m) de longueur ;
- c) Aux navires de pêche de moins de vingt-quatre mètres (24 m) de longueur ;
- d) Aux navires de plaisance, aux embarcations de construction primitive, ou à toute autre catégorie de navires ou d'engins flottants pour lesquels une réglementation particulière s'avérerait nécessaire.

Ces règles sont conformes aux normes de sécurité des navires de charge appliquées dans la Caraïbe.

Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) fixe de même les zones de navigation autorisées en fonction de l'équipement des navires en matériel de sécurité et de sauvetage.

Article 39.- La réglementation internationale et les lois nationales en vigueur réglementent les questions des navires transportant des marchandises dangereuses.

Article 40.- Les plans de navires destinés à être immatriculés en Haïti sont soumis à l'approbation d'une commission de sécurité ad hoc. Celle-ci est aussi chargée des visites réglementaires de sécurité de tout navire de plus de vingt-quatre mètres (24 m) de longueur immatriculés en Haïti ou à l'étranger. Cette commission est présidée par le directeur de la sécurité maritime du SEMANAH.

Article 41.- Les navires haïtiens non assujettis aux conventions internationales auxquelles Haïti est partie portant sur les lignes de charges doivent posséder les titres de sécurité ci-après :

- a) Un certificat national de franc-bord valable pour cinq ans ;
- b) Un certificat d'immatriculation valable pour un an ;
- c) Un certificat de navigabilité valable pour un an ;
- d) Un certificat de sécurité radio valable pour un an ;
- e) Un certificat de jaugeage ;
- f) D'autres certificats suivant le type de navire.

Ces certificats sont délivrés par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Le renouvellement des certificats susmentionnés est subordonné à une visite annuelle.

L'établissement du certificat national de franc-bord peut être confié à une Société de Classification agréée. Il est établi sur le même modèle que le certificat international de franc-bord.

Article 42.- Tout navire haïtien doit être détenteur d'un certificat de sécurité national ou international conformément aux conventions internationales.

La commission de sécurité ad hoc instituée à l'article 49 du présent Code est chargée des visites de cette catégorie de navires. Toutefois, le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) peut déléguer à une Société de Classification agréée le soin de délivrer des certificats internationaux, sous la seule responsabilité de l'État haïtien qui doit y faire apposer le visa du SEMANAH.

Article 43.- Tout navire haïtien non détenteur d'un certificat national de franc-bord est tenu d'avoir un certificat international du même type. Le soin de délivrer ce type de certificat peut être confié à une Société de Classification agréée.

Article 44.- Les visites nécessaires pour la délivrance ou le renouvellement des certificats de sécurité susdits donnent lieu à l'établissement de procès-verbaux ou rapports de visite dont un exemplaire doit être disponible à bord.

Article 45.- Préalablement à la délivrance de tout certificat, et même en cas de conclusion défavorable à l'octroi du certificat, les visites de sécurité donnent lieu à la perception de droits par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Le tarif relatif aux droits de visite de sécurité est fixé par le SEMANAH.

À ces droits s'ajoutent éventuellement le coût de la prestation de la Société de Classification, et les frais de déplacement et de vacation des experts.

Article 46.- Tout navire de jauge brute supérieure à cinq cents tonneaux (500 t) doit avoir la première cote d'une Société de Classification agréée.

Article 47.- En cas d'accident de mer affectant la sécurité du navire, les certificats peuvent être suspendus ou retirés par décision motivée du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Lesdits certificats ne peuvent être rétablis à la satisfaction du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) qu'après une visite du navire effectuée dans les mêmes conditions que pour leur délivrance ou leur renouvellement.

Article 48.- Les inspecteurs des navires ou tous autres agents habilités par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) peuvent, à tout moment, et notamment lorsque le navire est en partance, effectuer une visite inattendue à bord et interdire son appareillage dans les cas suivants :

- a) Défaut de certificats de sécurité valides ;
- b) État de navigabilité présentant des risques manifestes ;
- c) Non-exécution des prescriptions du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) concernant l'équipement de sécurité du navire et indiquées comme devant être exécutées avant l'appareillage ;
- d) Effectif ou qualification de l'équipage insuffisant ;
- e) Passagers en surnombre ;
- f) Cargaison en surcharge ;
- g) Non-respect des lignes de charges ou défaut d'arrimage compromettant la stabilité du navire.

Article 49.- Les décisions de l'inspecteur de la navigation, du fonctionnaire ou de l'expert désigné sont susceptibles de recours dans les minutes qui suivent leur notification.

Sont habilités à formuler ou exercer un recours :

- a) Le capitaine du navire auquel l'autorisation de départ a été refusée ;
- b) Le capitaine ou l'armateur qui juge excessives les prescriptions de l'inspecteur de la navigation, du fonctionnaire ou de l'expert désigné.

Le recours est formulé auprès du Directeur général du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH). Celui-ci prescrit une visite du navire par la commission de sécurité ad hoc.

Après rapport dressé, l'autorité visée à l'alinéa ci-dessus statue en tenant compte des conclusions de la commission.

CHAPITRE 4

DE L'AGRÉMENT DES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION

Article 50.- Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) agréé une ou plusieurs Sociétés de Classification répondant aux normes prescrites en la matière. L'agrément donne lieu à un accord écrit passé entre le Service maritime et de Na-

vigation d'Haïti (SEMANAH) et ladite Société de Classification agréée et spécifiée, entre autres, les obligations dont cette dernière doit s'acquitter.

Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) communique à l'Organisation maritime internationale (OMI) la liste des Sociétés de Classification agréées par l'État haïtien.

- Article 51.-** Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) peut donner mandat à une Société de Classification pour délivrer et renouveler les certificats internationaux de sécurité, de franc-bord et de prévention de la pollution aux navires nationaux qui sont assujettis à la détention de tels certificats. Les certificats ainsi délivrés par la Société de Classification sont toutefois soumis à l'approbation du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).
- Article 52.-** Le mandat donné à la Société de Classification agréée ne décharge pas le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) de sa responsabilité dans l'exercice du contrôle des navires par l'État du pavillon. Cette Administration reste, en dernier ressort, responsable de la fiabilité des certificats délivrés.
- Article 53.-** Les Sociétés de Classification agréées rendent périodiquement compte de leurs activités au Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).
- Article 54.-** Les experts des Sociétés de Classification sont appelés à faire partie des commissions de visite de sécurité des navires dont ils ont la surveillance technique.

CHAPITRE 5

DU CONTRÔLE DES NAVIRES ÉTRANGERS DANS LES PORTS HAÏTIENS

- Article 55.-** Les navires immatriculés dans d'autres pays sont présumés satisfaire aux conditions de sécurité prévues par la législation en vigueur, si le capitaine présente les titres et documents valides exigés par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).
- La vérification de ces titres et documents, effectuée selon la Résolution A.787(19) de l'OMI, Procédures de contrôle des navires par l'État du port, telle que modifiée par la Résolution A.882(21), sera considérée comme suffisante, sauf s'il y a des raisons de penser que l'état réel du navire ne correspond pas aux mentions portées sur les titres.
- Article 56.-** Après vérification que l'état réel du navire ne correspond pas aux mentions portées sur les titres, conformément à la législation en vigueur, le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) arrête la procédure d'inspection et prend les mesures administratives y relatives.

CHAPITRE 6

DES MUTATIONS DE PROPRIÉTÉ

- Article 57.-** Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) doit être avisé au préalable de tout achat ou vente de navire haïtien de jauge brute supérieure à dix (10). Cette transaction doit être réalisée par acte notarié, chaque partie étant assistée de son avocat-conseil, s'il y a lieu.
- Article 58.-** Copie de l'acte de vente d'un navire immatriculé en Haïti doit être communiquée au Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) et sert à la mise à jour de la fiche du navire.
- Article 59.-** Les ventes de navires peuvent entraîner le retrait du pavillon et la radiation du navire, si les conditions de l'article 24 du présent Code relatives à la nationalité du nouveau propriétaire ne sont plus remplies.
- Tout achat de navire aboutissant à conférer la nationalité haïtienne au navire doit s'accompagner d'un certificat de radiation des registres de l'État du pavillon d'origine ou du pavillon précédent, qui sera remis au Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).
- L'importation de navires de commerce ou de pêche de plus de 20 ans d'âge est interdite. Des dérogations peuvent, cependant, être faites en faveur des navires ayant une cote en cours de validité attribuée par une Société de Classification internationalement reconnue.

CHAPITRE 7

DES PRIVILÈGES MARITIMES

- Article 60.-** Sont privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée, sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage :
- a) Les créances pour gages et autres sommes dues au capitaine, aux officiers et autres membres du personnel de bord en vertu de leur engagement à bord du navire, y compris les frais de rapatriement et les cotisations d'assurance sociale payables pour leur compte ;
 - b) Les créances du chef de mort ou de lésions corporelles survenant à terre ou en mer, en relation directe avec l'exploitation du navire ;
 - c) Les créances exigibles pour assistance et sauvetage du navire ;
 - d) Les créances du chef des droits de port, de canal et d'autres voies navigables ainsi que des frais de pilotage ;
 - e) Les créances délictuelles ou quasi délictuelles en raison de perte ou dommages matériels causés par l'exploitation du navire, autres que ceux occasionnés à la cargaison, aux conteneurs et aux effets personnels des passagers transportés à bord du navire ;

- f) Les frais de justice exposés pour la vente du navire et la distribution de son prix ;
- g) Les frais de garde et de conservation du navire depuis son entrée dans le dernier port, en dehors des primes d'assurances ;
- h) Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage ;
- i) Les créances pour les dommages à la cargaison et aux bagages, causés pendant qu'ils sont à bord du navire.

Les privilèges mentionnés au présent article s'exercent à l'égard du propriétaire, de l'affrèteur en dévolution, de l'armateur-gérant ou de l'exploitant du navire.

Les privilèges mentionnés de f) à i) prennent rang après ceux mentionnés de a) à e) ; ils s'éteignent dans les conditions suivantes :

- 1) À l'expiration d'un délai de six mois, à dater de la naissance des créances garanties, à moins qu'avant l'expiration de ce délai, le navire n'ait fait l'objet d'une saisie conservatoire ou d'une mesure d'exécution conduisant à une vente forcée ; ou
- 2) À la fin d'un délai de 60 jours après la vente du navire à un acquéreur de bonne foi, courant à compter de la date à laquelle la vente est enregistrée conformément aux lois de l'État dans lequel le navire est immatriculé après la vente ; le délai retenu est le premier qui vient à expiration.

Aucun privilège maritime ne grève le navire pour sûreté des créances visées aux alinéas b) et e) ci-dessus qui proviennent ou résultent :

- 1) De dommages découlant du transport maritime d'hydrocarbures ou autres substances dangereuses ou nocives, pour lesquels des indemnités sont payables aux créanciers en application de conventions internationales ou de lois nationales qui prévoient un régime de responsabilité objective et une assurance obligatoire ou d'autres moyens de garantir les créanciers ; ou
- 2) Des propriétés radioactives ou d'une combinaison de propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses d'un combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs.

Article 61.- Les créances privilégiées énumérées à l'article précédent sont préférées à toute hypothèque, quel que soit le rang d'inscription de celle-ci.

Article 62.- 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 63.- Les accessoires du navire et du fret visés à l'article 60 sont :

- 1) Les indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour perte de fret ;
- 2) Les indemnités dues au propriétaire pour avaries communes en tant que celles-ci constituent, soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret ;
- 3) Les rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

Le prix du passage est assimilé au fret.

Article 64.- Ne sont pas considérées comme accessoires du navire ou du fret les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, les primes, les subventions ou autres subsides de l'État ou des collectivités publiques.

Article 65.- Par dérogation à l'article 60, 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 66.- Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées à l'article 60.

Les créances comprises dans chacun des numéros prennent rang dans l'ordre où elles sont nées. Toutefois, les privilèges maritimes garantissant les créances exigibles pour assistance et sauvetage du navire ont priorité sur tous les autres privilèges maritimes grevant le navire préalablement à l'accomplissement des opérations qui leur ont donné naissance.

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

Article 67.- Les privilèges prévus à l'article 60 suivent le navire en quelque main qu'ils passent.

Ils s'éteignent à l'expiration du délai d'un an pour toute créance autre que les créances de fournitures ; dans ce dernier cas, le délai est réduit à six mois.

Article 68.- Outre les modes généraux d'extinction des obligations, les privilèges sont éteints :

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

Article 69.- 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 70.- Les dispositions des articles 60 à 69 s'appliquent aux navires exploités soit par le propriétaire, soit par un armateur non propriétaire, soit 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 8 DES HYPOTHÈQUES MARITIMES

Article 71.- Les navires et autres bâtiments de mer de jauge brute supérieure à vingt-quatre (24) battant pavillon haïtien sont susceptibles d'hypothèques.

L'hypothèque doit, à peine de nullité, être constituée par acte notarié, chaque partie étant assistée de son avocat-conseil, le cas échéant.

L'hypothèque ne peut être consentie que par le propriétaire du navire ou par son mandataire muni d'un mandat spécial. Elle peut être constituée sur un navire en construction, sous réserve de mentionner les indications propres à identifier le navire, et que ce dernier soit susceptible de recevoir, après son achèvement, un certificat d'immatriculation.

Article 72.- L'hypothèque consentie sur un navire ou sur une part indivise du navire s'étend, sauf convention contraire, au corps du navire et à tous les accessoires, tels que machines, agrès et appareils.

Elle ne s'étend pas au fret.

Si le navire est perdu ou avarié, sont subrogés au navire et à ses accessoires :

- a) Les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages matériels subis par le navire ;
- b) Les sommes dues au propriétaire pour contribution aux avaries communes subies par le navire ;
- c) 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 navire hypothéqué ;
- d) Les indemnités d'assurance sur corps du navire.

Les paiements faits de bonne foi avant opposition sont valables et opposables au créancier hypothécaire.

Article 73.- S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même navire ou sur la même part de propriété du navire, 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 de l'inscription.

Article 74.- L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur le registre du conservateur des hypothèques compétent selon les règles du droit commun à raison du lieu du port d'immatriculation ou du port de construction du navire.

Le requérant présente au conservateur des hypothèques une expédition du titre constitutif d'hypothèque.

Il joint un bordereau signé par lui qui contient :

- a) Les nom, prénom, profession et domicile du créancier et du débiteur ;
- b) La date et la nature du titre et le montant de la créance ;
- c) Les conventions relatives aux intérêts et aux remboursements ;
- d) Le nom et la désignation du navire hypothéqué ;
- e) Les copies certifiées conformes du certificat d'immatriculation du navire ou, selon le cas, du contrat de construction ;
- f) L'élection de domicile par le requérant au lieu du siège de la conservation des hypothèques.

L'hypothèque est renouvelable dans les conditions du droit commun.

L'hypothèque sur un navire haïtien consentie à l'étranger est valable à condition d'être publiée en Haïti suivant la procédure indiquée ci-dessus. Elle prend alors effet à compter de la date de sa publication en Haïti.

Les frais d'inscription d'hypothèque sont perçus selon un barème arrêté par le ministère chargé des Finances.

Article 75.- Une expédition de toute inscription ou levée d'hypothèque pourra être délivrée, sur demande, par le conservateur au Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) pour mention à la fiche matriculaire du navire.

Tout navire hypothéqué doit être pourvu d'un tableau sommaire des inscriptions hypothécaires, à jour à la date de son départ, et disponible à bord.

Article 76.- Les inscriptions sont radiées, soit par le consentement des parties ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'une décision de justice passée en force de chose jugée.

Article 77.- Les créanciers ayant une hypothèque inscrite sur un navire ou portion de navire 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 navire, le créancier ne peut saisir et faire vendre que la portion qui lui est affectée. Toutefois, si plus de la moitié du navire se trouve hypothéquée, le créancier pourra, après saisie, la faire vendre en totalité, à charge d'appeler, à la vente, les copropriétaires.

Article 78.- Toute opération volontaire qui entraîne la perte du pavillon haïtien d'un navire 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 la loi.

CHAPITRE 9 DE LA SAISIE DES NAVIRES

Section 1^{re}. - De la saisie conservatoire

Article 79.- Tout navire peut être saisi par décision de justice. Cette décision est immédiatement communiquée :

- a) Au propriétaire du navire ou à son représentant local ;
- b) Au Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) ;
- c) À l'Autorité portuaire nationale (APN).

Lorsqu'ils sont avisés d'une saisie, les services compétents de l'Autorité portuaire nationale refusent l'autorisation de départ au navire. Cependant, le navire peut être autorisé à appareiller par décision du doyen du tribunal de première instance compétent statuant en état de référé, si son propriétaire ou exploitant fournit une garantie suffisante.

Dans ce dernier cas, il appartient au doyen du tribunal susdit de fixer le délai dans lequel le navire doit regagner le port de la saisie. Il peut ultérieurement modifier ce délai pour tenir compte des circonstances et, le cas échéant, autoriser le navire à poursuivre son activité.

Si, à l'expiration du délai fixé, le navire n'a pas rejoint le port de la saisie, la somme déposée en garantie est acquise au créancier, sauf le jeu de l'assurance en cas de sinistre couvert par la police.

Le navire prêt à partir, c'est-à-dire déjà pourvu de ses expéditions de voyage, n'est pas saisissable, si ce n'est à raison des dettes contractées pour le voyage qu'il va faire.

Article 80.- La saisie conservatoire est une mesure de sûreté. Elle est autorisée par décision du doyen du tribunal de première instance compétent statuant en état de référé, lorsqu'il est justifié d'une créance paraissant fondée dans son principe.

Au cas où cette autorisation est accordée, le propriétaire du navire, objet de cette saisie, ou son représentant peut introduire une action par-devant le juge des référés qui, mieux informé, pourra confirmer ou rejeter la décision prise. Toutefois, en cas d'annulation de la décision, la partie saisie a la possibilité de réclamer des dommages et intérêts par-devant la juridiction compétente.

La saisie conservatoire a pour seul effet d'empêcher le départ du navire ; elle ne porte pas atteinte aux droits du propriétaire. Toutefois, le SEMANAH est autorisé à arraisonner tout navire qui aura été soupçonné dans des actes de pollution grave et délibérés. Exception faite des navires appartenant à l'État haïtien et des navires de guerre.

Section 2.- De la saisie-exécution

Article 81.- La saisie-exécution a pour but la vente du navire et la liquidation des droits des créanciers. Elle peut être exercée par tout créancier privilégié ou chirographaire muni d'un jugement passé en force de chose souverainement jugée et revêtu de la formule exécutoire. Cette saisie-exécution conduit à la vente forcée du navire et à son adjudication au bénéfice du dernier et plus fort enchérisseur.

Par contre, le créancier hypothécaire n'est pas astreint à recourir aux mêmes formalités pour faire vendre devant notaire le navire donné en garantie de sa créance.

La procédure de la saisie-exécution est effectuée selon les règles fixées aux articles ci-après.

Article 82.- Il ne peut être procédé à la saisie-exécution que soixante-douze (72) heures après le commandement de payer par le créancier muni d'un titre exécutoire.

Article 83.- Le commandement de payer doit être fait à la personne du propriétaire ou à son domicile, s'il s'agit d'une action générale à exercer contre lui.

Le commandement de payer peut être fait au capitaine du navire si la créance est du nombre de celles qui sont susceptibles de privilèges sur les navires, conformément aux dispositions de l'article 60 du présent Code.

L'huissier doit énoncer dans le procès-verbal de saisie-exécution :

- a) Les nom, profession et demeure du créancier dont il s'agit ;
- b) Le titre en vertu duquel il procède ;
- c) La somme dont il poursuit le paiement ;
- d) L'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie, et dans le lieu où le navire saisi est amarré ;
- e) Les noms du propriétaire et du capitaine ;
- f) Le nom, l'espèce et le tonnage du navire.

Il fait l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès, apparaux et autres équipements du navire.

Il établit un gardien. À défaut de mention expresse d'un gardien désigné, le gardien est de plein droit l'Autorité portuaire nationale (APN).

Article 84.- Si le propriétaire du navire saisi demeure dans le ressort du Tribunal, le saisissant doit lui notifier, dans le délai de trois jours, copie du procès-verbal de saisie, et le citer devant le Tribunal compétent pour voir procéder à la vente des choses saisies.

Si le propriétaire n'est point domicilié dans le ressort du tribunal, les significations et citations lui seront données en la personne du capitaine du navire saisi ou en son domicile, à celui qui représente le propriétaire ou le capitaine du navire saisi, ou en son domicile.

S'il se trouve hors d'Haïti, les citations et les significations seront données ou faites au parquet du tribunal de première instance compétent.

Article 85.- Si la saisie a pour objet un navire dont le tonnage brut est au-dessus de dix, il sera fait trois criées et publications des objets mis en vente.

Les criées et les publications seront faites consécutivement, de huitaine en huitaine, devant le local des chambres de commerce légalement reconnues ou dans la principale place publique du lieu où le bâtiment est amarré ou encore sur la porte principale du tribunal de première instance compétent.

Un avis sera inséré dans l'un des journaux édités dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la saisie se poursuit, et s'il n'y en a pas, dans deux au moins des journaux à grand tirage.

Article 86.- Dans les trois jours qui suivront chaque crieée et publication, il sera apposé des affiches pour annoncer la vente, dans les endroits ci-après désignés :

- 1) À bord du navire saisi, de façon apparente ;
- 2) Sur le quai du port où le navire est amarré ;
- 3) À la porte principale du tribunal intéressé ;
- 4) À la porte principale de la mairie concernée.

Article 87.- Les criées, publications et affiches doivent désigner :

- 1) Les nom, profession et domicile du poursuivant ;
- 2) Les titres en vertu desquels le poursuivant agit ;
- 3) Le montant de la somme due ;
- 4) L'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le tribunal et dans le lieu où le navire est amarré ;
- 5) Les nom et domicile du propriétaire du navire saisi ;
- 6) Le nom du capitaine ;
- 7) Le lieu où le navire est visible ;
- 8) Le nom de l'avocat poursuivant ;
- 9) La première mise à prix ;

10) Les jours des audiences auxquelles les enchères seront reçues.

- Article 88.-** Après la première criée, les enchères seront reçues le jour indiqué par l’affiche.
Le notaire au bureau duquel se poursuivra la vente continuera de recevoir les enchères après chaque criée, de huitaine en huitaine à jour certain fixé par son ordonnance.
Après la troisième criée, l’adjudication est faite au plus offrant et dernier enchérisseur, à l’extinction des feux, sans autres formalités.
- Article 89.-** Si la saisie porte sur des voiliers, barques, chaloupes et autres navires de dix tonneaux et au-dessous, l’adjudication sera faite à l’audience, après publication répétée sur le quai pendant trois jours consécutifs, avec affiche en un lieu apparent du navire, et à la porte du cabinet du notaire.
Dans ce cas, il sera observé un délai de huit jours francs entre la signification de la saisie et la vente.
- Article 90.-** L’adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine, et à lui de se pourvoir en dédommagement contre qui de droit.
- Article 91.-** Les adjudicataires de navires de tout tonnage seront tenus de payer le prix de l’adjudication au bureau du notaire, dans le délai de vingt-quatre heures ou de le consigner, sans frais, à une banque commerciale de la place, sous peine d’y être contraints par corps.
À défaut de paiement ou de consignation, le navire sera remis en vente et adjugé trois jours après une nouvelle adjudication et affiche unique, à la folle enchère des adjudicataires qui seront contraints par corps pour le paiement du déficit, des dommages intérêts et des frais.
- Article 92.-** Les demandes en distraction seront formées et notifiées au greffe du tribunal compétent, avant l’adjudication.
Si les demandes en distraction ne sont formées qu’après l’adjudication, elles seront converties, de plein droit, en opposition à la délivrance des sommes provenant de la vente conformément aux dispositions du code de procédure civile.
- Article 93.-** Le demandeur en opposition aura trois jours francs pour contredire.
La cause sera portée à l’audience sur simple citation conformément aux dispositions du code de procédure civile.
- Article 94.-** Pendant trois jours francs après celui de l’adjudication, les oppositions à la délivrance du prix seront reçues ; passé ce délai, elles ne seront plus admises.

Article 95.- Les créanciers opposants sont tenus de produire au greffe du tribunal compétent leurs titres de créances dans les trois jours francs qui suivent la sommation qui leur est faite par le créancier poursuivant ou par le tiers saisi ; faute de quoi, il sera procédé à la distribution du prix de la vente, sans qu'ils y soient compris.

Article 96.- La collocation des créances et la distribution des deniers sont faites entre les créances privilégiées ou hypothécaires dans l'ordre prescrit par l'article 60, et entre les autres créanciers, au prorata de leurs créances.

Tout créancier colloqué l'est tant pour son principal que pour les intérêts et frais.

CHAPITRE 10 DE L'ASSURANCE DES NAVIRES

Section 1^{re}. - Dispositions générales

Article 97.- Il est institué pour tout navire haïtien une obligation d'assurance couvrant la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant vis-à-vis des tiers et des passagers transportés.

L'assurance est à la charge du transporteur.

Article 98.- Sont régis par les dispositions du présent chapitre les contrats d'assurance ayant pour objet de garantir les risques relatifs à une opération maritime.

Toutefois, les dispositions de droit commun relatives au régime général des assurances restent applicables aux opérations maritimes dans la mesure où elles ne sont pas en contradiction avec les dispositions spécifiques du présent chapitre.

Section 2. - Conclusion du contrat

Article 99.- L'assurance peut être contractée soit pour le compte du souscripteur de la police, soit pour le compte d'une autre personne déterminée, soit pour le compte de qui il appartiendra.

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

Article 100.- L'assurance ne produit aucun effet lorsque les risques n'ont pas commencé dans les deux mois de l'engagement des parties ou de la date qui a été fixée pour prise en charge.

Cette disposition n'est applicable aux polices d'abonnement que pour la première prise en charge.

Article 101.- Toute omission ou toute déclaration inexacte de l'assuré de nature à diminuer sensiblement l'opinion de l'assureur sur le risque, qu'elle ait ou non influé sur le

dommage ou sur la perte de l'objet assuré, annule l'assurance à la demande de l'assureur.

Toutefois, si l'assuré rapporte la preuve de sa bonne foi, l'assureur est, sauf stipulation 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 établit qu'il n'aurait pas couvert les risques s'il les avait connus.

La prime demeure acquise à l'assureur en cas de fraude de l'assuré.

Article 102.- Toute modification en cours de contrat, soit de ce qui a été convenu lors de sa formation, soit de l'objet assuré, d'où résulte une aggravation sensible du risque, entraîne la résiliation de l'assurance si elle n'a pas été déclarée à l'assureur dans les trois jours francs où l'assuré en a eu connaissance, jours fériés non compris, à moins que celui-ci n'apporte la preuve de sa bonne foi, auquel cas il est fait application des dispositions du deuxième alinéa de l'article précédent.

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

Si l'aggravation est le fait de l'assuré, l'assureur peut soit résilier le contrat dans les trois jours francs à partir du moment où il en a eu connaissance, la prime lui étant acquise, soit exiger une augmentation de prime correspondant à l'aggravation constatée.

Article 103.- Toute assurance faite après le sinistre ou après l'arrivée des objets assurés ou du navire transporteur est nulle, si la nouvelle en était connue avant la conclusion du contrat, au lieu où il a été signé ou au lieu où se trouvait l'assuré ou l'assureur.

Article 104.- L'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles est nulle s'il est établi qu'avant la conclusion du contrat, l'assuré avait personnellement connaissance du sinistre ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés.

Article 105.- Si l'assureur établit qu'il y a eu fraude de la part de l'assuré ou de son mandataire, l'assurance contractée pour une somme supérieure à la valeur réelle de la chose assurée est nulle et la prime lui reste acquise.

Il en est de même si la valeur assurée est une valeur agréée.

Article 106.- En l'absence de fraude, le contrat est valable à concurrence de la valeur réelle des choses assurées et, si elle a été agréée, pour toute la somme assurée.

Article 107.- Les assurances cumulatives pour une somme totale supérieure à la valeur de la chose sont nulles si elles ont été contractées dans une intention de fraude.

Article 108.- Les assurances cumulatives contractées sans fraude pour une somme totale excédant la valeur de la chose assurée ne sont valables que si 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 109.- Lorsque la somme assurée est inférieure à la valeur réelle des objets assurés, l'assuré demeure son propre assureur pour la différence.

Section 3.- Obligations de l'assureur et de l'assuré

Article 110.- L'assureur répond des dommages matériels causés aux objets assurés par toute fortune de mer ou par un événement de force majeure.

L'assureur répond également :

- 1) De la contribution des objets assurés à l'avarie commune, sauf si celle-ci provient d'un risque exclu par l'assurance ;
- 2) Des frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver l'objet assuré d'un dommage matériel ou de limiter le dommage.

Article 111.- La clause « franc d'avarie » affranchit l'assureur de toutes avaries, soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent ouverture au délaissement ; dans ces cas, l'assuré a option entre le délaissement et l'action d'avarie.

Article 112.- Les risques assurés demeurent couverts, même en cas de faute de l'assuré ou de ses préposés terrestres, à moins que l'assureur n'établisse que le dommage est dû à un manque de soins raisonnables de la part de l'assuré pour mettre les objets à l'abri des risques survenus.

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

En l'occurrence, la bonne foi de l'assuré est présumée.

Article 113.- Les risques demeurent couverts dans les mêmes conditions en cas de faute du capitaine ou de l'équipage, sauf le cas de faute intentionnelle ou inexcusable de ces derniers.

Article 114.- Les risques demeurent couverts même en cas de changement forcé de route, de voyage ou de navire ou en cas de changement décidé par le capitaine en dehors de l'assureur et de l'assuré.

Article 115.- Sauf clause contraire, l'assureur ne couvre pas les risques :

- a) De guerre civile ou étrangère, de mines et tous engins de guerre ;
- b) De piraterie ;
- c) De capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques ;
- d) D'émeutes, de mouvements populaires, de grèves et de lock-out, d'actes de sabotage ou de terrorisme ;

- e) Des sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irritation provenant de transmutations de noyaux d'atomes ou de la radioactivité, ainsi que des sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules.

Article 116.- Lorsqu'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d'un risque de mer.

Article 117.- L'assureur n'est pas garant :

- a) Des dommages et pertes matériels provenant du vice propre de l'objet assuré, sauf vice caché du navire ;
- b) Des dommages et pertes matériels résultant des amendes, confiscations, mises sous séquestre, réquisitions, mesures sanitaires ou de désinfection ou consécutifs à des violations de blocus, actes de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin ;
- c) Des dommages-intérêts ou autres indemnités à raison de toutes saisies ou cautions données pour libérer les objets saisis ;
- d) Des préjudices qui ne constituent pas des dommages et des pertes matériels atteignant directement l'objet assuré, tels que chômage, retard, différence de cours, obstacle apporté au commerce de l'assuré.

Article 118.- L'assuré doit :

- 1) Payer la prime et les frais, au lieu et aux époques convenus ;
- 2) Apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire ou à la marchandise ;
- 3) Déclarer exactement, lors de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur le risque qu'il prend à sa charge ;
- 4) Déclarer à l'assureur, dans la mesure où il les connaît, les aggravations de risques survenues au cours du contrat.

Article 119.- Le défaut de paiement d'une prime permet à l'assureur soit de suspendre l'assurance, soit d'en demander la résiliation.

La suspension ou la résiliation ne prend effet que huit jours francs après envoi à l'assuré, à son dernier domicile connu de l'assureur, d'une mise en demeure d'avoir à payer, effectuée soit par lettre recommandée avec avis de réception, soit par exploit d'huissier.

Article 120.- La suspension et la résiliation de l'assurance pour défaut de paiement d'une prime sont sans effet à l'égard des tiers de bonne foi, bénéficiaires de l'assurance en vertu d'un transfert antérieur à la notification de la suspension ou de la résiliation.

En cas de sinistre, l'assureur peut, par une clause expresse figurant à l'avenant documentaire, opposer à ces bénéficiaires, à due concurrence, la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice.

Article 121.- En cas de liquidation de biens, de règlement judiciaire ou de déconfiture de l'assuré, l'assureur peut, si la mise en demeure n'a pas été suivie de paiement, résilier la police en cours, mais la résiliation est sans effet à l'égard du tiers de bonne foi, bénéficiaire de l'assurance en vertu d'un transfert antérieur à tout sinistre et à la notification de la résiliation.

En cas de retrait d'agrément, de liquidation des biens, de règlement ou de faillite de l'assureur, l'assuré a les mêmes droits que ceux dont pouvait se prévaloir l'assureur en application du paragraphe précédent.

Article 122.- 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 résultant de sa faute ou de sa négligence.

Section 4.- Règlement de l'indemnité

Article 123.- Les dommages et pertes sont réglés en avarie, sauf faculté pour l'assuré d'opter pour le délaissement dans les cas déterminés par la réglementation en vigueur.

Article 124.- L'assureur ne peut être contraint de réparer ou remplacer les objets assurés.

Article 125.- La contribution à l'avarie commune, qu'elle soit provisoire ou définitive, ainsi que les frais d'assistance et de sauvetage sont remboursés par l'assureur, proportionnellement à la valeur assurée par lui, diminuée, s'il y a lieu, des avaries particulières à sa charge.

Article 126.- Le délaissement ne peut être ni partiel ni conditionnel. Il transfère les droits de l'assuré sur les objets assurés à l'assureur, à charge par lui de payer la totalité de la somme assurée et les effets de ce transfert remontent entre les parties au moment où l'assuré notifie à l'assureur sa volonté de délaisser.

L'assureur peut, sans préjudice du paiement de la somme assurée, refuser le transfert de propriété.

Article 127.- L'assuré qui a fait, de mauvaise foi, une déclaration inexacte relative au sinistre est déchu du bénéfice de l'assurance.

Article 128.- L'assureur qui a payé l'indemnité de l'assurance acquiert, à concurrence de son paiement, tous les droits de l'assuré nés des dommages qui ont donné lieu à garantie.

Article 129.- Si un même risque a été couvert par plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de la prime par lui assurée, laquelle constitue la limite de son engagement.

Article 130.- Les actions nées du contrat d'assurance se prescrivent par deux ans à compter de la date de l'événement qui les a fait naître.

Section 5.- Assurance sur corps

Article 131.- L'assurance sur corps couvre le navire lui-même et ses équipements. Elle peut être contractée soit pour un ou plusieurs voyages consécutifs, soit pour une durée déterminée.

Dans l'assurance au voyage, la garantie court :

- a) Depuis le début de l'embarquement jusqu'au débarquement, dans le cas d'un navire effectuant des opérations commerciales, au plus tard quinze jours après l'arrivée du navire à destination ;
- b) Depuis l'appareillage du navire jusqu'à son amarrage en fin de voyage, dans le cas d'un navire sur lest.

Dans l'assurance à temps, les risques du premier et du dernier jour sont couverts par l'assurance. Les jours se comptent de zéro (0) à vingt-quatre (24) heures, d'après l'heure du pays où la police a été émise.

Article 132.- L'assureur ne garantit pas les dommages et pertes résultant d'un vice propre du navire, sauf s'il s'agit d'un vice caché.

Article 133.- Lorsque la valeur du navire est une valeur agréée, les parties s'interdisent toute autre estimation, sauf ce qui est dit à l'article 105 en cas de fraude.

Article 134.- À l'exception des dommages aux personnes, l'assureur sur corps est garant du remboursement des dommages de toute nature dont l'assuré serait tenu sur le recours des tiers en cas d'abordage par le navire assuré ou de heurt de ce navire contre un bâtiment ou objet fixe, mobile ou flottant.

Article 135.- 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 136.- Dans l'assurance à temps, la prime 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 137.- Dans le règlement d'avaries, l'assureur ne rembourse que les coûts des remplacements et réparations reconnus nécessaires pour remettre le navire en bon état de

navigabilité, à l'exclusion de toute autre indemnité pour dépréciation ou chômage ou quelque autre cause que ce soit.

Article 138.- Quel que soit le nombre d'événements survenus pendant la durée de la police, l'assuré est garanti pour chaque événement jusqu'au montant du capital assuré, sauf le droit pour l'assureur de demander après chaque événement un complément de prime.

Article 139.- En cas d'aliénation ou d'affrètement coque nue du navire, l'assurance continue de plein droit au profit du nouveau propriétaire ou de l'affrètement, à charge par lui d'en informer l'assureur dans le délai de dix jours francs et d'exécuter toutes les obligations dont l'assuré était tenu envers l'assureur en vertu du contrat.

Il sera toutefois loisible à l'assureur de résilier le contrat dans le délai d'un mois à compter du jour où il aura reçu notification de l'aliénation ou de l'affrètement. Cette résiliation ne prendra effet que quinze jours francs après sa notification.

Le vendeur ou le frèteur reste tenu au paiement des primes échues avant l'aliénation ou l'affrètement.

Article 140.- Le délaissement du navire peut être effectué dans les cas suivants :

- a) Perte totale ;
- b) Réparation devant atteindre les trois quarts de la valeur agréée du navire ;
- c) Impossibilité de réparer ;
- d) Défaut de nouvelles depuis plus de trois mois : la perte est réputée s'être produite à la date des dernières nouvelles.

Dans tous les cas, un procès-verbal de constat ou une procédure d'expertise pourra être initiée à la diligence de l'une ou l'autre partie.

Le délaissement ne peut être effectué au titre d'un événement survenu avant le début du voyage ou avant le début de la période d'assurance s'il s'agit d'une police à temps.

Article 141.- Le délaissement doit être fait aux assureurs dans le délai de deux mois à partir du jour de la réception de la nouvelle de la perte ou de l'avarie qui y ouvre droit, ou dans les deux mois à partir de l'expiration du délai prévu au cas d) de l'article 140 ci-dessus.

Article 142.- Dans le cas où le délaissement peut être fait, et dans le cas de tout accident au risque de l'assureur, l'assuré est tenu de signifier à l'assureur les avis reçus.

La signification doit être faite dans les trois jours francs de la réception des avis.

Article 143.- Dans le cas d'une assurance à temps limité, après l'expiration du délai prévu à l'article 141 ci-dessus, la perte du navire est présumée arrivée pendant le temps de l'assurance.

Article 144.- L'assuré peut, par signification mentionnée à l'article 142 ci-dessus ou faire le délaissement avec sommation à l'assureur de payer la somme assurée dans le délai fixé au contrat, ou se réserver de faire le délaissement dans les délais fixés par l'article 141.

Article 145.- L'assuré est tenu, en faisant le délaissement, de déclarer toutes les assurances contractées sur le navire et sur le chargement ; faute de quoi le délai de paiement qui doit commencer à courir le jour du délaissement, sera suspendu jusqu'au jour où il fera notifier ladite déclaration, sans qu'il en résulte aucune prorogation du délai établi pour former l'action en délaissement.

Article 146.- Si l'époque du paiement n'est pas prévue dans le contrat, l'assureur est tenu de payer l'assurance trois mois après la signification du délaissement.

Article 147.- Les actes justificatifs du chargement et de la perte sont signifiés à l'assureur avant qu'il puisse être poursuivi pour le paiement des sommes assurées.

L'assureur est admis à la preuve des faits contraires à ceux qui sont consignés dans les attestations. L'admission à la preuve ne suspend pas l'obligation de l'assureur au paiement provisoire de la somme assurée, à la charge pour l'assuré de lui donner caution. L'engagement de la caution est éteint après deux années révolues, s'il n'y a pas eu de poursuite.

Article 148.- Le délaissement étant signifié et accepté ou jugé valable, les effets assurés appartiennent à l'assureur à partir de la date de délaissement, sous réserve du droit pour l'assureur de refuser le transfert de propriété en application de l'article 126 du présent code.

L'assureur ne peut, sous prétexte du retour du navire, se dispenser de la somme assurée.

Article 149.- Le fret des effets sauvés, quand même il aurait été payé d'avance, fait partie du délaissement du navire, et appartient également à l'assureur, sans préjudice des droits des créanciers de l'expédition, et de ceux de l'équipage pour ses salaires.

Article 150.- Les dispositions de la présente section sont également applicables aux contrats d'assurance concernant le navire qui n'est assuré que pour la durée de son séjour dans les ports, rades ou autres lieux, qu'il soit à flot ou en cale sèche. Elles sont applicables aux navires en construction.

Section 6.- Assurance sur facultés

Article 151.- Les marchandises sont assurées soit par une police n'ayant d'effet que pour un voyage, soit par une police dite flottante.

Article 152.- Les marchandises sont assurées sans interruption en quelque endroit où elles se trouvent, dans les limites du voyage défini par la police.

Lorsqu'une partie du voyage est effectuée par voie terrestre, fluviale ou aérienne, les règles de l'assurance maritime sont applicables à l'ensemble du voyage.

Article 153.- Quel que soit le risque couvert, l'assureur n'est pas garant :

- a) Des freintes de routes ;
- b) Des dommages résultant de l'insuffisance des emballages de la marchandise.

Article 154 .- La valeur assurée ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminées : soit par le prix d'achat, ou et à défaut par le prix courant aux temps et lieu de chargement augmenté de tous les frais jusqu'à destination et du profit espéré ; soit par la valeur à destination à la date d'arrivée ou, si les marchandises n'arrivent pas, à la date à laquelle elles auraient dû arriver ; soit si les marchandises ont été vendues par l'assuré, par le prix de vente augmenté s'il y a lieu des majorations stipulées au contrat de vente.

Article 155.- Dans la police flottante, l'assuré s'oblige à déclarer à l'assureur, et l'assureur s'oblige à accepter en aliment dans le cadre de la police :

- a) Toutes les expéditions faites pour le compte ou en exécution des contrats d'achat ou de vente mettant à sa charge l'obligation d'assurer ;
- b) Toutes les expéditions faites pour le compte de tiers qui auront laissé à l'assuré le soin de pourvoir à l'assurance, si l'assuré est intéressé à l'expédition comme commissionnaire, consignataire ou autrement. L'intérêt de l'assuré qui ne consiste que dans l'exécution de l'ordre d'assurance confiée par un tiers ne donne pas droit à l'application de la police.

Article 156.- Ces expéditions sont couvertes, au premier cas mentionné à l'article précédent, 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, au second cas, à compter de la déclaration.

Article 157.- Le délaissement des facultés peut être effectué dans les cas où les marchandises sont :

- a) Perdues totalement ;
- b) Perdues ou détériorées à concurrence des trois quarts de leur valeur ;
- c) Vendues en cours de route pour cause d'avaries matérielles des objets assurés par suite d'un risque couvert.

Il peut également avoir lieu dans les cas :

- a) D'innavigabilité du navire si l'acheminement des marchandises, par quelque moyen que ce soit, n'a pu être effectué dans un délai de trois mois à partir de l'immobilisation du navire ;
- b) De défaut de nouvelles du navire depuis plus de trois mois.

Dans tous les cas, un procès-verbal de constat ou une procédure d'expertise peut être initiée à la diligence de l'une ou de l'autre partie.

Article 158.- Les règles générales applicables à l'acte de délaissement telles que décrites dans le présent code sont applicables au délaissement des facultés.

Section 7.- Assurance de responsabilité

Article 159.- L'assurance de responsabilité ne donne droit au remboursement à l'assuré que dans la mesure où le tiers lésé a été indemnisé.

Article 160.- L'assurance de responsabilité qui a pour objet la réparation des dommages causés aux tiers par le navire ne produit d'effet qu'en cas d'insuffisance de la somme assurée par la police sur corps.

Article 161.- En cas de pluralité d'événements survenus pendant la durée de l'assurance de responsabilité, la somme souscrite au contrat d'assurance constitue la limite de l'engagement de l'assureur pour chaque événement.

CHAPITRE 11 DE LA RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE

Section 1.- De la limitation de la responsabilité du propriétaire de navire

Article 162.- L'expression « Propriétaire de navire », au sens du présent chapitre, désigne le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire.

Article 163.- Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier pour tout ce qui est relatif à l'expédition maritime.

Article 164.- Le propriétaire d'un navire peut cependant, même envers l'État, limiter sa responsabilité civile vis-à-vis des tiers pour les dommages en relation directe avec l'utilisation du navire.

Il n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Section 2.- Du fonds de limitation

Article 165.- Un arrêté de l'Exécutif statue sur les limites de responsabilité du propriétaire du navire résultant de l'application des dispositions du présent chapitre ainsi que du fonds de limitation y relatif et de la manière de calculer la limite de responsabilité à l'égard des créances autres que celles des passagers.

CHAPITRE 12 DES ÉPAVES MARITIMES

Article 166.- Constituent des épaves maritimes :

- a) Les navires, engins flottants et aéronefs abandonnés en état d'innavigabilité dans les eaux territoriales, ou ramenés dans ces eaux ou dans les ports ;
- b) Les embarcations, agrès ou autres appareils abandonnés, qui proviennent de ces navires et aéronefs ;
- c) Et généralement, tout objet dont le propriétaire a perdu la possession, qui est, soit échoué sur le rivage, soit trouvé dans les eaux territoriales, ou tiré du fond de la haute mer et ramené dans les eaux territoriales.

Article 167.- Toute personne qui découvre ou ramène une épave doit, dans le plus bref délai, en faire la déclaration au bureau du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SE-MANAH) le plus proche.

Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) prend toute mesure qu'il juge utile pour la garde et la conservation de l'épave, conformément aux lois nationales en vigueur.

Elle effectue la publicité nécessaire pour tenter de retrouver le propriétaire, notamment par deux publications à quinze jours d'intervalle dans au moins deux journaux paraissant dans la localité de découverte de l'épave ou de la République.

Si le propriétaire est connu, le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SE-MANAH) lui notifie la découverte par voie administrative.

La remise au propriétaire a lieu après versement par celui-ci d'une indemnité de 20 % de la valeur estimée de l'épave au Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) pour frais de garde, et d'une indemnité au sauveteur. Il reste entendu que les frais de remorquage sont à la charge du propriétaire.

La valeur estimée de l'épave est fixée par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) après avis des ministères chargés de l'Environnement et de la Culture. En cas de contestation, une expertise aux frais du propriétaire en décidera.

L'indemnité au sauveteur est fixée par voie d'accord amiable, ou par le tribunal du lieu de la découverte saisi, si les intéressés n'arrivent pas à un accord.

Le propriétaire qui ne revendique pas l'épave dans un délai de trois mois après que la découverte lui en a été notifiée ou qui n'enlève pas l'épave après mise en demeure à lui faite par l'administration, ou qui n'acquitte pas l'indemnité de

garde due au Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH), est déchu de ses droits sur l'épave.

Article 168.- Les épaves dont le propriétaire reste inconnu à l'expiration d'un délai de trois mois à partir de la publication de la découverte de l'épave ou dont le propriétaire est déchu de ses droits dans les conditions fixées au dernier alinéa de l'article 167 ci-dessus, reviennent à l'État.

Elles peuvent être vendues aux enchères, à la diligence du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH), au profit du Trésor public selon les règles de la vente à l'encan et les procédures y relatives en vigueur, si elles ne sont pas déclarées patrimoine national par les instances compétentes.

Sur le produit de la vente, il sera prélevé et versé :

- a) Une indemnité de vingt pour cent (20%) de la valeur nette de la vente au Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) au titre des frais de garde de l'épave ;
- b) Une indemnité de 20% de la valeur nette de la vente à l'Autorité portuaire nationale (APN) dans le cas des navires abandonnés ;
- c) Une indemnité à celui qui a trouvé, ramené ou renfloué l'épave, dont le montant sera fixé par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) en fonction des efforts et mérites du sauveteur. En aucun cas, ladite indemnité ne peut excéder 20 % du prix de vente de l'épave.

La balance est versée au Trésor public.

Article 169.- Le propriétaire d'une épave présentant un danger ou un obstacle pour la navigation ou pour l'environnement à l'obligation de l'enlever dans les plus brefs délais possibles, et en tout cas dès que mise en demeure lui en est faite par l'Autorité maritime.

La mise en demeure est adressée au propriétaire par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) ou par l'Autorité portuaire nationale (APN) si l'épave dangereuse se trouve dans un port relevant de sa compétence.

Si la mise en demeure reste infructueuse, l'Administration peut faire elle-même enlever l'épave aux frais et aux risques du propriétaire.

En cas d'urgence et de péril imminent pour la navigation ou l'environnement, l'Administration peut prendre d'office et sans formalité préalable toute mesure nécessaire pour faire cesser le danger, y compris la destruction de l'épave.

Dans tous les cas prévus par le présent article, le propriétaire se trouve déchu de ses droits sur l'épave et devra répondre de tout préjudice causé par cette dite épave.

Article 170.- Font partie du patrimoine national toutes épaves antiques et toutes celles répertoriées et classées par le ministère chargé de la Culture.

Toute épave de plus de cent ans d'âge est classée épave antique.

Les épaves antiques sont propriété de l'État et ne peuvent être extraites de leur site sans l'accord de l'Institut de Sauvegarde du Patrimoine national (ISPAN) qui fixe les conditions de leur renflouement.

TITRE V DE LA NAVIGATION MARITIME

CHAPITRE 1 DÉFINITION, ZONES ET GENRES DE NAVIGATION

Article 171.- Les navigations effectuées à titre professionnel comprennent :

- a) La navigation au commerce ;
- b) La navigation à la pêche ;
- c) La navigation de recherche hydrographique, océanographique ou scientifique ;
- d) La navigation de plaisance.

Aucun navire ne peut se livrer à l'exercice des activités énumérées ci-dessus s'il n'est titulaire d'un rôle d'équipage délivré par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) précise les conditions et les modalités de délivrance et de renouvellement du rôle d'équipage. Il fixe et perçoit également les frais de rôle.

Ces formalités ne s'appliquent pas aux embarcations se livrant à la pêche traditionnelle telle que définie par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Article 172.- La navigation au commerce est celle effectuée par des navires exerçant une activité commerciale de transport de marchandises ou de passagers dans les eaux maritimes, ou une activité connexe.

Elle comprend :

- a) Le cabotage national (entre ports haïtiens seulement) ;
- b) Le cabotage international, effectué entre ports haïtiens et ports étrangers à l'intérieur d'un quadrilatère délimité comme suit :
 - 1) Au Nord : le 27ème degré de latitude Nord ;
 - 2) Au Sud : le 9ème degré de latitude Nord ;
 - 3) À l'Est : le 59ème degré de longitude Ouest ;
 - 4) À l'Ouest : le 90ème degré de longitude Ouest.
- c) Le long cours, effectué en dehors des limites énoncées ci-dessus.

Les grandes catégories de navigation définies au présent article ne préjudicient pas à la délimitation de zones de navigation plus restreintes qui pourront être assignées aux navires en fonction de leur équipement de sécurité.

Article 173.- La navigation à la pêche maritime comprend :

- a) La navigation à la pêche côtière, effectuée par des navires dont la durée des sorties n'excède habituellement pas vingt-quatre (24) heures ;
- b) La navigation à la pêche hauturière, pratiquée par des navires dont la durée des sorties excède habituellement vingt-quatre (24) heures.

Article 174.- La navigation de recherche océanographique ou scientifique est pratiquée :

- a) Soit dans les eaux sous juridiction nationale (y compris la zone économique exclusive) ;
- b) Soit dans les eaux internationales.

Les activités de recherche dans les eaux sous juridiction nationale sont réservées aux navires haïtiens. Dans certains cas, une autorisation dûment motivée peut être accordée à des navires étrangers par le ministère chargé des Transports, sur avis des ministères chargés de la Justice, de l'Environnement, et de l'Intérieur, et après consultation du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Article 175.- Un arrêté de l'Exécutif, pris sur une base intersectorielle, fixe en tant que besoin, notamment dans le domaine des industries extractives des ressources du fond marin, les conditions d'exercice des activités pratiquées dans les eaux sous juridiction nationale par des plates-formes ou engins flottants autres que des navires.

Article 176.- La navigation de plaisance est une navigation effectuée sans but lucratif. Les navires de plaisance ne sont pas assujettis à la possession d'un rôle d'équipage, sauf s'il y a à bord des marins salariés.

Les règles spécifiques applicables à la navigation de plaisance sont précisées au chapitre 8 du présent titre.

CHAPITRE 2

RÈGLES POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER

Article 177.- Les règles pour prévenir les abordages en mer sont celles du règlement international adopté par la convention internationale de Londres du 20 octobre 1972, telle qu'amendée.

Article 178.- Les dites règles s'appliquent à tous les navires, y compris les navires de guerre et autres bâtiments de l'État, dans les eaux territoriales haïtiennes.

CHAPITRE 3

RÈGLES APPLICABLES EN CAS D'ABORDAGE ET AUTRES ACCIDENTS DE MER

Article 179.- L'abordage peut être constitué non seulement par une collision, mais par tout dommage directement ou indirectement provoqué par un navire à un autre navire, notamment au cours d'une manœuvre.

En cas d'abordage dans les eaux maritimes, il y a obligation d'assistance mutuelle à la charge des capitaines de chacun des navires impliqués dans l'abordage.

Article 180.- Les règles de responsabilité civile en cas d'abordage sont déterminées par les dispositions du code de commerce et celles de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et les règles pour prévenir les abordages en mer.

Article 181.- En cas d'abordage ou autre accident de mer, une enquête nautique est ouverte par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) en vue de dégager les responsabilités pénales susceptibles d'être mises en jeu.

Il n'y a pas lieu à enquête nautique lorsque l'accident s'est produit en dehors des eaux territoriales sans qu'aucun navire haïtien n'y soit impliqué, et sans qu'aucun intérêt national n'ait été atteint.

Article 182.- Le rapport d'enquête nautique est transmis au Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) qui saisit, s'il y a lieu, le procureur de la République territorialement compétent pour les suites que de droit.

Article 183.- Outre le rapport d'enquête établi en application des dispositions des articles ci-dessus, le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) adresse à l'OMI un rapport de circonstance. Copie de ce rapport est adressée aux autorités maritimes des autres États concernés par l'incident.

CHAPITRE 4

DE L'ASSISTANCE ET DU SAUVETAGE EN MER

Article 184.- L'assistance aux personnes se trouvant en danger en mer est due par toute personne qui peut l'apporter sans courir elle-même de risque majeur.
L'assistance aux personnes est gratuite.

Article 185.- Hormis le cas d'abordage prévu par le présent code le sauvetage des biens naufragés ne constitue pas une obligation.

Toute personne qui porte assistance à des biens menacés de se perdre en mer, et qui en assure le sauvetage, peut prétendre à une rémunération conformément à ce qui est pratiqué sur le plan international.

Article 186.- Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH), en coopération avec la Police nationale d'Haïti, assure la responsabilité des opérations de recherche et de sauvetage en mer. Elle peut requérir à cet effet tous les moyens nécessaires, publics ou privés.

Article 187.- Dans le cadre de l'application du présent chapitre et en conformité avec la législation en vigueur, le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) met sur pied un Centre de Recherche opérationnelle, de Surveillance et de Sauvetage en mer (CROSS), dont les règles de fonctionnement seront fixées par la Direction générale de cette institution notamment en ce qui concerne la veille, la transmission des alertes et la mobilisation des moyens en cas d'opération de recherche, d'assistance ou de sauvetage.

CHAPITRE 5 DES AVARIES, DU JET ET DE LA CONTRIBUTION

Article 188.- Sont réputées avaries les dommages occasionnant des dépenses extraordinaires faites pour le navire ou la cargaison, depuis leur chargement ou départ jusqu'à leur retour ou déchargement.

Les avaries sont de deux classes : avaries grosses ou communes et avaries simples ou particulières.

Les avaries, le jet et la contribution sont régis par les dispositions des titres XI et XII du code de commerce qui leur sont applicables.

CHAPITRE 6 DE LA SIGNALISATION ET DES RADIOCOMMUNICATIONS MARITIMES

Article 189.- Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) est chargé des installations de signalisation maritime. Il fixe et perçoit le montant des droits de signalisation dus par les usagers.

Article 190.- Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) indique le type d'équipements de radiocommunications exigibles à bord des navires battant pavillon national. Il définit les systèmes de veille et de réception des appels de détresse dont doivent disposer les ports et les autres organismes impliqués dans le dispositif de sécurité maritime, ainsi que les zones couvertes par les équipements de télécommunication inclus dans ces systèmes.

Une veille permanente VHF couvrant l'ensemble de la zone littorale jusqu'à une distance de vingt milles marins de la côte, et comportant un dispositif de sélection numérique des appels de détresse, doit être mise en place au minimum.

CHAPITRE 7 DE L'INFORMATION NAUTIQUE ET DES INFORMATIONS À FOURNIR PAR LES NAVIRES

- Article 191.-** Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) informe les navires, par les moyens de télécommunication appropriés, des dangers, obstacles à la navigation, ou des restrictions particulières intéressant la circulation maritime dans les eaux sous juridiction nationale. Il diffuse également aux navires les informations météorologiques intéressant la navigation.
- Article 192.-** Les opérateurs maritimes sont tenus de faire précéder les mouvements (entrée, séjour, sortie, à l'exception du simple transit) des navires ou engins flottants dans les eaux haïtiennes d'une information sur le mouvement en question auprès du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).
- Article 193.-** Les règlements de police portuaire édictés par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) prévoient les formalités et documents qui peuvent être exigés des navires à l'entrée et à la sortie des ports haïtiens.

CHAPITRE 8 DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE

Section 1.- Caractéristiques générales des navires de plaisance

- Article 194.-** Est réputée navigation de plaisance toute navigation effectuée sans but lucratif, par des navires à bord desquels sont embarquées à titre gratuit des personnes pratiquant cette navigation dans un but de loisir ou de sport.
- Article 195.-** Ne sont pas considérés comme navires de plaisance les engins de sport ou de loisirs nautiques qui ne répondent ni à la définition de l'article 2 du présent code, ni aux caractéristiques techniques d'un navire.
- Ces engins ne devront pas s'éloigner à plus de cinq cents (500) mètres du rivage, et leurs évolutions pourront faire l'objet de restrictions locales dans un but de protection des activités balnéaires.
- Article 196.-** Est navire de plaisance à voile tout yacht dont la voilure constitue le mode principal de propulsion.
- S'il est équipé d'un moteur, il restera considéré comme voilier si la surface de sa voilure et la puissance de son moteur se situent respectivement dans la limite des rapports exprimés par les formules suivantes :

$$\text{Racine carrée de } \left(\frac{L \times D}{S} \right) \text{ égal ou supérieur à } 5,5$$

et, $\frac{P \times 1,36}{D}$ inférieure à 9

Il est considéré comme mixte si :

$$\frac{S}{L \times D} \text{ égal ou supérieur à } 3$$

et, $\frac{P \times 1,36}{D}$ égal ou supérieur à 9

Dans lesquelles :

- a) **S** est la surface totale de la voilure (spinnaker exclu), en mètres carrés ;
- b) **L** est la longueur de la coque, en mètres ;
- c) **D** est le déplacement lège, en tonnes ;
- d) **P** est la puissance totale des moteurs de propulsion, en kilowatts.

Tout navire de plaisance à voile doté de moteurs ne répondant pas aux normes ci-dessus est considéré comme navire de plaisance à moteur défini ainsi : navire dont un ou plusieurs moteurs constituent le mode principal de propulsion.

Article 197.- Est capitaine ou « skipper » d'un navire de plaisance la personne qui exerce la responsabilité de la conduite du navire.

Est considérée comme membre de l'équipage toute personne à bord qui participe à la conduite, au fonctionnement ou à l'entretien des installations du navire en qualité de marin professionnel salarié.

Toute autre personne présente à bord est considérée comme équipier.

Section 2.- Des navires de plaisance haïtiens

Article 198.- Tout navire de plaisance de jauge brute au moins égale à 10 stationné en permanence dans les eaux haïtiennes, et dont le propriétaire a sa résidence principale en Haïti, ou dont la Société propriétaire a son siège ou son principal établissement en Haïti, est astreint à battre pavillon haïtien. Le pavillon haïtien s'obtient selon les modalités prévues par le présent code. Toutefois, l'engagement relatif à la nationalité de l'équipage ne sera pas exigé.

Article 199.- Les navires de plaisance sont soumis à immatriculation dans les conditions prévues par le présent code.

Toutefois, l'obligation d'immatriculation ne s'applique pas :

- a) Aux navires à voile de moins de six (6) mètres hors tout ;
- b) Aux navires à moteur de moins de dix chevaux vapeur (10 CV).

Les droits d'immatriculation des navires de plaisance sont fixés et perçus par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) selon un barème particulier.

Ces navires sont, en outre, assujettis à une redevance annuelle, pour les navires à voile sur la longueur, et pour les navires à moteur sur la puissance. Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) détermine également le barème de cette taxe et en assure la perception.

Article 200.- La loi fixe les règles spécifiques de sécurité applicables aux navires de plaisance.

Tout navire de plaisance immatriculé en Haïti doit posséder un certificat d'immatriculation, valable pour un an, qui lui est délivré et renouvelé par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) après visite et selon les modalités prévues au présent code.

Toutefois, seuls les navires de plaisance de plus de douze (12) mètres de longueur sont assujettis à une visite annuelle effective.

Article 201.- Les navires de plaisance haïtiens doivent porter de façon lisible, à la poupe l'inscription de leur nom et de leur port d'immatriculation. En outre, les navires à moteur doivent porter, à l'avant et de chaque bord, leur numéro d'immatriculation.

Section 3.- De la carte de circulation et du permis de conduire des navires de plaisance

Article 202.- Doit être muni d'une carte de circulation tout navire de plaisance haïtien ou engin de sport nautique d'une jauge brute supérieure à 2 tonnes, n'ayant à bord aucun personnel professionnel maritime salarié.

La forme, les conditions d'établissement, de délivrance et de renouvellement des cartes de circulation sont fixées par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Article 203.- Les sociétés de navigation de plaisance ou de sport nautique reçoivent une carte de circulation collective pour les bateaux ou engins de sports nautiques qu'elles possèdent et qui sont utilisés exclusivement par les membres de la société.

Le même titre est délivré aux entreprises qui louent des engins de sport nautique.

Article 204.- Toute personne exerçant effectivement la conduite d'un navire de plaisance haïtien à moteur, d'une puissance au moins égale à dix chevaux vapeur (10 CV), doit être titulaire d'un permis délivré par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Toute personne de nationalité étrangère conduisant un navire de plaisance dans les eaux haïtiennes doit être titulaire soit d'un permis haïtien, soit d'un permis valide délivré par l'État dont elle est ressortissante.

Article 205.- Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) fixe les conditions et modalités de délivrance du susdit permis ainsi que les programmes de l'examen à passer par les candidats devant un inspecteur agréé.

Section 4.- Dispositions applicables aux navires de plaisance étrangers

Article 206.- Dans les eaux et ports haïtiens, les navires de plaisance étrangers sont soumis aux règlements relatifs à la police de la navigation et à la police portuaire, ainsi que, d'une façon générale, à toutes les dispositions d'ordre public prévues par le présent code, et par d'autres lois de police ou règlements en vigueur en Haïti.

Article 207.- Les règlements portuaires prévoient les formalités auxquelles seront assujettis les navires de plaisance étrangers et les personnes présentes à bord à leur arrivée dans un port haïtien et au départ d'un port haïtien, ainsi que les contrôles susceptibles d'être opérés à l'égard de ces navires par les autorités compétentes.

TITRE VI LES GENS DE MER

Article 208.- Sont des gens de mer les personnes qui prêtent à bord d'un navire les services inhérents à la navigation en exécution d'un contrat d'engagement maritime.

Article 209.- Est considéré comme armateur au sens prescrit par l'article 2 du présent code, tout particulier, toute entreprise publique ou privée pour le compte duquel un navire est armé.

CHAPITRE 1 DU STATUT SPÉCIAL DU CAPITAINE

Article 210.- Le capitaine est le responsable du navire sur le plan nautique et commercial. Il est le mandataire légal de l'armateur du navire. Ce dernier a le droit de le congédier sans indemnité, sauf clause contraire expresse mentionnée dans le contrat d'engagement du capitaine.

Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, il peut exiger le remboursement de sa quote-part en capital, dont le montant sera fixé par experts désignés à l'amiable ou, en cas de désaccord, par la chambre des affaires commerciales du tribunal compétent.

Article 211.- Le capitaine est tenu des obligations prévues aux articles 263 à 269, 271 à 274, 277 à 279, 283 à 288 du code de commerce.

Article 212.- Le capitaine a autorité sur l'ensemble des personnes présentes à bord.

Sans préjudice des mesures de licenciement ultérieures, le capitaine peut prendre à l'égard des membres de l'équipage placés sous son autorité les sanctions suivantes en cas de manquement dans l'exécution du service ou de faute contre la discipline de bord :

- a) En cas de faute légère : avertissement ;
- b) En cas de faute grave : blâme, suspension de fonction ou de salaire pendant 8 jours au maximum.

Constituent des fautes graves :

- a) Tout fait constitutif d'une infraction pénale ;
- b) L'ivresse pendant le quart ;
- c) Les insultes ou outrages envers un supérieur hiérarchique ;
- d) Les troubles causés à l'ordre public à bord ;
- e) Le retard de plus d'une heure à prendre son service à bord, non justifié par une cause non imputable à l'intéressé ;
- f) Les récidives de fautes légères, à partir de la troisième.

Tous les autres manquements à la discipline constituent des fautes légères.

Si le navire se trouve à son port d'attache, le capitaine peut en outre congédier le marin qui a commis une faute grave, en application des dispositions du code du travail relatives aux gens de mer.

Article 213.- Si une infraction pénale, quelle qu'elle soit, est commise à bord alors que le navire se trouve en mer, le capitaine effectue une enquête préliminaire, prend les mesures nécessaires pour s'assurer de la personne du coupable ou du suspect, et le remet aux autorités judiciaires du premier port haïtien touché.

Toutefois, s'il s'agit d'un flagrant délit commis dans les eaux territoriales d'un État étranger, et que le navire vient à toucher un port de cet État, le capitaine devra remettre le coupable aux autorités du port de relâche, après accord du consul d'Haïti s'il en existe un.

S'agissant d'une contravention, le capitaine apprécie souverainement les mesures à prendre.

Article 214.- Tous les faits relatifs à la discipline ou aux infractions commises à bord, ainsi que les mesures ou sanctions prises par le capitaine à cet égard, doivent être consignés sur le registre de bord. Ce registre doit être visé annuellement par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Les recours des marins contre les sanctions infligées par le capitaine sont portés devant le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH). La prescription des actions en matière disciplinaire est de un an à compter de la date des faits incriminés.

Article 215.- Le capitaine est investi des pouvoirs d'officier d'état civil pour les événements survenus à bord alors que le navire se trouve en mer. À ce titre, il enregistre les naissances et les décès, avec indications des heures et des lieux de l'événement, aux fins de transcription sur les registres de l'état civil du premier port haïtien touché.

La mention de ces événements visés au présent article est portée par le capitaine au registre de bord, sous sa signature et celle de deux témoins.

Des extraits du registre sont délivrés, sur leur demande, aux parents, et s'il s'agit d'un décès, au conjoint survivant ou autres ayants droit. Dans tous les cas un extrait est adressé par le capitaine aux autorités chargées de l'état civil du premier port haïtien touché.

En cas de décès, le capitaine doit par ailleurs dresser en double exemplaire l'inventaire des biens détenus à bord par le défunt, sous sa signature et celle de deux témoins. Un exemplaire de l'inventaire sera annexé au registre de bord, l'autre exemplaire sera adressé ou remis au Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) pour les suites de droit.

Si le conjoint, un ascendant ou un descendant du défunt est présent à bord, les effets inventoriés lui seront remis par le capitaine, contre décharge portée sur l'inventaire.

Dans le cas contraire, le capitaine prendra toutes mesures conservatoires utiles concernant les biens, en vue de leur remise ultérieure à la succession par l'intermédiaire du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Le capitaine recueillera le testament olographe du défunt, s'il en existe un, l'acheminera au Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) qui lui-même remettra ledit testament au doyen du tribunal compétent pour les suites légales.

CHAPITRE 2

DES CONDITIONS D'ACCÈS À LA PROFESSION

Article 216.- Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) tient le fichier des gens de mer. Chaque marin enregistré au fichier reçoit un livret professionnel maritime.

Sont obligatoirement enregistrés :

- a) Les élèves issus d'un cycle de formation maritime et candidats à l'embarquement, y compris en qualité d'élève ;
- b) Tout marin titulaire d'un engagement sur un navire haïtien ou étranger.

Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) enregistre sur la fiche de chaque marin les embarquements successifs, ainsi que les titres de qualification professionnelle obtenus.

Article 217.- Pour effectuer l'inscription sur le registre des gens de mer, le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) exige de tout candidat qu'il réunisse les conditions ci-après :

- a) Avoir l'âge minimum de 16 ans, ou 15 ans si l'intéressé est admis dans un cycle de formation maritime ;
- b) Justifier de sa bonne moralité par un certificat délivré par le tribunal de paix ;

- c) Justifier d'une promesse d'embarquement d'un armateur ;
- d) Justifier de son aptitude physique à la profession par un certificat établi par un médecin agréé.

Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) précise les normes d'aptitude physique requises en conformité avec les dispositions des conventions internationales de l'Organisation internationale du travail (OIT) en vigueur.

Article 218.- Le marin peut être radié du registre des gens de mer, de façon provisoire ou définitive dans les cas ci-après :

- a) En cas de condamnation à une peine d'emprisonnement d'au moins 6 mois;
- b) En cas d'incapacité physique constatée par un médecin agréé ;
- c) En cas de cessation de la navigation depuis au moins 3 ans ;
- d) En cas de faute professionnelle grave mettant la vie des personnes en danger.

CHAPITRE 3 DES FONCTIONS À BORD

Article 219.- Est officier à bord d'un navire, tout membre de l'équipage du navire investi d'une fonction de responsabilité dans la conduite du navire, ou de son appareil propulsif, ou à bord des navires équipés d'une station radiotélégraphique dans le fonctionnement de ladite station.

Article 220.- Nul ne peut occuper à bord d'un navire les fonctions d'officier s'il n'est titulaire d'un brevet approprié. En cas de pénurie d'officiers ayant le brevet requis, le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) peut toutefois accorder des dérogations en faveur d'officiers détenteurs d'un brevet du niveau immédiatement inférieur au brevet requis, dans les conditions prévues par la législation en vigueur.

Article 221.- Les matelots qualifiés, ayant suivi un cycle de formation à cet effet, bénéficient d'une priorité à l'embarquement dans leur spécialité à bord des navires de commerce et de pêche.

Article 222.- À bord de tout navire haïtien, le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) fixe un effectif minimum, dans chaque catégorie de fonction. Cet effectif doit être suffisant pour garantir la sécurité de la navigation et le respect des règles relatives à la durée du travail.

Article 223.- Les dispositions du présent chapitre seront adaptées au besoin par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) dans le cas des navires en bois de construction traditionnelle et des embarcations de moins de 6 mètres effectuant une navigation en vue des côtes.

Article 224.- À l'occasion des visites du navire effectuées en application du présent code, et le cas échéant à l'occasion de toute visite inopinée, les agents habilités par l'Autorité maritime s'assurent que l'effectif des gens de mer présents à bord :

- a) Correspond aux personnes inscrites au rôle d'équipage du navire ;
- b) Répond aux normes de qualification professionnelle en vigueur, notamment en ce qui concerne les personnes embarquées dans les fonctions d'officier ;
- c) Est suffisant pour permettre une exploitation du navire en toute sécurité. Ce dernier point sera apprécié par référence aux directives d'exploitation mentionnées dans les résolutions annexées à la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

CHAPITRE 4

DE LA FORMATION ET DE L'EXÉCUTION DU CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME

Section 1.- De la Formation du contrat d'engagement

Article 225.- Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin, 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 par celles du code du travail dans la mesure où ce dernier ne contient pas de dispositions contraires.

Article 226.- Le présent code est applicable aux engagements conclus pour tout service à accomplir à bord d'un navire haïtien. Il n'est pas applicable aux marins haïtiens engagés pour servir sur un navire étranger.

Article 227.- Le contrat d'engagement doit être conclu par écrit et soumis au visa du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH). Son exécution est matérialisée par l'inscription du marin, avec ses dates d'embarquement, au rôle d'équipage du navire.

Le rôle d'équipage est ouvert par le capitaine pour la durée du voyage, ou au maximum pour une période annuelle. Ce rôle, visé par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH), est établi et tenu en deux exemplaires dont un lui est remis à l'expiration de la période de validité. Chaque mouvement d'embarquement ou de débarquement d'un marin, que ce soit au cours de la période de validité du rôle d'équipage ou à son désarmement, doit faire l'objet d'un avis signé par l'armateur ou le capitaine. Un exemplaire de cet avis est adressé au Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Article 228.- Le contrat d'engagement peut être conclu au voyage, ou pour une durée déterminée, ou à durée indéterminée.

Section 2.- Des obligations du marin envers l'armateur

Article 229.- Le marin doit accomplir son service dans les conditions déterminées par le contrat, les lois, les règlements et usages en vigueur.

Article 230.- Le marin est tenu de se rendre à bord du navire sur lequel il est embarqué aux jour et heure qui lui sont indiqués par l'armateur ou son représentant.

Article 231.- Sauf cas de force majeure et celui où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge, le marin n'est pas tenu, sauf convention contraire, d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il est engagé.

Article 232.- Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin qui n'est pas de service peut descendre à terre.

Article 233.- Le marin est tenu d'obéir aux ordres de ses supérieurs, concernant le service du navire, et d'avoir soin du navire et de la cargaison.

Il est tenu de travailler au sauvetage du navire, des débris des effets naufragés et de la cargaison.

Article 234.- Le marin est tenu d'accomplir, en dehors des heures de service, le travail de mise en état de propreté de son poste d'équipage, des annexes de ce poste, de ses objets de couchage, des ustensiles de plat, sans que ce travail puisse donner lieu à allocation supplémentaire.

Article 235.- En l'absence d'une clause du contrat l'y autorisant, le marin ne peut, sous aucun prétexte, charger dans le navire aucune marchandise pour son propre compte, sans l'autorisation de l'armateur ou de son représentant.

En cas d'infraction aux dispositions du paragraphe précédent, le marin contrevenant est tenu de payer le fret au plus haut prix stipulé au lieu et à l'époque du chargement pour le même voyage et les marchandises de même espèce que celles qui ont été indûment chargées sur le navire, sans préjudice des dommages et intérêts. En outre, le capitaine a le droit de jeter à la mer les marchandises indûment chargées, si elles sont de nature à mettre en péril le navire ou la cargaison ou à faire encourir les amendes ou confiscations pour infractions soit aux lois douanières, soit aux règlements sanitaires.

Article 236.- Le travail à bord est organisé sur la base de huit heures par jour pendant six jours ou quarante-huit heures par semaine ou de manière équivalente sur une période autre que la semaine.

Des heures supplémentaires sont faites pour tenir compte des nécessités de l'exploitation des navires.

Sauf en ce qui concerne la navigation de pêche, et hors le cas de force majeure lorsque le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, la durée effective du travail ne peut en aucun cas dépasser douze heures par jour.

Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) fixe l'organisation du travail à bord, en fonction du genre de navigation effectuée, des différentes spécialités ainsi que des travaux exigibles du personnel.

Section 3.- Les obligations de l'armateur envers le marin

A.- Salaire

Article 237.- Le marin est rémunéré soit à salaire fixe, soit à profits éventuels, soit par une combinaison de ces deux modes de rémunération.

Tout contrat à la part ou au profit doit déterminer les dépenses et charges communes à déduire du profit pour former le produit net, ainsi que le nombre de parts revenant à chacun.

Article 238.- Le marin qui, étant de service, s'absente sans autorisation ou qui se trouve absent au moment où il aurait dû prendre son service perd le droit aux salaires pendant son temps d'absence.

En cas de rupture du contrat d'engagement par suite d'absences irrégulières du marin, le montant des salaires dus remis au Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) est déposé à un compte spécial : « Gens de mer ».

Article 239.- Si la rémunération de l'heure de travail normal n'est pas fixée par le contrat d'engagement maritime, celle-ci est laissée à la discrétion du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Article 240.- La rémunération de l'heure supplémentaire de travail est majorée de :

- 1) 25 % pour les heures faites au-delà de huit (8) heures par jour sans que la durée hebdomadaire du travail excède quarante-huit (48) heures, cette majoration étant incorporée dans le salaire mensuel de base ;
- 2) 50 % pour les heures supplémentaires effectuées au-delà de la quarante-huitième heure de la semaine ;
- 3) 100 % pour les heures supplémentaires effectuées les dimanches et jours fériés.

Un mode forfaitaire de rémunération de travail supplémentaire peut être prévu par le contrat sous réserve d'homologation par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Article 241.- Les salaires, profits et autres rémunérations des marins sont saisissables ou cessibles dans les conditions fixées par le code du travail.

Sont insaisissables pour quelque cause que ce soit :

- 1) Les vêtements sans exception des marins ;
- 2) Les instruments et autres objets appartenant aux marins servant à l'exercice de leur profession et les sommes dues au marin pour frais médicaux et pharmaceutiques.

B.- Repos et congés

Article 242.- Un repos complet d'une journée par semaine doit être accordé au marin lorsque l'engagement maritime est d'une durée supérieure à six jours. Une journée de repos hebdomadaire s'entend de vingt-quatre (24) heures de repos consécutifs comptés à partir de l'heure normale où le marin devait prendre son travail journalier.

Toutes les fois que le repos hebdomadaire n'a pu être donné à date, il doit être remplacé par un repos de vingt-quatre (24) heures soit au retour du navire au port d'attache, tête de ligne de retour habituel, soit par accord mutuel, au cours du voyage, dans un port d'escale.

Tout repos hebdomadaire non donné à la date convenue et qui n'a pu être compensé dans les conditions fixées ci-dessus, donne droit à un jour de congé payé s'ajoutant au congé annuel. Il pourra, selon accord préalable des parties, être compensé ou payé.

Tout travail d'une durée supérieure à deux (2) heures, effectué au cours d'un repos hebdomadaire, en suspend l'effet à moins que ce travail ne soit occasionné par un cas fortuit.

Article 243.- Les marins ont droit à un congé payé à charge de l'armateur calculé à raison de deux jours et demi ouvrables par mois d'engagement. Le congé donne droit à l'indemnité de nourriture et est pris en compte dans la durée des services effectifs.

C.- Nourriture et couchage

Article 244.- Le marin a droit à la nourriture pendant toute la durée de son inscription au rôle d'équipage. Les aliments fournis doivent être sains, de bonne qualité, en quantité suffisante, d'une valeur nutritive certaine et suffisamment variée.

Le marin a droit à la fourniture du matériel de couchage, d'ustensiles, de plat.

D.- Soins et régime de prévoyance sociale

Article 245.- Le marin est régi par le régime général de sécurité sociale qui lui assure les indemnités et prestations dans le cadre de son régime d'assurances. Toutefois, pour tenir compte des risques particuliers afférents au métier de marin, l'armateur complètera par une assurance spéciale et ce, jusqu'à guérison, consolidation, déclaration d'incurabilité ou de chronicité, et dans la limite de quatre (4) mois, les

indemnités et prestations versées par la caisse de sécurité sociale. Celles-ci couvriront intégralement le montant des salaires et, le cas échéant, les frais de nourriture ainsi que les frais médicaux et pharmaceutiques.

Article 246.- Le marin est payé de ses salaires et soigné aux frais de l'armateur s'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade pendant son embarquement.

À son débarquement ou à son retour en cas de rapatriement, le marin blessé ou malade non guéri bénéficie des dispositions prévues par l'article précédent.

E.- Rapatriement

Article 247.- Les frais de rapatriement du marin débarqué sont à la charge de l'armateur.
Le marin étranger est rapatrié dans son pays.

Article 248.- Le rapatriement comprend le transport, le logement et la nourriture du marin rapatrié.

Il ne comprend pas la fourniture des vêtements. Toutefois, le capitaine peut, en cas de nécessité, faire l'avance des frais de vêtements indispensables.

Article 249.- Le marin haïtien qui n'est pas débarqué ou qui n'est pas rapatrié à son port d'embarquement a droit à la conduite jusqu'à ce port.

Article 250.- En cas de défaillance de l'armateur, et notamment lorsqu'il abandonne le navire dans un port, les marins sont rapatriés par les soins du consul de l'État du pavillon, aux frais de l'armateur ou de l'exploitant du navire ou de son représentant dans le port, ou aux frais du consignataire du navire.

Article 251.- En cas de décès, les frais funéraires sont à la charge de l'armateur, dans les limites fixées par décision du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

CHAPITRE 5

DE LA RÉSILIATION DU CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME ET DES LITIGES EN MATIÈRE DE TRAVAIL MARITIME

Article 252.- Le contrat d'engagement prend fin par :

- 1) Le décès du marin ;
- 2) Le débarquement régulier du marin à l'expiration normale du contrat ;
- 3) L'accord mutuel des parties ;
- 4) La résiliation ou la rupture du contrat, notamment pour faute grave du marin ;
- 5) La mise à terre du marin nécessitée par une inaptitude physique dûment constatée par un médecin des gens de mer ou un médecin habilité à cet effet désigné par l'autorité maritime compétente ;

- 6) La vente, la prise, le naufrage ou l'innavigabilité du navire ;
- 7) La radiation du marin de la matricule des gens de mer.

Article 253.- Dans les cas énumérés de 1) à 3) à l'article précédent, il est dû au marin ou à ses ayants droit en cas de décès :

- 1) Le solde des salaires restant dû jusqu'à la cessation du service de l'intéressé, ou, dans le cas 1), jusqu'à la fin du mois au cours duquel est survenu le décès, ou jusqu'à la fin du voyage si celui-ci se termine avant la fin du mois du décès et si le marin décédé était engagé au voyage ;
- 2) La compensation des congés et repos non pris, ou non déjà compensés.

Article 254.- Dans les cas énumérés de 4) à 7) à l'article 252, il est dû au marin en sus des prestations mentionnées à l'article 253 ci-dessus :

- 1) Le délai de préavis (ou sa compensation) déterminé en application des dispositions du code du travail si le contrat d'engagement avait été conclu à durée indéterminée, ou en application du contrat conclu au voyage si ce dernier mentionne un tel délai ;
- 2) Une indemnité de licenciement fixée par accord amiable ou à défaut par le tribunal compétent.

Article 255.- Par exception aux dispositions de l'article précédent, il n'est dû aucun préavis ni indemnité de licenciement dans le cas où la rupture du contrat est motivée par une faute grave du marin.

Dans les cas de vente, prise, naufrage ou innavigabilité du navire, le préavis et l'indemnité de licenciement ne sont dus que si le marin n'est pas réemployé par l'acheteur sur le même navire en cas de vente, ou embarqué sur un autre navire par le même armateur dans les autres cas, et ce sans qu'il en résulte d'interruption dans les services du marin.

Article 256.- Dans tous les ports haïtiens, le capitaine d'un navire battant pavillon national a le droit de congédier un marin haïtien, en tenant compte le cas échéant des dispositions des articles 253 et 254 ci-dessus.

Dans tous les cas, la cause du congédiement doit être portée au rôle d'équipage.

Article 257.- Les litiges du travail concernant les gens de mer sont portés devant le tribunal du travail selon la procédure prévue par le code du travail. Toutefois, une conciliation préalable doit être tentée par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) ; cette dernière donne lieu, en cas d'accord, à l'établissement d'un procès-verbal signé par les parties ; en cas d'échec, le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) délivre aux parties un procès-verbal de non-conciliation qui leur permet de se pourvoir devant le tribunal du travail.

Article 258.- Les actions nées du contrat d'engagement maritime se prescrivent par un an à compter de la date de la fin du contrat d'engagement.

CHAPITRE 6

DE LA FORMATION ET DE LA QUALIFICATION PROFESSIONNELLE DES GENS DE MER

Article 259.- Hormis les emplois de matelot non qualifié, tout emploi à bord ne peut être occupé que par des marins ayant suivi avec succès une formation professionnelle appropriée.

Les fonctions d'officier à bord des navires de commerce ne peuvent être exercées que par des marins titulaires du brevet ou d'un certificat délivré par une école spécialisée dans le domaine.

Article 260.- Les brevets visés à l'article précédent sont les suivants pour ce qui concerne les emplois à bord des navires de commerce :

1)- Pour les fonctions du service pont :

- a) Capitaine au long cours, pour les fonctions de capitaine et de second à bord des navires de jauge brute supérieure à trois mille (3,000) ;
- b) Capitaine de la navigation maritime, pour les fonctions de capitaine et de second à bord des navires d'une jauge brute inférieure à trois mille (3,000) effectuant une navigation hauturière ;
- c) Capitaine côtier, pour les fonctions de capitaine et de second à bord des navires d'une jauge brute inférieure à cinq cents (500) effectuant des voyages à proximité du littoral ;
- d) Chef de quart, pour les fonctions de direction du quart à la passerelle, à bord des navires d'une jauge brute supérieure à cinq cents (500) ;
- e) Certificat de capacité, pour les fonctions de quart à la passerelle à bord des navires d'une jauge brute supérieure à cinq cents (500), et pour les fonctions de patron à bord des navires de faible tonnage, embarcations ou engin ne sortant pas des eaux abritées ;
- f) Certificat de matelot qualifié « Pont », pour les matelots appelés à faire partie d'une équipe de quart à la passerelle.

2)- Pour les fonctions du service machine :

- a) Officier mécanicien de 1ère classe, pour la fonction de chef mécanicien et second mécanicien à bord des navires d'une puissance propulsive supérieure à trois mille kilowatts (3000 KW) ;
- b) Officier mécanicien de 2ème classe, pour les fonctions de chef mécanicien et second mécanicien d'un navire dont la puissance propulsive est comprise entre sept cent cinquante et trois mille kilowatts (750 et 3000 KW) ;

- c) Officier mécanicien de 3ème classe, pour les fonctions de chef de quart machine à bord de tout navire de puissance propulsive égale ou supérieure à sept cent cinquante kilowatts (750 KW) ;
- d) Diéséliste, pour les fonctions de conduite des moteurs marins de puissance inférieure à sept cent cinquante kilowatts (750 KW) ;
- e) Certificat de matelot qualifié « machine », pour les matelots mécaniciens faisant partie d'une équipe de quart à la machine.

3)- Pour les fonctions d'opérateur radio :

- a) Brevet d'officier radioélectricien, pour tout officier chargé de diriger des tâches relatives au service radioélectrique à bord d'un navire ;
- b) Certificat de radiotéléphoniste, pour tout marin habilité à faire fonctionner une station radio téléphonique à bord d'un navire.

Article 261.- Les gens de mer occupant à bord des emplois qui ne sont pas directement liés à la conduite ou à l'exploitation technique du navire, notamment les agents du service général, doivent avoir le titre de formation professionnelle correspondant normalement à leur spécialité.

Article 262.- Pour ce qui concerne les emplois à bord des navires de pêche, les titres de qualification professionnelle exigibles sont les suivants :

- a) En ce qui concerne les fonctions du pont à bord des navires de pêche de plus de vingt-quatre mètres (24 m) de longueur :
 - 1) Capitaine de pêche, pour les fonctions de capitaine à bord d'un navire exploité dans des eaux illimitées ;
 - 2) Patron de pêche côtière, pour les fonctions de capitaine à bord de navires de pêche exploités dans la limite des 12 milles de la côte, ou de second à bord des navires exploités en eaux illimitées ;
 - 3) Chef de quart à la pêche, pour les fonctions d'officier chargé du quart à la passerelle d'un navire de pêche exploité dans les eaux illimitées ;
 - 4) Maître de pêche côtière, pour les fonctions de second ou d'officier chargé du quart à bord des navires de pêche exploités dans la limite des 12 milles de la côte.
- b) En ce qui concerne les fonctions de la machine à bord des navires de pêche de plus de vingt-quatre mètres (24 m) de longueur :
 - 1) Officier mécanicien à la pêche, pour les fonctions de chef ou de second mécanicien à bord des navires de pêche de puissance propulsive égale ou supérieure à sept cent cinquante kilowatts (750 kW) ;

- 2) Diéséliste à la pêche, pour les fonctions de chef ou de second mécanicien à bord des navires de puissance propulsive inférieure à sept cent cinquante kilowatts (750 kW).
- c) En ce qui concerne les fonctions de chargé des radiocommunications à bord de tout navire de pêche :
 - 1) Le certificat de radiotéléphoniste, avec la mention SMDSM, si le navire est équipé d'un matériel approprié à ce système.

Article 263.- Les programmes des examens et les conditions de délivrance des brevets et certificats mentionnés aux articles précédents sont fixés par décision du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) peut, d'autre part, reconnaître comme équivalents les titres de formation professionnelle maritime délivrés dans d'autres États, sous réserve que leurs établissements de formation soient reconnus par l'OMI.

Article 264.- Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) fixe :

- 1) En conformité avec les dispositions de la législation en vigueur, la forme des certificats délivrés ainsi que les modalités de leur visa et de leur validation périodique ;
- 2) Les brevets ou certificats exigés, et les programmes de formation nautique correspondant, pour les emplois à bord des navires de pêche de longueur inférieure à vingt-quatre (24) mètres.

Article 265.- Le service compétent du ministère chargé des Ressources naturelles fournit au Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH), en vue de leur incorporation dans les programmes de formation « pêche » prévus au présent chapitre, les éléments pédagogiques relatifs à la biologie, à la technologie et à la pratique de la pêche.

TITRE VII LE TRANSPORT MARITIME

CHAPITRE 1 DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS MARITIMES

Article 266.- Les activités de transport intéressant le commerce maritime de la République d'Haïti sont placées sous la tutelle conjointe du ministère chargé des Transports et du ministère chargé de l'Économie.

Le ministère chargé des Transports définit la politique nationale en matière de transports maritimes. Il s'appuie sur le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) pour la promotion du pavillon haïtien, la réglementation technique et le contrôle des navires et de la navigation, la formation des gens de mer ainsi que pour la prévention et la lutte contre la pollution provenant des navires.

Le ministère chargé de l'Économie assure la tutelle des activités du secteur sur le plan économique, en accord avec le ministère chargé du Commerce. Il veille, le cas échéant, à la répartition des cargaisons dans le cadre des réglementations en vigueur. En concertation avec le ministère chargé des Transports, il détermine le régime portuaire, les régimes douaniers et fiscaux applicables aux entreprises haïtiennes de transport maritime.

CHAPITRE 2

DU RÉGIME ÉCONOMIQUE DES TRANSPORTS MARITIMES

Article 267.- Les transports maritimes constituent l'un des services essentiels de l'économie nationale. À ce titre, ils sont éligibles au bénéfice du code des investissements, au titre des régimes spéciaux.

Article 268.- Les armements exploitant des navires haïtiens bénéficient de plein droit des avantages reconnus aux activités exportatrices.

Sous réserve que les navires de ces armements participent effectivement au trafic maritime international, ils bénéficieront de l'exemption légale de droits prévue par le code douanier.

Article 269.- La qualité de Compagnie maritime nationale est reconnue par le ministère chargé du Commerce, après consultation du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) et le ministère chargé de l'Économie, sur présentation d'une demande justifiée de l'armement intéressé.

Article 270.- Les compagnies maritimes nationales pourront participer à tous types d'associations reconnues par la loi et les conventions maritimes internationales en vigueur conformément à leurs intérêts.

Toutefois, l'application de cette disposition est subordonnée :

- a) À l'entrée d'au moins une compagnie nationale au sein des conférences de lignes régulières desservant Haïti, sous réserve du fonctionnement effectif de ces dernières ;
- b) À la mise en place, au besoin, d'un organisme national placé sous la tutelle du ministère chargé de l'Économie, et apte à contrôler les chargements à destination ou en provenance des ports haïtiens. La Loi précisera le cas échéant les modalités de constitution et de fonctionnement d'un tel organisme.

Article 271.- Le cabotage entre les ports haïtiens est réservé aux navires haïtiens. Toutefois, des dérogations peuvent être faites à des navires étrangers, après consultation des services compétents du ministère chargé des Finances, du ministère chargé du Commerce et du ministère chargé des Transports.

CHAPITRE 3 DE L’AFFRÈTEMENT

- Article 272.-** Le contrat d’affrètement, ou contrat de louage du navire, est régi par les dispositions du code de commerce qui lui sont applicables. Les différents types d’affrètement sont définis dans les articles ci-après.
- Article 273.-** L’affrètement au voyage est le contrat par lequel le loueur du navire, ou frèteur, met tout ou partie d’un navire armé en bon état de navigabilité à la disposition du preneur, ou affrèteur, en vue d’accomplir un ou plusieurs voyages.
- Article 274.-** L’affrètement à temps est le contrat par lequel le frèteur s’engage à mettre un navire armé et en bon état de navigabilité à la disposition de l’affrèteur pour un temps défini.
- Article 275.-** L’affrètement coque nue est le contrat de location du navire pour une période de temps déterminée, en vertu duquel le preneur a la pleine possession et l’entier contrôle du navire.
- Le frèteur et l’affrèteur sont solidairement responsables à l’égard des tiers.
- Article 276.-** Les dispositions concernant le fret, ou loyer du navire, sont contenues dans le titre VIII du code de commerce.

CHAPITRE 4 DU TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES

Section 1.- Objet et formation du contrat

- Article 277.-** Par le contrat de transport maritime, le chargeur s’engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d’un port à un autre.
- Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux transports de marchandises effectués au départ ou à destination d’un port haïtien.
- Article 278.-** Le connaissement est le document représentatif du contrat de transport maritime et des droits sur la marchandise qui en est l’objet. Il est négociable et transférable au profit d’un tiers, même en cours de transport de la marchandise.
- Le destinataire doit présenter un exemplaire du connaissement émis ou endossé à son nom pour prendre livraison de la marchandise.
- Article 279.-** Le transporteur ou son représentant doit délivrer au chargeur un connaissement pour les marchandises transportées.

La forme du connaissement, et les mentions qu'il doit porter, sont réglées par les dispositions du titre VII du code de commerce et des articles 21 à 23 du code douanier.

Article 280.- 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.

Article 281.- Si le connaissement contient des indications portées sur la déclaration du chargeur, dont le transporteur sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement la marchandise qu'il a effectivement prise en charge, ou s'il n'a pas eu les moyens suffisants de les contrôler, le transporteur doit faire sur le connaissement des réserves motivées concernant les indications en cause.

Article 282.- Toute convention par laquelle le chargeur s'engage à dédommager le transporteur lorsque celui-ci ou son représentant a consenti à délivrer un connaissement sans réserves, est nulle et sans effet à l'égard des tiers ; mais ceux-ci peuvent s'en prévaloir à l'encontre du chargeur s'il est établi que celle-ci leur a causé un préjudice quelconque.

Si la réserve volontairement omise concerne un défaut de la marchandise dont le transporteur avait ou devait avoir connaissance lors de la signature du connaissement, il ne pourra pas se prévaloir de ce défaut pour éluder sa responsabilité.

Section 2.- Exécution du contrat

Article 283.- Le contrat de transport maritime s'exécute depuis la prise en charge de la marchandise par le transporteur jusqu'à sa livraison au destinataire.

Pendant toute cette période, la marchandise est placée sous la responsabilité du transporteur, telle qu'elle est définie à la section 3 ci-après.

Article 284.- La date et le lieu de la prise en charge et de la livraison de la marchandise sont librement fixés par la convention des parties.

À défaut de stipulation expresse, la prise en charge est présumée avoir lieu au moment où la marchandise est confiée à la garde du transporteur ou de son représentant, et la livraison au moment de sa remise effective au destinataire ou à son représentant.

Article 285.- Le transporteur est tenu, avant et au début du voyage, de faire diligence pour :

- a) Mettre le navire en bon état de navigabilité ;
- b) Équiper le navire, l'armer et l'approvisionner convenablement ;
- c) Mettre en bon état toutes parties du navire où les marchandises doivent être chargées.

Article 286.- Sauf dans les navigations en eaux abritées, le transporteur commet une faute si, en l'absence du consentement du chargeur, ou de dispositions réglementaires qui l'imposent, il arrime la marchandise sur le pont du navire.

Le consentement du chargeur est réputé tacitement donné en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport.

Article 287.- Le chargeur ou son représentant doit présenter les marchandises aux temps et lieux fixés par la convention des parties ou l'usage du port de chargement.

Article 288.- Le contrat du transporteur est résolu si le départ du navire qui devrait effectuer le transport est empêché ou retardé d'une manière telle que le transport ne puisse plus se faire utilement pour le chargeur.

Si l'empêchement ou le retard du navire est dû à la faute du transporteur, la résolution du contrat ouvre droit à des dommages et intérêts pour le chargeur.

Article 289.- Le transporteur doit à la marchandise les soins ordinaires, conformément à la convention des parties ou aux usages du port de chargement.

Il procède de façon appropriée au chargement, à la manutention à bord, à l'arrimage, à la garde et au déchargement de la marchandise. En cas d'interruption de voyage, le transporteur ou son représentant doit, à peine de dommages-intérêts, faire diligence pour assurer le transbordement de la marchandise et son déplacement jusqu'au port de destination prévu.

Section 3.- Responsabilité du transporteur et du chargeur pendant la durée du contrat

Article 290.- Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison à moins qu'il ne soit prouvé que les pertes ou les dommages proviennent :

- a) De la non navigabilité du navire survenu en cours de voyage ;
- b) Des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur ;
- c) D'un incendie ;
- d) Des grèves ou autres faits non imputables au transporteur ;
- e) D'un vice propre de la marchandise ou de freinte de route ;
- f) Des fautes du chargeur, notamment dans le conditionnement de la marchandise ;
- g) Des vices cachés du navire ;
- h) D'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutement à cette fin.

Le chargeur ou son ayant droit peut néanmoins dans ces cas, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés, autre que la faute nautique mentionnée à l'alinéa b) ci-dessus.

Article 291.- Le chargeur est responsable de dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par le vice propre de sa marchandise.

Section 4.- Limitation de la responsabilité du transporteur et actions en réparation des dommages

Article 292.- En cas de pertes ou dommages survenus aux marchandises, le réceptionniste doit notifier ses réserves écrites au transporteur ou à son représentant au port de déchargement au moment de la livraison, faute de quoi les marchandises sont présumées, sauf preuve contraire, avoir été reçues par lui telles que décrites dans le connaissance.

S'il s'agit de pertes ou dommages non apparents, cette notification peut être valablement faite dans le délai d'un jour franc à compter de la livraison, jours fériés non compris.

Article 293.- En cas de perte ou dommage subi par les marchandises transportées, la responsabilité du transporteur est limitée, par colis ou autre unité de chargement, ou par kilogramme de poids brut de la marchandise perdue ou endommagée.

Des deux limites de responsabilité – par unité de chargement ou par kilogramme de poids brut – prévues au paragraphe précédent, il sera retenu celle dont il résulte l'indemnisation la plus avantageuse pour le chargeur ou ses ayants droit.

Le transporteur et le chargeur peuvent toutefois convenir d'une somme déterminée pour résoudre leur différend.

Article 294.- Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de la limitation de responsabilité prévue à l'article précédent :

- a) S'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ;
- b) En cas de déclaration de valeur insérée par le chargeur au connaissance et acceptée par le transporteur ;
- c) En cas de réserve volontairement omise par le transporteur.

Au cas où la limitation de responsabilité du transporteur est écartée, l'indemnité due au chargeur est calculée :

- a) Soit par référence à la déclaration de valeur dans le cas visé à l'alinéa b) ci-dessus ;
- b) Soit par référence à la valeur de la marchandise perdue ou endommagée au lieu et au jour où elle a été déchargée, conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elle aurait dû être déchargée. Cette valeur est elle-même déterminée d'après le cours en bourse ou le prix courant du marché.

Est nulle et non avenue toute clause ayant directement ou indirectement pour effet :

- a) De soustraire le transporteur à la responsabilité définie à l'article 293 ci-dessus ;
- b) De renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe en application du présent code ;
- c) De limiter sa responsabilité à un montant inférieur à celui prévu à l'article 293 ci-dessus ; ou
- d) De céder au transporteur le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

Article 295.- Les parties au litige sont le chargeur et le transporteur.

Toutefois, le destinataire de la marchandise dispose du droit d'actionner directement le transporteur.

Le transporteur ne peut agir contre le destinataire que pour non paiement du fret payable à destination.

Toutes actions nées du contrat de transport maritime sont prescrites par un an à compter du jour prévu pour la livraison.

CHAPITRE 5

DU TRANSPORT MARITIME DE PASSAGERS

Article 296.- Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui se doit d'acquitter le prix du passage. Ces obligations sont constatées dans le billet de passage.

Sur les navires de jauge brute inférieure à dix (10), et sur ceux qui effectuent des navigations côtières, le billet est remplacé par un ticket qui indique le nom du transporteur et le service effectué.

Dans tous les cas, il est établi une liste de passagers identifiés qui doit être signé par le capitaine ou tout autre membre de l'équipage dûment mandaté. Cette liste une fois signée est soumise au représentant du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) pour contrôle avant l'appareillage du navire.

Article 297.- Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux transports de passagers effectués au départ ou à destination d'un port haïtien.

Article 298.- Le transport maritime de passagers entre ports haïtiens est réservé aux navires haïtiens. Toutefois, en cas d'insuffisance ou d'inadéquation des capacités de transport, des dérogations peuvent être faites à des navires étrangers par le ministère chargé du Commerce, après consultation du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) et des services compétents du ministère chargé de l'Économie.

Article 299.- Les passagers sont soumis à l'autorité du capitaine et à la discipline du bord.

Article 300.- Le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en bon état de navigabilité, convenablement armé et approvisionné pour le voyage, et de faire toute diligence pour assurer la sécurité des passagers.

Le transporteur est responsable des dommages dus au retard qui tient à l'inobservation de l'alinéa précédent ou à la faute commerciale de ses préposés.

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 et ouvre droit au remboursement ou à des réparations au profit du passager, à moins que le transporteur ne pourvoie à l'acheminement du passager à destination par un moyen offrant les mêmes garanties de qualité, de sécurité et de rapidité que le navire initialement prévu.

Article 301.- Un accident corporel survenu en cours de voyage ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, donne lieu à réparation de la part du transporteur s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites à l'article précédent, ou qu'une faute a été commise par lui-même ou par un de ses préposés.

Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causés par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout autre sinistre majeur, sauf à lui de prouver que l'accident n'est imputable ni à sa faute, ni à celle de ses préposés.

Article 302.- Pour les transports de passagers entre deux ports nationaux, un arrêté de l'Exécutif viendra fixer en monnaie nationale la limite de responsabilité du transporteur.

Dans tous les cas, la limitation de responsabilité du transporteur est écartée en cas de dol ou de faute inexcusable de ce dernier.

L'action en responsabilité contre le transporteur de passagers pour les dommages corporels se prescrit par deux ans à compter du jour où le passager a débarqué, ou aurait dû le faire aux termes du contrat.

Tout transporteur de passagers est tenu de souscrire une assurance couvrant sa responsabilité pour les dommages corporels aux passagers, dans des limites au moins égales à celles qui sont prévues par le présent article.

Article 303.- Le transporteur est responsable, comme en matière de transport maritime de marchandises, des bagages et véhicules de tourisme enregistrés pour lesquels il est délivré récépissé au passager transporté sur le même navire, ou sur un autre navire désigné.

La limitation de responsabilité du transporteur prévue à l'article 293 du présent code s'applique aux bagages et aux véhicules de tourisme enregistrés.

En ce qui concerne les effets personnels et bagages de cabine non enregistrés du passager, la responsabilité du transporteur n'est engagée que s'il est établi que les dommages causés à ces effets ou bagages sont imputables à une faute du transporteur ou de ses préposés.

Pour les bagages des passagers transportés entre deux ports nationaux, l'arrêté de l'Exécutif prévu à l'article précédent viendra fixer en monnaie nationale la limite de responsabilité du transporteur.

Le capitaine ne peut retenir les bagages du passager à bord du navire faute de paiement du prix du passage. Il peut, au moment de la décharge, demander le dépôt en mains tierces en cas d'accord des parties, ou effectuer ce dépôt entre les mains du consignataire du navire, jusqu'au paiement du prix du passage sans préjudice des frais de garde.

Les actions nées à l'occasion du transport de bagages non enregistrés se prescrivent par un an à compter de la date de débarquement du passager.

CHAPITRE 6

DES AUXILIAIRES DU TRANSPORT MARITIME

Section 1.- Du pilotage

Article 304.- Le pilotage est un service de l'État placé sous la tutelle de l'Autorité portuaire nationale.

Dans chaque port, le capitaine du port règle le service quotidien des pilotes.

Article 305.- L'assistance d'un pilote est obligatoire pour les navires se rendant dans un port ou mouillant dans une rade de la République d'Haïti.

La présence du pilote à bord ne couvre ni le capitaine ni l'armateur de la responsabilité des dommages qui peuvent être causés par le navire.

Seule une faute lourde du pilote dans son rôle de conseil du capitaine peut engager la responsabilité de l'Autorité portuaire nationale à l'égard de l'armateur du navire piloté, le capitaine restant, en règle générale, seul responsable de son navire.

Au cours d'une manœuvre d'embarquement ou de débarquement du pilote, et au cours des opérations de pilotage, les accidents survenus au pilote ou à l'équipage du bateau-pilote, ainsi que les avaries causées au bateau-pilote, sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins que ce dernier n'établisse une faute lourde du pilote ou de l'équipage du bateau-pilote.

Article 306.- Nul ne peut être nommé pilote s'il n'est détenteur d'un brevet au moins égal à celui de capitaine côtier, et s'il ne justifie d'une pratique d'au moins cinq années de navigation locale.

Article 307.- Un arrêté d'application du présent code fixe :

- 1) La liste des ports et rades où un service de pilotage est organisé ;
- 2) La taille minimum des navires soumis à l'obligation de pilotage ;
- 3) Les conditions dans lesquelles certains navires pourront être dispensés de la présence effective du pilote à bord, étant entendu que les droits de pilotage sont toujours dus ;
- 4) Les modalités de fixation, de révision et de perception des droits de pilotage au profit de l'Autorité portuaire nationale.

Section 2.- Du remorquage

Article 308.- Le remorquage constitue un service public, assuré par des moyens privés, mais dont les exploitants sont tenus de se conformer aux directives :

- 1) De l'Autorité portuaire nationale (APN) pour ce qui concerne le remorquage portuaire ;
- 2) Du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) pour ce qui concerne le remorquage hors des limites du bassin portuaire.

Les équipages des remorqueurs sont, comme tous gens de mer, soumis à la tutelle administrative du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Article 309.- Les exploitants de remorquage portuaire doivent souscrire un cahier des charges définissant leurs droits et obligations à l'égard de l'autorité portuaire et pouvant comporter entre autres une clause d'homologation des tarifs de leurs prestations.

Article 310.- Les opérations de remorquage portuaire s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué. Les dommages éventuels sont à la charge du navire remorqué à moins que l'exploitant de ce dernier n'établisse la faute du remorqueur.

Article 311.- Les opérations de remorquage hors des limites du bassin portuaire s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqueur. Les dommages éventuels sont à la charge du remorqueur, à moins que ce dernier n'établisse la faute du remorqué.

Article 312.- Les actions nées du contrat de remorquage se prescrivent par deux ans à compter de la date de l'opération ou du contrat litigieux.

Section 3.- Des agents maritimes

Article 313.- Les agents maritimes ou consignataires sont, selon le cas, les représentants de l'armateur du navire ou des ayants droit à la marchandise chargée à bord du navire.

Article 314.- Le consignataire du navire procède, en lieu et place du capitaine, à la réception de la marchandise destinée à être chargée à bord, et à la livraison de celle-ci après son déchargement.

Il pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition, et acquitte pour le compte de l'armateur tous droits et taxes assis sur le navire.

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

Article 315.- Le consignataire de la cargaison prend livraison de la marchandise pour le compte des destinataires. Il acquitte le fret quand il est dû, ainsi que tous droits et taxes assis sur la marchandise.

Article 316.- Nul ne peut s'installer en qualité d'agent maritime s'il n'est titulaire d'une licence délivrée par l'Autorité portuaire nationale.

L'octroi de cette licence est subordonné à la production d'une caution bancaire, ou au dépôt d'un cautionnement, dont le montant est fixé par l'Autorité portuaire nationale.

Les agents maritimes sont responsables, à l'égard des Administrations compétentes, du paiement de tous droits, taxes ou amendes, dus, selon le cas, du Capitaine du navire ou de la marchandise.

Article 317.- Toutes actions contre les agents maritimes se prescrivent par un an à compter du fait ou de l'acte qui les a fait naître.

Section 4.- Des entrepreneurs de manutention portuaire

Article 318.- L'entrepreneur de manutention portuaire est chargé de toutes les opérations relatives à la mise à bord ou au débarquement des marchandises, y compris aux opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire.

Article 319.- En dehors des opérations visées à l'article précédent, l'entrepreneur de manutention peut être amené à accomplir des opérations de réception et de garde des marchandises à embarquer ou des marchandises débarquées.

Article 320.- Nul ne peut s'installer en qualité d'entrepreneur de manutention portuaire s'il n'est titulaire d'un agrément de l'Autorité portuaire nationale.

L'octroi de l'agrément est subordonné à la production d'une caution bancaire ou au dépôt d'un cautionnement dont le montant est fixé par l'Autorité portuaire nationale.

Article 321.- L'entrepreneur de manutention opère contractuellement pour le compte de celui qui a requis ses services et sa responsabilité n'est engagée qu'envers son cocontractant.

Toutefois, sa responsabilité sera engagée à l'égard de l'autorité portuaire en cas de dommages aux installations portuaires ou de manquement au cahier des charges visé à l'article 325 ci-après.

Article 322.- Quel que soit celui pour le compte de qui l'entrepreneur manipule, reçoit ou garde la marchandise, sa responsabilité est engagée dans les conditions et limites fixées ci-dessous.

- a) Lorsqu'il accomplit les opérations visées à l'article 318, il est responsable des dommages imputables à son fait ;
- b) Lorsqu'il accomplit les opérations visées à l'article 319, il est présumé avoir reçu la marchandise telle qu'elle a été déclarée par le déposant ; il répond alors des dommages subis par la marchandise, sauf s'ils proviennent :
 - 1) D'un incendie ;
 - 2) De faits constituant un événement non imputable à l'entrepreneur ;
 - 3) De grève ou entraves apportées au travail ;
 - 4) D'une faute du chargeur, notamment dans le conditionnement de la marchandise ;
 - 5) Du vice propre de la marchandise.

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

Article 323.- La responsabilité de l'entrepreneur de manutention est fixée selon le barème prévu par l'arrêté mentionné à l'article 302 du présent code, à moins qu'une déclaration de valeur ne lui ait été notifiée avant l'opération.

Article 324.- Est nulle à l'égard du chargeur, du réceptionnaire ou de leurs ayants droit, toute clause ayant directement ou indirectement pour effet :

- a) De soustraire l'entrepreneur de manutention à la responsabilité définie à l'article 320 ;
- b) De renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe en application du présent code ;
- c) De limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application de l'article 322 ;
- d) De céder à l'entrepreneur de manutention le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

Article 325.- Lorsque l'entrepreneur de manutention bénéficie d'une concession d'outillage à l'intérieur du port, il assume une tâche de service public.

Il doit alors souscrire un cahier des charges définissant ses droits et obligations à l'égard de l'Autorité portuaire dans l'exploitation de l'outillage qui lui est concédé, et pouvant comporter, entre autre une clause d'homologation du tarif des prestations liées à l'utilisation de cet outillage.

Article 326.- Toutes actions contre l'entrepreneur de manutention sont prescrites dans les conditions fixées par le présent code.

TITRE VIII DES PÊCHES MARITIMES

CHAPITRE 1 DES NAVIRES DE PÊCHE

Article 327.- L'expression « navire de pêche » désigne tout navire conçu, équipé et utilisé pour la capture du poisson ou d'autres ressources vivantes de la mer. Ce terme comprend également les embarcations employées en matière de pêche pour la formation professionnelle et la recherche scientifique.

Article 328.- L'immatriculation et la sécurité des navires de pêche, ainsi que la formation nautique et la qualification des marins embarqués sur ces navires, relèvent de la compétence du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Article 329.- De concert avec le ministère chargé des Ressources Naturelles, le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) est responsable :

- a) De la réglementation concernant l'exploitation des ressources biologiques de la mer ;
- b) De l'application et du contrôle des techniques de pêche, et de la recherche appliquée dans ce domaine ;
- c) De l'organisation générale et de la tutelle économique du secteur des pêches maritimes.

Article 330.- Les navires de pêche étrangers peuvent opérer dans les eaux nationales s'ils sont munis d'une licence de pêche ou des autres documents délivrés à cet effet par le SEMANAH, conformément à la réglementation et aux accords internationaux en vigueur en matière de pêche maritime.

Toutefois, préalablement à tout octroi de licence de pêche, le navire étranger devra obtenir un permis de navigation dans les eaux haïtiennes délivré par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) au vu des documents ci-après :

- a) Le certificat d'immatriculation du navire ainsi que les certificats de sécurité ;
- b) Le rôle d'équipage ou le document qui en tient lieu ;
- c) Les titres de qualification de l'équipage.

Si le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) le juge utile, il procédera à une visite technique préalable du navire en question.

Le permis de navigation délivré en application du présent article est soumis à renouvellement périodique. La délivrance et le renouvellement de ce permis donnent lieu à une redevance dont le montant est fixé par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Article 331.- Tout navire de pêche opérant dans les eaux nationales est soumis au contrôle des Garde-côtes d'Haïti, de l'Administration générale des Douanes, de la Direction des Pêches dépendant du ministère chargé des Ressources Naturelles, du Service d'Immigration et d'Émigration, du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) et du ministère chargé de la Santé publique, chacun en ce qui le concerne.

Article 332.- Les navires de pêche doivent être munis de signaux de jour comme de nuit pendant les opérations ou les activités de capture suivant qu'il est prévu par la réglementation en vigueur.

Les engins de pêche mouillés à poste fixe, ainsi que les filets dérivants, doivent être balisés, le cas échéant par des bouées lumineuses s'ils sont destinés à rester mouillés la nuit.

Article 333.- Aucun navire de jauge brute inférieure à trois (3), ou de longueur inférieure à six (6) mètres, n'est autorisé à pêcher à plus de trois (3) milles des côtes.

Article 334.- Aucun navire de pêche n'est autorisé à entreprendre des activités de pêche au-delà de trois (3) milles marins sans avoir au préalable avisé le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) de :

- a) L'heure du départ ;
- b) La ou les zones de capture ;
- c) La durée des opérations et le cas échéant la date du retour.

Article 335.- L'emploi des chalutiers, à moins de trois (3) milles des côtes ou de la laisse de basse mer, demeure interdit. De même, est prohibée la pratique de la pêche aux chaluts dans des zones situées à une distance inférieure à trois cents (300) mètres d'installations de signalisation maritime et de bouées signalant des engins de pêche déjà posés.

Article 336.- La pêche professionnelle dans les limites de la mer territoriale est réservée aux navires haïtiens.

Dans les limites de la zone économique exclusive, des licences de pêche peuvent être accordées à des navires étrangers, sous réserve de l'existence préalable d'accords bilatéraux ou multilatéraux dans ce domaine.

Pour les navires battant pavillon d'États bénéficiaires de tels accords, l'institution compétente fixe, pour chaque autorisation individuelle, les conditions particulières d'exercice de la pêche et notamment la liste des espèces et des engins de pêche autorisés, les quotas de la capture, et toutes conditions économiques jugées utiles pour la protection des intérêts nationaux.

Article 19.- Le ministère chargé des Ressources naturelles exerce, conjointement avec le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH), ses compétences en matière de réglementation des pêches maritimes, de gestion et de conservation des ressources halieutiques, de tutelle économique des entreprises de pêche. Toutefois, relèvent exclusivement du SEMANAH les mesures de sécurité concernant les navires de pêche, la qualification du personnel naviguant à bord des navires de pêche, la police des pêches maritimes exercée en coopération avec les garde-côtes haïtiens.

CHAPITRE 2 DE L'ORGANISATION PROFESSIONNELLE DES PÊCHES MARITIMES

Article 335.- La pêche artisanale est la pêche pratiquée par les embarcations traditionnelles, motorisées ou non, d'une jauge brute n'excédant pas 10 ou, à défaut de jauge, d'une longueur n'excédant pas douze (12) mètres.

La pêche semi-industrielle est pratiquée par des navires pontés de douze à vingt-quatre (12 à 24) mètres de longueur.

La pêche industrielle est pratiquée par des navires d'une longueur au moins égale à vingt-quatre (24) mètres.

Article 336.- Seuls les navires immatriculés en Haïti peuvent exercer la pêche artisanale ou semi-industrielle dans les eaux sous juridiction nationale.

Article 337.- Dans chacun des centres de pêche, le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) a la tâche de promouvoir la construction de nouveaux bateaux de pêche et de veiller à leur bon état de navigabilité. En concertation avec les associations de marins-pêcheurs, il veille à la formation et à la qualification des pêcheurs en matière de navigation, de gestion et d'exploitation de navires de pêche.

TITRE IX DE LA PROTECTION ET DE LA PRÉSERVATION DU MILIEU MARIN

CHAPITRE 1 DE LA PROTECTION ET PRÉSERVATION DU MILIEU MARIN

Article 340.- Le SEMANAH a la compétence exclusive de prendre toutes les mesures appropriées dans la mise en œuvre des politiques publiques et, le cas échéant, dans la

coopération au plan national, régional et international dans le but de protéger et préserver le milieu marin.

Article 341.- Il est formellement interdit d'introduire de façon directe ou indirecte tout objet quelque soit la nature ou de déverser de substances ou d'énergie dans la mer, dans le milieu marin y compris les estuaires susceptibles d'avoir des effets nuisibles sur la flore et la faune marine, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes notamment la pêche et autres utilisations de la mer.

Article 342.- Sous les recommandations du SEMANAH, des réserves naturelles peuvent être instituées en mer, dans les limites des eaux territoriales, par décision du ministère chargé de l'Environnement, prise après avis du ministère chargé des Transports, dans le but de la conservation de la faune et de la flore marine.

La pêche, la plongée sous-marine, et le mouillage des navires pourront être interdits à l'intérieur du périmètre de ces réserves.

Les décisions comportant une restriction de navigation ou de mouillage sont prises par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

CHAPITRE 2

DE LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

Section 1.- Dispositions générales

Article 343.- Les dispositions du présent chapitre ne préjudicient pas à l'application des règles résultant :

- a) Des textes généraux relatifs à la protection et à l'amélioration de l'environnement en vigueur ;
- b) Des dispositions spécifiques protectrices des ressources biologiques de la mer, prévues dans le cadre des lois et règlements en vigueur dans le domaine des pêches maritimes.

Les dispositions du présent chapitre, relatives aux interdictions de rejets ou de jets à la mer des différentes catégories de substances polluantes ne s'appliquent pas :

- a) D'une façon générale, lorsque ces jets ou rejets sont effectués pour assurer la sécurité du navire ou pour sauver des vies humaines en mer, ou lorsqu'ils résultent d'une avarie de l'équipement du navire, dont le capitaine peut justifier qu'il avait pris toute précaution pour l'éviter, ou dans tout autre cas de force majeure dûment prouvé ;
- b) S'agissant des substances liquides ou mélanges contenant de telles substances, lorsque leur déversement est effectué pour lutter contre une pollution ;
- c) S'agissant des filets en fibre synthétique, lorsque l'abandon à la mer est dû à la perte accidentelle de ces filets, ou de matériaux utilisés pour les réparer, si toutes les précautions ont été prises pour empêcher une telle perte.

Article 344.- Les certificats internationaux de prévention de la pollution dont doivent être titulaires les navires haïtiens destinés aux trajets internationaux ou régionaux sont délivrés et renouvelés par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) après une inspection technique spécifique du navire.

Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) peut déléguer à une Société de Classification agréée le soin de délivrer ces certificats. Dans ce cas, il est procédé comme il est indiqué dans le présent code.

Article 345.- Les navires étrangers peuvent pénétrer dans les eaux et ports nationaux s'ils possèdent les certificats internationaux de prévention de la pollution délivrés par l'État du pavillon, en conformité avec les dispositions des conventions internationales régissant la matière.

Les contrôles opérés, le cas échéant, par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) dans ce domaine le sont conformément aux dispositions du titre IV, chapitre 6 du présent code.

Article 346.- Tout navire transportant des hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses a l'obligation de se signaler au Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) quarante-huit (48) heures avant son arrivée dans les eaux haïtiennes par l'intermédiaire de la capitainerie du port ou de son agent dès son entrée dans les eaux territoriales haïtiennes.

Il doit pouvoir présenter à première réquisition des autorités maritime ou portuaire une attestation d'assurance en cours de validité couvrant sa responsabilité pour les dommages de pollution.

Tout navire se trouvant dans les eaux sous juridiction nationale a d'autre part, l'obligation, dès qu'il en a connaissance, de signaler et d'adresser au Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) un compte-rendu aussi détaillé que possible :

- a) De tout accident de mer dont il est victime ;
- b) De tout événement survenu à bord dudit navire qui entraîne ou risque d'entraîner un événement de pollution par les hydrocarbures ;
- c) De tout événement observé en mer qui entraîne un rejet d'hydrocarbures ;
- d) De toute présence d'hydrocarbures ;
- e) De tout rejet, au cours de l'exploitation du navire, d'hydrocarbures ou substances liquides nocives ;
- f) De tout jet ou probabilité de jet de substances nuisibles en colis, y compris dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions-citernes ou des wagons-citernes.

Les dispositions du présent article sont applicables aux navires nationaux et étrangers naviguant dans les eaux sous juridiction nationale ; les navires haïtiens naviguant hors des eaux haïtiennes ont la même obligation d'information à l'égard de l'autorité compétente de l'État côtier le plus proche.

Article 347.- Tout accident survenu à un navire battant pavillon haïtien donne lieu à une enquête spécifique lorsque cet accident a eu, pour le milieu marin, des conséquences néfastes importantes.

Cette enquête est diligentée par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) qui en communique les résultats à l'Organisation maritime internationale, pour suites nécessaires.

Article 348.- Tout rapport relatif à un événement, survenu dans les eaux sous juridiction nationale, entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles, fait l'objet de la part du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) de notifications et transmissions à l'OMI.

Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) transmet également, sans retard, lesdits rapports à :

- a) L'Administration maritime de l'État du pavillon ;
- b) Tout autre État concerné par l'événement.

Section 2.- Prévention de la pollution par les hydrocarbures

Article 349.- Les rejets d'hydrocarbures sont formellement interdits à partir de tout navire dans les eaux territoriales, à l'exception des opérations de vidange de cale des navires de jauge brute inférieure à 500 qui doivent être effectuées à une distance de la côte d'au moins un mille marin.

Article 350.- Les infractions à cette disposition, commises dans les limites de la zone définie à l'article 10 du présent code, sont constatées et poursuivies conformément aux dispositions du titre XII ci-après.

Article 351.- Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et tout navire autre qu'un pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 doit détenir un registre des hydrocarbures établi conformément aux directives du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Article 352.- Tout navire doit avoir à son bord un plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures.

Article 353.- En cas d'accident survenu à un navire, même en haute mer, et présentant un danger grave et imminent de pollution pour les côtes haïtiennes, le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) peut prendre ou prescrire à l'égard de ce

navire, quel que soit son pavillon, toute mesure d'urgence qu'il juge nécessaire conformément à la loi.

Les dispositions du présent article s'appliquent également aux aéronefs, aux plates-formes ou engins flottants autres que les navires.

Section 3.- Prévention de la Pollution par les Substances Liquides Nocives transportées en vrac

Article 354.- Sous réserve des dispositions de l'article 343, est interdit tout rejet à la mer :

- a) De substances liquides nocives ;
- b) Des eaux de ballast ;
- c) Des eaux de nettoyage de citernes ; ou
- d) D'autres résidus contenant de telles substances.

Section 4.- Prévention de la pollution par les substances nocives transportées par mer en colis, conteneurs, citernes mobiles, camions ou wagons citernes

Article 355.- Le rejet à la mer des substances nocives transportées en colis, conteneurs, citernes mobiles, camions ou wagons-citernes est interdit.

Article 356.- Le transport par mer des substances visées à l'article 354 ci-dessus s'effectue selon la réglementation internationale y relative.

Section 5.- Prévention de la pollution par les rejets d'eaux usées des navires

Article 357.- Sous réserve des dispositions de l'article 352, le rejet des eaux usées à la mer est interdit à moins que les conditions de broyage, de désinfection et de traitement des effluents se fassent dans le respect de la loi.

Section 6.- Prévention de la pollution par les ordures des navires

Article 358.- Sous réserve des dispositions de l'article 352 :

- a) L'évacuation dans la mer de tous les objets en matière plastique, notamment les cordages et les filets de pêche en fibre synthétique, ainsi que les sacs à ordures en matière plastique, est interdite ;
- b) L'évacuation dans la mer de fardage et matériaux de revêtement et d'emballage qui flotteraient est interdite à moins de vingt-cinq (25) milles des lignes de base servant à déterminer la mer territoriale ;
- c) L'évacuation dans la mer des déchets alimentaires et de toutes autres ordures est interdite à moins de douze (12) milles des lignes de base servant à déterminer la mer territoriale, ou à moins de trois (3) milles s'ils ont été broyés et concassés.

Section 7.- Prévention de la pollution par l'immersion de déchets à partir des navires

Article 359.- Les dispositions de la présente section s'appliquent aux opérations d'immersion en mer, et aux opérations d'embarquement ou de chargement en vue d'une immersion en mer de déchets, substances ou matériaux effectués au moyen d'un navire.

Article 360.- Toute immersion de déchets ou autres matières similaires est interdite, sauf dans les cas prévus par la loi et les réglementations internationales moyennant un permis général ou spécifique d'immersion.

Article 361.- L'immersion de déchets n'est pas autorisée :

- a) Dans des zones définies par arrêtés des ministres compétents pour protéger les intérêts de la défense nationale et de la santé publique, des télécommunications et des ressources faunistiques et touristiques ;
- b) Sauf dérogation, tous les navires ont l'obligation de déposer leurs déchets d'exploitation avant de quitter un port haïtien, à moins que le capitaine soit en mesure de prouver que la capacité d'entreposage ou de traitement du navire est suffisante et adéquate ;
- c) Les navires qui ne déposent pas leurs déchets d'exploitation sans fournir la preuve de dérogations valables, ne sont pas autorisés à quitter le port tant que ce dépôt n'a pas été effectué ; sauf dérogation particulière faite par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH), à moins de cent cinquante (150) milles de la terre la plus proche et à une profondeur suffisante en ce qui concerne les déchets tels que les conteneurs, ferrailles, déchets métalliques ou volumineux, ainsi que les épaves de navires, plates-formes et autres installations en mer.

Article 362.- Les permis d'immersion sont délivrés par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH), conjointement avec le ministère chargé de l'Environnement, après la réalisation d'une étude d'impact sur le site d'immersion proposé. Ils donnent lieu à la perception d'un droit calculé en fonction de la quantité.

Section 8.- Prévention de la pollution par les plates-formes en mer

Article 363.- Nonobstant les dispositions spécifiques des articles 364 et 365 ci-après, les plates-formes d'exploration ou d'exploitation des ressources minérales dans les limites de la zone économique exclusive, qu'elles soient fixes ou flottantes, sont soumises aux dispositions des sections 1 et 2 du présent chapitre.

Article 364.- Toutes les dispositions techniques doivent être prises pour éviter des pollutions accidentelles au cours de l'exploitation des plates-formes. Ces dispositions sont précisées dans le cahier de charges annexé au contrat de la société exploitante. Le Bureau des Mines et de l'Énergie, en concertation avec le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH), procède aux inspections techniques nécessaires pour s'assurer du respect de ces dispositions.

Article 365.- Les rejets à la mer d'hydrocarbures et de mélanges d'eau et d'hydrocarbures par les plates-formes de forage et autres plates-formes, lorsqu'elles sont stationnaires, sont interdits sauf au-delà d'un rayon de douze (12) milles marins de la terre la plus proche. Dans ce cas, la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne doit pas dépasser cent parts par million (100 PPM).

Les boues de forage ou autres résidus solides d'exploitation doivent être déchargés au port, dans des installations réservées à cet effet.

Section 9.- Dispositions applicables aux ports maritimes

Article 366.- Les exploitants de ports ou de terminaux portuaires de chargement doivent installer et mettre à la disposition des navires les moyens nécessaires à la réception de résidus d'hydrocarbures, le cas échéant.

Ils sont tenus d'avoir un plan d'intervention d'urgence en cas de sinistre de pollution.

Les inspecteurs de la direction du milieu marin sont autorisés à effectuer des visites d'inspection périodiques dans les ports et terminaux portuaires publics et privés en vue de prévenir ou signaler tout cas de pollution ou susceptible de polluer le milieu marin.

Article 366-1.- Après rapport d'évaluation de la Direction du milieu marin, la Direction générale du SEMANAH est autorisée à prendre toute mesure nécessaire allant du paiement d'un montant de cinq cent mille (500,000) gourdes, la réparation des dommages, ainsi que les coûts de dépollution, jusqu'aux poursuites par devant les juridictions de jugement.

Article 367.- Les exploitants de terminaux privés devront signaler à la capitainerie du port le plus proche, les mouvements des navires qu'ils opèrent, les quantités et la nature des hydrocarbures à bord, et celles des hydrocarbures à charger.

CHAPITRE 3

DE LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE

Article 368.- Il est institué auprès du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMAMAH) un réseau interservices chargé des opérations suivantes :

- a) Élaborer le Plan national d'Intervention d'Urgence (PNIU) en cas de pollution marine accidentelle par les hydrocarbures ou autres substances nocives ; ce Plan sera soumis à l'approbation de la Primature par le biais du ministère chargé des Transports ;
- b) En cas de déclenchement du PNIU, coordonner sous l'autorité du SEMAMAH les actions des administrations impliquées dans la lutte contre la pollution en mer.

L'entité, visé au présent article, sera présidée par le Directeur général du SEMAMAH et comprendra des représentants des ministères et administrations ci-après :

- a) Ministère chargé de l'Environnement ;
- b) Ministère chargé de l'Intérieur ;
- c) Garde-côtes d'Haïti ;
- d) Administration générale des Douanes ;
- e) Autorité portuaire nationale.

Sont associés, en tant que de besoin, à cette cellule interservices, des représentants du secteur privé.

Le Plan national d'Intervention d'Urgence visé au présent article tient compte des liaisons de la coopération régionale à organiser par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) dans le cadre de la lutte contre la pollution marine accidentelle.

Article 369.- La transmission des alertes à la pollution, le déclenchement du PNIU si besoin est, et la direction des opérations en cas de sinistre sont assurés par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH), qui dispose d'un centre opérationnel doté de la permanence et des équipements en radiocommunication appropriés.

CHAPITRE 4

DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE ET PÉNALE POUR

LES DOMMAGES DE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

ET L'IMMERSION DES DÉCHETS

Article 370.- Tout propriétaire de navires transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est civilement responsable des dommages de pollution résultant d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de son navire. Il aussi pénalement responsable de toute pollution liée au transport de sa cargaison qui aurait entraîné la mort des espèces biologiques marines et humaines.

La pollution délibérée en cette matière est un délit. Elle est un crime lorsqu'elle entraîne ou occasionne la mort des espèces biologiques marines et humaines.

Article 371.- Les dispositions du présent titre s'appliquent :

- a) Aux dommages de pollution par les hydrocarbures survenus :
 - 1) Sur le territoire, y compris la mer territoriale et les eaux intérieures ;
 - 2) Dans la zone économique exclusive ;
- b) Aux mesures de prévention, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou réduire de tels dommages.

Article 372.- Toute demande de réparation de dommages de pollution pourra être formulée, conformément à la législation en vigueur :

- a) Contre le propriétaire du navire ;

- b) Contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière ;
- c) Exceptionnellement, contre toutes autres personnes concernées.

Article 373.- Aucune disposition ne saurait porter atteinte au droit de recours du propriétaire responsable contre tout tiers ayant contribué au dommage, notamment le chargeur, le propriétaire ou le destinataire de la cargaison.

Article 374.- Tout propriétaire d'un navire battant pavillon haïtien transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac ne peut laisser ce navire entreprendre une navigation maritime s'il ne justifie d'une assurance ou d'une garantie déterminée susceptible de couvrir un éventuel sinistre dans ce domaine.

Article 375.- Quel que soit son pavillon, aucun navire transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac ne peut avoir accès aux ports haïtiens, ou à des installations portuaires privées situées dans les eaux territoriales haïtiennes s'il n'est muni d'un certificat attestant que la responsabilité civile de son propriétaire pour les dommages par pollution est couverte par une assurance ou une autre garantie financière, tel que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour un montant fixé par application des limites de responsabilité prescrites au présent chapitre.

Article 376.- En cas de dommage de pollution, le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) est chargée de centraliser les demandes d'indemnisation des personnes publiques ou privées lésées, avec leurs justificatifs, d'en vérifier le montant et de les transmettre aux assureurs ou au fonds chargé de l'indemnisation.

Article 376-1.- Lorsqu'un navire battant pavillon haïtien ou étranger se trouve dans un port public ou privé à une installation portuaire ou encore une terminale et a largué de façon délibérée ou non des déchets, substances ou hydrocarbures dans la mer territoriale, le SEMANAH se réserve le droit de faire arraisonner le navire, d'exiger du propriétaire du navire le paiement d'une amende comprise entre cinq mille à trois millions de gourdes à titre de réparation de dommages causés au milieu marin, de poursuivre les contrevenants par de devant les juridictions de jugements pour demander l'emprisonnement à temps des contrevenants, après rapport de la Direction du milieu marin lorsqu'il s'agit d'un acte de pollution grave et délibérée.

Les frais de dépollution ainsi que les expertises y afférentes sont à la charge du propriétaire du navire.

TITRE X

DE LA PROMOTION DES ACTIVITÉS MARITIMES

CHAPITRE 1

DE LA CONFÉRENCE MARITIME HAÏTIENNE

Article 377.- Il est créé une Conférence maritime regroupant des représentants :

- a) Des ministères et administrations publiques ayant des compétences dans le secteur maritime ou concernés par les retombées économiques et sociales de ce secteur ;
- b) Des professions maritimes : groupements d'armateurs au commerce, d'opérateurs portuaires, associations de marins-pêcheurs, syndicats professionnels des gens de mer, etc. ;
- c) Des acteurs économiques participant ou susceptibles de participer au développement du secteur : banques, chambres de commerce des régions littorales, institutions du secteur coopératif.

Article 378.- Un arrêté de l'Exécutif précise, sur avis du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH), les services et organismes représentés dans chacune des trois catégories à la Conférence visée à l'article ci-dessus, et le nombre de sièges attribués à chacun.

La Conférence ainsi constituée prend le nom de « Conférence maritime haïtienne ». Elle élit un président en son sein chaque année, sur convocation de ce dernier, et se réunit en cas de besoin à l'instigation de ce dernier.

Le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) assure le Secrétariat permanent de la Conférence maritime haïtienne.

Article 379.- La Conférence maritime haïtienne est une instance de concertation, de réflexion et de dialogue ; elle a notamment pour vocation :

- a) D'établir une concertation entre secteurs public et privé dans le domaine maritime ;
- b) De faciliter la coordination des actions des administrations ayant des compétences et des moyens dans ce domaine ;
- c) De faciliter l'articulation des objectifs, décisions et actions des autorités publiques avec les besoins et attentes des opérateurs privés et associatifs du secteur ;
- d) D'analyser l'évolution économique des activités maritimes et de dégager des axes de développement ;
- e) De définir des actions de promotion du secteur maritime ;
- f) De faire au Gouvernement des propositions motivées tant en matière de transport maritime, de sécurité maritime, de protection du milieu marin qu'en matière de pêche.

CHAPITRE 2

DE LA CONTRIBUTION DU SECTEUR NON-PUBLIC À LA PROMOTION DES ACTIVITÉS MARITIMES

Article 380.- Pour faciliter l'action du secteur non-public, notamment dans le domaine de l'incitation à investir dans l'armement national, au commerce ou à la pêche, le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) encourage la création de sociétés interprofessionnelles de développement maritime ainsi que d'associations de marins-pêcheurs, la création de centres de documentation, de musées de la mer, d'académies ou centres de sports nautiques et d'activités connexes.

Tout projet d'investissement élaboré par de telles sociétés est accompagné d'une étude technique économique et financière faisant apparaître leur rentabilité et leur pérennité.

Article 381.- Le secteur public maritime, sur la base de partenariat et d'encadrement, pourra appuyer tout effort de la société civile haïtienne visant la promotion et le développement du secteur maritime.

TITRE XI DES REDEVANCES PERÇUES PAR L'ADMINISTRATION MARITIME

Article 382.- Étant l'organe de régulation du secteur maritime, le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) perçoit les redevances ci-après :

- a) Les droits de signalisation maritime ou « droits de feux » dus par tout navire touchant un port haïtien ;
- b) Les droits à verser par les navires de croisière touchant les eaux territoriales haïtiennes ;
- c) Les droits à fixer par l'Autorité maritime pour toute utilisation des fonds marins à des fins technologiques et commerciales ;
- d) Les droits à fixer par l'Autorité maritime aux établissements littoraux aux fins de protection de l'environnement côtier et marin ;
- e) Le droit de sécurité passager en contrepartie des services assumés ;
- f) Le droit de partance du navire avant appareillage ;
- g) Le droit d'immersion de déchets ;
- h) Les redevances dues pour la délivrance et le renouvellement des documents ci-après :
 - 1) Certificat de jaugeage ;
 - 2) Certificat d'immatriculation ;
 - 3) Rôle d'équipage ;
 - 4) Certificat de navigabilité ;
 - 5) Certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution ;

- 6) Certificat de franc-bord ;
 - 7) Permis de navigation délivré aux navires de commerce étrangers bénéficiaires d'une dérogation au monopole de pavillon, aux navires étrangers bénéficiaires d'une licence de pêche, et aux navires de plaisance étrangers basés dans les ports et marinas haïtiens ;
 - 8) Tous autres certificats jugés nécessaires ;
 - 9) Permis de conduire des navires de plaisance ;
 - 10) Permis d'immersion de déchets ;
 - 11) Livret professionnel maritime ;
- i. Les droits d'inspection des navires haïtiens pour toutes les visites et opérations techniques ci-après :
- 1) Visites de mise en service ;
 - 2) Visites annuelles et autres inspections périodiques ;
 - 3) Opérations de jaugeage et de détermination du franc-bord lorsque ces opérations sont effectuées par l'Administration maritime elle-même ;
 - 4) Pose des câbles sous-marins en fibre optique.

Article 383.- Toute activité liée à l'exploitation et l'exploration du fond marin doit être autorisée par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).

Article 383.1.- Pour être autorisé à exploiter le fond marin, tout organisme intéressé doit déposer un dossier complet comprenant, entre autres, les critères techniques, environnementaux, économiques au Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) pour analyse.

Article 383.2.- Cette autorisation, lorsqu'elle est accordée, fera l'objet d'un droit à percevoir par l'Administration maritime en fonction de l'importance du projet.

Article 383.3.- Un droit de 5% du revenu annuel est imputable à tout exploitant de ports et du littoral sur toute l'étendue du territoire national.

Article 384.- Un droit d'exploration peut être accordé. Dans ce cas, des techniciens du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) dûment désignés doivent faire partir du projet. Les résultats obtenus doivent être présentés à l'Administration dans un délai ne dépassant trois (3) mois.

Article 385.- Les redevances prévues à l'article précédent sont perçues sur le tonnage brut du navire et sont à la charge de l'armateur, sauf :

- a) Le droit de sécurité passage ;

- b) Le droit acquitté pour l'obtention du permis de conduire des navires de plaisance ;
- c) Le droit relatif à la délivrance du livret professionnel maritime ;

Qui sont respectivement à la charge du passager, du candidat au permis de conduire et du marin concernés.

Article 385-1.- Les différents droits et frais perçus par le SEMANAH sont répartis dans le tableau suivant, et peuvent être ajustés suivant les nouvelles réalités économiques :

Désignation	Base de calcul	Unité	Tarif en gourdes et en dollars
1. Livrets Professionnels Maritimes			
a) Livret professionnel maritime/international			10,000.00
b) Livret professionnel maritime/national A (Marin certifié)			2,500.00
c) Livret professionnel maritime /national B (Marin non certifié)			1,500.00
d) Permis de conduire des navires de plaisance			2,500.00
2. Navire de plaisance			
2.1 Navire de plaisance portant pavillon haïtien de 1 à 10 tonnes			
Certificat d'immatriculation	De 1T à 10Tx	Unité	13,000.00
Certificat Jaugeage des navires	De 1T à 10Tx	Unité	13,000.00
Certificat de mise en service	De 1T à 10Tx	Unité	13,000.00
Certificat de navigabilité			13,000.00
2.2 Navire de plaisance portant pavillon haïtien de plus de 10 tonnes			
Certificat d'immatriculation	Plus de 10 Tx	Unité	13,000.00
Certificat Jaugeage des navires	Plus de 10Tx	Unité	13,000.00
Certificat de mise en service	Plus de 10Tx	Unité	13,000.00
Certificat de navigabilité	Plus de 10 Tx	Unité	13,000.00
Calcul du tonnage additionnel (Ex : 15Tx – 10 Tx= 5 Tx, alors 10,000.00 Gdes + (125.00 Gdes x 5Tx)= 13,000.00 Gdes + 625 Gdes = 13,625.00 gourdes		Tonneau additionnel	125.00
3. Navire à voile ou mixte/commercial			
Certificat d'immatriculation		Tonneau	100.00
Certificat Jaugeage des navires		Tonneau	100.00
Certificat de mise en service		Tonneau	100.00
Certificat de navigabilité			100.00
4. Navire de pêche moins de 6 mètres			
Certificat d'enregistrement ou d'embarcation		Unité	2,000.00
Certificat de navigabilité		Unité	2,000.00
5. Navire à moteur			
5.1 Navire à moteur en activités commerciales battant pavillon haïtien			
Certificat d'immatriculation	De 1T à 35 Tx	Unité	10,000.00
Certificat Jaugeage des navires	De 1T à 35 Tx	Unité	10,000.00
Certificat de mise en service	De 1T à 35 Tx	Unité	10,000.00
Certificat de navigabilité	De 1 T à 35 Tx	Unité	10,000.00
Franc-bord	De 1 T à 35 Tx	Unité	10,000.00

5.2 Navire à moteur en activités commerciales battant pavillon haïtien			
Certificat d'immatriculation	De 36 T à 50	Unité	13,000.00
Certificat Jaugeage des navires	De 36 T à 50	Unité	13,000.00
Certificat de mise en service	De 36 T à 50	Unité	13,000.00
Franc-bord	De 36 T à 50	Unité	13,000.00
5.3 Navire à moteur en activités commerciales battant pavillon haïtien			
Certificat d'immatriculation	De 51 T et plus	Tonneau	15,000.00
Certificat Jaugeage des navires	De 51 T et plus	Tonneau	15,000.00
Certificat de mise en service	De 51 T et plus	Tonneau	15,000.00
Franc-bord	De 51 T et plus	Tonneau	15,000.00
Calcul du tonnage additionnel (Ex : 15Tx – 10 Tx= 5 Tx, alors 15,000.00 Gdes + (125.00 Gdes x 5Tx)= 15,000.00 Gdes + 625 Gdes = 15,625.00 gourdes		Tonneau additionnel	125.00
6. Renouvellement des certificats des navires			
6.1 Navire de plaisance battant pavillon haïtien de 1t à 10 Tx			
Certificat d'immatriculation	De 1T à 10Tx	Unité	13,000.00
Visite annuelle	De 1T à 10Tx	Unité	20,000.00
Certificat de navigabilité	Plus de 10 Tx	Unité	13,000.00
6.2 Navire de plaisance portant pavillon haïtien de plus de 10 tonnes			
Certificat d'immatriculation	De 1T à 10Tx	Unité	13,000.00
Visite annuelle	De 1T à 10Tx	Unité	20,000.00
Certificat de navigabilité	Plus de 10 Tx	Unité	10,000.00
Mode opératoire : (Ex : 15Tx – 10 Tx= 5 Tx, alors 10,000.00 Gdes +(125.00 Gdes x 5Tx)=13,000.00 Gdes + 625 Gdes =13,625 Gdes		Tonneau additionnel	125.00
Jet sky (Autorisation)	1	Unité	8,000.00
Certificat d'immatriculation		Tonneau de Jauge Brut	100.00
Visite annuelle		Tonneau de Jauge Brute	200.00
6.3 Navire à voile ou mixte/commercial			
Certificat d'immatriculation		Tonneau de Jauge Brute	10,000.00
Visite annuelle		Tonneau de Jauge Brute	20,000.00
7. Permis de construction navale			4,000.00
8.- Permis de navigation provisoire (Navires en activité commerciale battant pavillon étranger)			
Navire de moins de 150 Tonneaux	1	Unité	100,000.00
De 150 T à 300 Tonneaux			125,000.00
Plus de 300 Tonneaux			200,000.00
9.- Permis de navigation provisoire (Navires de plaisance battant pavillon étranger)			
Navire de moins de 35 tonnes	1	Unité	70,000.00
Plus de 35 tonnes			95,000.00
8. Immatriculation temporaire		Unité	50,000.00
9. Visite spéciale à bord de tout navire		Tonneau	125.00
10. Changement de nom du Navire à voile		Unité	8,000.00

11. Changement de nom du navire à moteur		Unité	15,000.00
12. Changement de nom de propriétaire/Navire à moteur		Unité	20,000.00
13. Changement de nom de propriétaire/Navire à voile		Unité	10,000.00
14. Certificat d'exemption		Unité	15,000.00
15. Certificat de radiation			50,000.00
16. Certificat d'autorisation de destruction de navire battant pavillon haïtien			
Navire moins de 500 tonneaux		Unité	150,000.00
Navire Plus de 500 tonneaux		Unité	300,000.00
17. Certificat d'autorisation de destruction de navire battant pavillon étranger		Unité	250,000.00
18. Perte de certificat/Navire à moteur battant pavillon haïtien			
Certificat d'immatriculation		Unité	8,500.00
Certificat Jaugeage des navires		Unité	8,500.00
Certificat de mise en service		Unité	8,500.00
19. Perte de certificat/Navire à voile battant pavillon haïtien			
Certificat d'immatriculation		Unité	2,000.00
Certificat Jaugeage des navires		Unité	2,000.00
Certificat de mise en service		Unité	2,000.00
20. Plage			
Plage privée		An	20,000.00
Plage commerciale		An	25,000.00
Page publique		An	10,000.00
Hôtel de plage		An	50,000.00
21. Marina			25,000.00
22. Épaves			
Frais de garde	20% de la valeur estimée de l'épave		
23. Remorqueurs /Tugs			
Droit de remorquage		Unité	\$US 250
24. Pollution			
Permis d'immersion de déchets			300,000
Droit d'immersion de déchets			100,000
25. Autres droits			
Droit sécurité passager		Par Passager	10.00
Rôle d'équipage			13,000.00
Droit de partance	Tjb x distance en milles	voyage	25,00
26. Câbles sous-marins			
Droit d'exploitation des fonds marins		An	2,500,000.00
27. Signalisation maritime			
Droit de feux	0,75 x tjb	Tonneau de Jauge Brute	\$US 0,75

TITRE XII DISPOSITIONS DE POLICE ET PÉNALES

CHAPITRE I DES COMPÉTENCES DE POLICE EN MER ET SUR LE LITTORAL

Article 386.- Les compétences en matière de police en mer et sur le littoral s'établissent comme suit :

- a) La police de la navigation, de la sécurité et des pollutions en mer relève du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH).
- b) La police des pêches maritimes relève du ministère chargé des Ressources naturelles ;
- c) La police du domaine public maritime naturel relève du ministère chargé de l'Intérieur ;
- d) La police du domaine portuaire relève de l'Autorité portuaire nationale ;
- e) La police en matière douanière relève de l'Administration générale des Douanes ;
- f) La police de l'immigration aux frontières maritimes relève du ministère chargé de l'Intérieur ;
- g) Le maintien de l'ordre public en mer, dans les domaines autres que ceux énumérés ci-dessus, relève de la Police nationale d'Haïti par le biais de la Garde-côtes d'Haïti.

Les procès-verbaux d'infraction dressés dans les domaines énumérés ci-dessus sont adressés aux autorités respectivement compétentes, quel que soit l'agent qui a constaté l'infraction.

Article 387.- Tout capitaine de navire haïtien est tenu de présenter à première réquisition des agents habilités des administrations exerçant des compétences de police en mer et dans les ports :

- a) Le certificat d'immatriculation du navire ;
- b) Le certificat de navigabilité et les certificats nationaux ou internationaux de sécurité ;
- c) Le rôle d'équipage et la liste des passagers ;
- d) Les livrets professionnels et les titres de qualification des marins présents à bord ;
- e) Le livre de bord ;
- f) Le tableau sommaire des inscriptions hypothécaires, le cas échéant ; et
- g) À la réquisition des agents des douanes, la patente fiscale et les documents exigés par le code douanier.

CHAPITRE 2

DE LA CONSTATATION ET DE LA POURSUITE DES INFRACTIONS

Article 388.- Les agents habilités à constater les infractions au présent code sont :

- a) Tout agent de police judiciaire ;

- b) Les agents habilités du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) ;
- c) Les agents de la Garde-côtes d'Haïti ;
- d) Les agents de l'Administration générale des Douanes ;
- e) Les capitaines et officiers de sûreté du port.

Article 389.- Après constat, un procès-verbal d'infraction est dressé à l'encontre de tout individu, auteur de faits délictueux commis à bord ou à partir d'un navire. En ce qui concerne le capitaine du navire, celui-ci est pénalement responsable de ses actes.

L'armateur ou l'exploitant du navire est civilement et solidairement responsable du paiement des condamnations encourues par le capitaine.

CHAPITRE 3 DES PEINES APPLICABLES

Article 390.- Les infractions aux dispositions d'ordre public du présent code sont des délits, à l'exception de celles prévues aux articles 393, 394 et 395 ci-après, qui sont des crimes.

Sous réserve des dispositions des articles 390 à 400 ci-dessous, les délits visés à l'alinéa précédent sont passibles d'une amende allant de cent mille (100,000.00) à cinq cent mille (500,000.00) gourdes et d'un emprisonnement de quinze (15) jours à trois (3) mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 391.- L'amende est fixée comme suit dans les cas particuliers ci-dessous :

- a) De cent mille (100.000) à deux cent cinquante mille (250.000) gourdes pour avoir fait délivrer à un navire un faux certificat d'immatriculation.
- b) De cinquante mille (50.000) à deux cent mille (200.000) gourdes pour avoir enfreint les dispositions du titre IV, chapitre 4 relatives à la sécurité du navire.
- c) De cinquante mille (50.000) gourdes à deux cent mille (200.000) gourdes pour non-respect de l'obligation d'assistance en cas d'abordage en mer et pour le délit de non assistance à personne en danger.

Tout membre d'équipage condamné en vertu des dispositions des alinéas b) et c) ci-dessus pourra voir en outre sa peine assortie d'une suspension ou d'un retrait du brevet ou du certificat dont il est, le cas échéant, titulaire, ou se voir radier temporairement ou définitivement du registre des gens de mer.

La décision de retrait, suspension ou radiation est prise, après audition de l'intéressé, par le Directeur général du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH). Toutefois, l'intéressé dispose d'un droit de recours devant le ministre chargé des Transports, pendant un délai de trois mois à compter de la date de la notification de la décision prise à son encontre.

Article 392.- Sera passible d'un emprisonnement de trois (3) mois à un (1) an et d'une amende de dix millions (10.000.000) à cent millions (100.000.000) de gourdes ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine de navire-citerne de jauge brute de plus de cent cinquante mille (150 000) ou de navire, autre qu'un navire-citerne, de jauge brute de plus de cinq cents (500 000) qui aura contrevenu aux dispositions des articles 349 à 354 du présent code sur les déversements illégaux.

Ces peines seront réduites de moitié si le tonnage du navire en infraction est inférieur aux seuils indiqués à l'alinéa précédent.

L'armateur ou l'exploitant du navire est civilement et solidairement responsable du paiement des condamnations encourues par le capitaine.

Article 393.- Les personnes qui auront indûment déversé ou immergé des effluents ou résidus en contravention de l'article 340 du présent code seront passibles d'un emprisonnement de 3 mois à un an et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de gourdes ou de l'une de ces deux peines seulement.

Toutefois, si ces déversements portent sur des quantités minimales, l'infraction pourra être qualifiée de contravention et punie comme telle en application du code pénal.

Article 394.- Toute personne qui aura procédé à des immersions de résidus à partir d'un navire en infraction aux dispositions des articles 359 à 361 du présent code sera punie d'une peine d'emprisonnement de 3 mois à un an et d'une amende de dix millions (10.000.000) à cent millions (100.000.000) de gourdes ; en outre, la confiscation du navire pourra être ordonnée par le tribunal compétent.

Article 395.- Sera punie de travaux forcés à temps toute personne, embarquée à bord d'un navire et coupable de violences :

- a) Soit à l'encontre d'un navire haïtien, de son équipage et de ses passagers ;
- b) Soit, étant elle-même à bord d'un navire haïtien, contre les autres personnes présentes à bord, prises collectivement, et ce, dans le but de prendre le contrôle du navire, ou d'exercer une pression à l'égard de l'État haïtien ou de tiers.

Si de ces actions de violence il est résulté la mort d'une ou de plusieurs personnes, la peine sera celle de travaux forcés à perpétuité.

Article 396.- Tout acte de piraterie commis en mer est puni des travaux forcés à temps.

On entend par piraterie, l'un quelconque des actes suivants :

- a) Tout acte illicite de violence commis par l'équipage ou par des passagers d'un navire privé, agissant à des fins privées et dirigé :
 - 1) Contre un autre navire ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ;

- 2) Contre un navire, des personnes ou des biens en un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ;
- b) Tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire pirate, en connaissance de cause ;
- c) Tout acte d'incitation à commettre les actes définis aux paragraphes a et b, ci-dessus, ou commis dans l'intention de les faciliter.

Les dispositions du présent article s'appliquent également à un bâtiment de guerre ou à un navire affecté à un service public dont l'équipage mutiné s'est rendu maître.

Article 397.- Constituent des infractions passibles d'un emprisonnement de un à trois mois et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de gourdes, les émissions illégales de radio ou de télévision diffusées à l'intention du grand public en direction du territoire national, depuis un navire ou une installation fixe ou mobile en haute mer, en violation des règlements internationaux relatifs aux répartitions des fréquences. Dans ce cas, la saisie du navire sera effectuée par l'Autorité maritime.

Article 398.- Est considéré comme transport illicite d'enfants mineurs passible d'un emprisonnement de trois (3) mois à un an et d'une amende de cent mille (100.000) à un million (1.000.000) de gourdes ou de l'une de ces deux peines seulement, l'un ou l'autre des actes ci-après :

- a) Le fait pour les parents, ou pour l'un d'entre eux, ou pour le tuteur ou toute autre personne exerçant ou non l'autorité parentale, de faire embarquer à bord d'un navire un enfant ou un adolescent de moins de 18 ans pour son propre compte ou pour être remis à un tiers, moyennant paiement ou non, en vue de l'exploitation de sa personne ou du travail dudit enfant ou adolescent ;
- b) L'embarquement en toute connaissance de cause par le transporteur ou le capitaine, d'enfants ou d'adolescents visés à l'alinéa ci-dessus ;
- c) Toute participation volontaire au convoyage de tels enfants ou adolescents ;
- d) L'embarquement par le capitaine ou par tout autre membre d'équipage, même à l'insu du capitaine, d'enfants ou d'adolescents de moins de 18 ans aux fins de pédophilie ou de prostitution.

Article 399.- Tout changement non autorisé du nom d'un navire, en infraction aux dispositions de l'article 42 du présent code, sera puni d'une amende de cinquante mille (50.000) à cinq cent mille (500.000) gourdes ; le navire en cause pourra être saisi par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) jusqu'au paiement de l'amende ou au dépôt d'un cautionnement en garantie de son paiement.

Article 400.- Tout capitaine ou autre membre d'équipage ne respectant pas les consignes édictées par les autorités sur l'état de la mer, tout marin qui n'est pas muni de son livret professionnel, est passible d'une amende de cinquante mille (50.000) à cinq cent mille (500.000) gourdes ; le navire en cause peut être saisi par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) jusqu'au paiement de l'amende ou au dépôt d'un cautionnement en garantie de son paiement.

Article 401.- Tout capitaine de navire en activités commerciales laissant le port ou le point de mouillage sans autorisation ou refusant de s'acquitter des droits de partance est passible d'une amende de cinquante mille (50.000) à cinq cent mille (500.000) gourdes ; le navire en cause peut être saisi par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) jusqu'au paiement de l'amende ou au dépôt d'un cautionnement en garantie de son paiement.

Tout capitaine dont le navire est surchargé ou dont les passagers ne sont pas munis de leur gilet de sauvetage est passible d'une amende de cinquante mille (50.000) gourdes ; le navire sera saisi jusqu'au paiement de l'amende.

Article 402.- Tout navire opérant dans le cabotage national sans titres de sécurité valides ou dont les titres sont incomplets, est passible d'une amende de cinquante mille (50.000) à cinq cent mille (500.000) gourdes et peut être saisi par le Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) jusqu'au paiement de l'amende ou au dépôt d'un cautionnement en garantie de son paiement.

Article 403.- Tout navire surpris dans la mer territoriale en flagrant délit de trafic illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes sera saisi par les Garde-côtes d'Haïti et mis prioritairement à la disposition du Service maritime et de Navigation d'Haïti (SEMANAH) pour les besoins de l'État aux fins de contrôle de la sécurité maritime et pour les intérêts de la navigation.

Article 404.- Les infractions commises au moyen de navires à la législation sur les voyages irréguliers et les passagers clandestins sont soumises aux lois répressives qui leur sont propres.

Article 405.- Les dispositions de Lois non modifiées par le présent Code restent en vigueur par les textes qui ne lui sont pas contraires.

TITRE XIII

DISPOSITIONS FINALES

Article 406.- Le présent code abroge toutes lois ou dispositions de lois, tous décrets ou dispositions de décrets, tous décrets-lois ou dispositions de décrets-lois qui lui sont contraires et sera publié et exécuté à la diligence des ministres des Travaux publics, Transports et Communications, de l'Économie et des Finances, de la Justice et de la Sécurité publique, de l'Intérieur et des Collectivités territoriales, de l'Agriculture, des Ressources naturelles et du Développement rural, de l'Environnement, et de la Santé publique et de la Population, chacun en ce qui le concerne.

Adopté en Conseil des ministres, au Palais National, à Port-au-Prince, le 14 juin 2017, An 214^e de l'Indépendance.

Par :

Le Président

Jovenel **MOÏSE**

Le Premier ministre

Jack Guy **LAFONTANT**

Le Ministre de l'Intérieur et des Collectivités territoriales

Max Rudolph **SAINT-ALBIN**

Le Ministre des Affaires étrangères et des Cultes

Antonio **RODRIGUE**

Le Ministre de l'Économie et des Finances

Jude Alix Patrick **SALOMON**

Le Ministre de la Justice et de la Sécurité publique

Heidi **FORTUNÉ**

Le Ministre de la Planification
et de la Coopération externe

Aviol **FLEURANT**

Le Ministre de l'Agriculture, des Ressources naturelles
et du Développement rural

Carmel André **BELIARD**

La Ministre de la Santé publique et de la Population

Marie Greta Roy **CLEMENT**

Le Ministre des Travaux publics, Transports
et Communications

Fritz **CAILLOT**

Le Ministre des Affaires sociales et du Travail

Roosevelt **BELLEVUE**

Le Ministre de l'Éducation nationale
et de la Formation professionnelle

Pierre Josué Agénor **CADET**

Le Ministre du Commerce et de l'Industrie

Pierre Marie **DU MENY**

La Ministre du Tourisme

Colombe Emilie Jessy **MENOS**

Le Ministre de l'Environnement

Pierre Simon **GEORGES**

La Ministre de la Jeunesse, des Sports
et de l'Action civique

Régine **LAMUR**

La Ministre à la Condition féminine
et aux Droits des femmes

Eunide **INNOCENT**

Le Ministre de la Culture et de la Communication

Limond **TOUSSAINT**

Le Ministre de la Défense

Hervé **DENIS**

La Ministre des Haïtiens vivant à l'étranger

Stéphanie **AUGUSTE**