

JOURNAL OFFICIEL

DE LA

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE

paraissant le jeudi de chaque semaine

ABONNEMENTS		ABONNEMENTS ET INSERTIONS		ANNONCES ET AVIS	
	6 MOIS UN AN	Les abonnements et insertions seront adressés au Directeur de l'Imprimerie Nationale, Abidjan.		La ligne	63 francs
Côte d'Ivoire, France et Pays de la Communauté	700 1.200	Toute demande de changement d'adresse devra être accompagnée de la somme de 25 francs. Les lettres demandant réponse devront être accompagnées d'un timbre pour affranchissement.		(II n'est jamais compté moins de 650 francs pour les annonces)	
Etranger	900 1.350	Les abonnements et les annonces sont payables d'avance.		Chaque annonce répétée	Moitié prix
Avion	1.700 3.200	Compte Chèque Postal 5:42		Les annonces devront parvenir au plus tard le jeudi précédant la date de parution du « J. O. »	
Prix du numéro de l'année courante ..	30 francs				
Prix des numéros des années précédentes.	35 francs				
Par la Poste : majoration de 20 francs par numéro.					

SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE

1961 ACTES DU GOUVERNEMENT

9 novem... Loi n° 61-349 relative à l'institution d'un code de la Marine marchande. 1531

PARTIE OFFICIELLE

ACTES DU GOUVERNEMENT

LOI n° 61-349 du 9 novembre 1961, relative à l'institution d'un code de la Marine marchande.

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ,

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE LA LOI DONT LA TENUEUR SUIT :

TITRE PREMIER

DE LA NAVIGATION MARITIME

Article premier. — La navigation maritime est la navigation qui s'effectue en mer et dans les parties des fleuves, rivières, lagunes et canaux jusqu'au premier obstacle permanent qui s'oppose au passage des navires de mer, ou jusqu'à une limite fixée par arrêté du ministre chargé de la Marine marchande.

Art. 2. — *La police de la navigation.* — Dans la partie maritime des fleuves, rivières, lagunes et canaux et en mer, jusqu'à la limite des eaux territoriales, la police de la navigation est réglementée par arrêté du ministre chargé de la Marine marchande.

Art. 3. — *Zone de navigation.* — Les limites des différentes zones de navigation (bornage, cabotage, long-cours) et les conditions dans lesquelles la navigation correspondante peut être pratiquée sont fixées par arrêté du ministre chargé de la Marine marchande.

Art. 4. — *Navigation réservée.* — La navigation de cabotage, de bornage et de remorquage entre « les ports de la Côte d'Ivoire peut être réservée par arrêté aux navires ivoiriens et sous réserve de réciprocité aux navires d'autres Etats ou à certaines catégories d'entre eux, sans préjudice des dispositions particulières de la législation douanière ».

TITRE II

DU NAVIRE

Art. 5. — *Définition du navire de mer.* — Le navire de mer est l'engin flottant qui effectue à titre principal une navigation maritime.

Chapitre premier. — *De la naturalisation, de l'immatriculation, des titres de navigations.*

Art. 6. — *Ivoirisation des navires.* — L'ivoirisation des navires est l'acte administratif qui confère au navire le droit de porter le pavillon de la République de Côte d'Ivoire avec les privilèges qui s'y rattachent.

Pour obtenir l'ivoirisation, les navires doivent appartenir pour moitié au moins à des nationaux ivoiriens ou à des nationaux de droit reconnu équivalent par des accords de réciprocité.

Si le navire appartient à une société :

a) La société propriétaire doit avoir son siège social en Côte d'Ivoire ;

b) Le cas échéant, le conseil d'administration ou de surveillance doit comprendre une majorité de nationaux ivoiriens ou des nationaux de droit reconnu équivalent par un accord de réciprocité. Le président ou l'administrateur unique, le ou les gérants doivent réunir les mêmes conditions de nationalité ;

c) Pour les sociétés de personnes et les sociétés à responsabilité limitée, la moitié au moins du capital social doit provenir des nationaux ivoiriens ou de nationaux de droit reconnu équivalent par des accords de réciprocité.

Les conditions de nationalité des personnels embarqués seront déterminées selon les modalités de l'article 108 du présent code.

Art. 7. — *Immatriculation des navires.* — Les navires sont immatriculés à leur port d'attache sur présentation du titre de nationalité.

Art. 8. — *Titre de navigation maritime.* — Sont astreints à la possession d'un titre de navigation maritime les navires et les engins pratiquant la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance.

Le titre de navigation est le rôle qui est renouvelé annuellement. Le ministre chargé de la Marine marchande peut dispenser de titre de navigation certains navires ou engins en raison d'un tonnage inférieur à 50 tonneaux.

La délivrance et le renouvellement du rôle d'équipage sont subordonnés au paiement d'une taxe dont le montant est fixé par décret.

Chapitre II. — *De la sécurité de la navigation.*

Art. 9. — *Titres de sécurité* — Tout navire ainsi que tout engin flottant tel que drague, porteur, citerne, chaland, quel que soit son tonnage, effectuant une navigation maritime soit par ses propres moyens, soit à la remorque d'un autre navire doit être muni des titres de sécurité suivants :

- Permis de navigation pour tous les navires ;
- Certificat de franc bord ou certificat d'exemption ;
- Certificat de sécurité pour les navires à passagers ;
- Certificat de sécurité pour le matériel d'armement ;
- Certificat de sécurité radio.

Art. 10. — Par sécurité maritime, il faut entendre notamment :

— L'ensemble des moyens matériels qui donnent au navire : coque, appareils propulseurs, appareils divers, instruments et documents nautiques ;

— La possibilité d'effectuer normalement et sans danger, dans les parages autorisés, la mission à laquelle il est destiné dans les conditions prévisibles d'exploitation ;

— L'ensemble des moyens de lutte contre l'incendie et les voies d'eau ;

— Le bon état du matériel de sauvetage collectif et individuel pour l'équipage et les passagers ainsi que les mesures en cas d'alarme et d'évacuation du navire ;

— L'arrimage satisfaisant des marchandises et la stabilité du navire ; l'observation des règles de franc bord et de la réglementation concernant les marchandises dangereuses ;

— Les dispositions relatives à l'hygiène et à l'habitabilité, au matériel médical et pharmaceutique.

Art. 11. — Les règles générales auxquelles doivent satisfaire les navires pour la délivrance des titres de sécurité sont déterminées par arrêté ministériel.

Art. 12. — Les conditions dans lesquelles sont délivrés et renouvelés les titres de sécurité sont fixées par arrêté.

Les sociétés de classification et les experts assermentés près les tribunaux reconnus par arrêté ministériel sont habilités à apposer les marques de franc bord sur les navires ivoiriens conformément aux règles de la convention internationale et à établir les certificats de franc bord correspondants.

Les navires ivoiriens possédant la première cote d'une société de classification spécialement agréée à cette fin par arrêté ministériel peuvent être dispensés des visites prévues pour la délivrance ou le renouvellement des titres de sécurité sur les points qui ont fait l'objet de visite, de constatations ou d'épreuves de la société. La société remettra à l'Administration un procès-verbal de ces visites de constatation ou d'épreuves.

L'agrément ne peut être donné à une société de classification que si elle est en mesure de faire vérifier par des experts qualifiés l'application des règlements ivoiriens et de délivrer une attestation spéciale de ces vérifications.

Les commissions de visite et les inspecteurs de la navigation conservent le droit de procéder à toute vérification dans le domaine couvert par la dispense.

Art. 13. — Avant de quitter un port ivoirien, tout navire ivoirien est soumis à une visite de partance.

Cette visite est faite par un inspecteur de la navigation ou du travail maritime, ou par un fonctionnaire désigné pour remplir ces fonctions.

Celui-ci peut interdire ou ajourner jusqu'à exécution de ses prescriptions, le départ de tout navire qui, par son état d'entretien, son défaut de stabilité, les conditions de chargement ou tout autre motif légitime, lui semblerait ne pouvoir prendre la mer sans danger pour l'équipage ou les personnes embarquées.

Art. 14. — Tous les navires étrangers touchant un port ivoirien sont soumis aux dispositions des articles 5, 7 et 8.

Ces navires sont présumés satisfaire aux prescriptions de ces articles si le capitaine présente un titre régulier délivré par le Gouvernement d'un pays lié par les conventions internationales en vigueur sur la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Ce titre doit être considéré comme suffisant à moins que l'état de navigabilité ne corresponde pas aux indications qui y sont portées et qu'il ne puisse prendre la mer sans danger pour ses passagers ou pour son équipage.

Le ministre chargé de la Marine marchande ou son représentant prend dans ce cas toutes dispositions convenables pour empêcher le départ du navire et peut réquisitionner à cette occasion toutes autorités portuaires dans ce but. Il informe le consul de l'Etat où le navire est immatriculé de la décision prise et des circonstances qui l'ont motivées.

Art. 15. — Les experts appelés à concourir à la délivrance de titres de sécurité reçoivent une rétribution dont le montant est fixé par arrêté ministériel.

Ils ne sont pas assujettis en raison de leurs fonctions à la contribution des patentes.

La délivrance ou le renouvellement des titres de sécurité et les visites de contrôle nécessaires pour l'application de ces dispositions donnent lieu à la perception de taxes dont le montant est fixé par arrêté.

Art. 16. — Les inspecteurs de la navigation et du travail maritime sont membres de droit des commissions de sécurité. Ils peuvent recevoir délégation de pouvoir de l'autorité administrative maritime pour présider certaines commissions de visite.

Art. 17. — Le ministre chargé de la Marine marchande peut fixer un régime particulier pour les navires dont les caractéristiques, l'affectation ou les conditions d'exploitation le justifiaient.

Chapitre III. — *Assistance et sauvetage.* *Généralités.*

Art. 18. — L'assistance et le sauvetage des navires de mer en danger, des choses se trouvant à bord, du frêt et du prix de passage, ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure sont soumis aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à distinguer entre ces deux sortes de services et sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où ils ont été rendus.

Principe de la rémunération

Art. 19. — Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Aucune rémunération n'est due si le concours prêté reste sans résultat utile.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

Art. 20. — N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

Art. 21. — Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance ou le sauvetage du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

Art. 22. — La rémunération est due même si l'assistance ou le sauvetage a lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

Art. 23. — Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le juge.

Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie, soit entre les sauveteurs, soit entre les propriétaires, le capitaine et l'équipage des navires sauveteurs.

Si le navire sauveteur est un navire étranger, la répartition entre le propriétaire, le capitaine et les personnes au service du navire est réglée conformément à la loi nationale du navire.

Art. 24. — Toute convention d'assistance et de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le juge déterminé par convention s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables.

Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence, ou lorsque la rémunération est, de façon excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée ou modifiée par le juge à la requête de la partie intéressée.

Art. 25. — La rémunération est fixée par le juge selon les circonstances entraînant pour base :

a) En premier lieu, le succès obtenu, les efforts et les mérites de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers ou par son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par les navires sauveteurs, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres encourus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant ;

b) En second lieu, la valeur des choses sauvées.

Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition prévue à l'article 23, alinéa 2.

Le juge peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

Art. 26. — Il n'est dû aucune rémunération par les personnes sauvées.

Les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu au sauvetage ou à l'assistance ont droit à une équitable part de la rémunération accordée au sauveteur du navire, de la cargaison ou de leurs accessoires.

Art. 27. — L'action en paiement de la rémunération d'assistance ou de sauvetage est prescrite après deux ans à compter du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage sont terminées.

Toutefois, ce délai ne court pas lorsque le navire assisté ou sauvé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales ivoiriennes.

Art. 28. — Tout capitaine est tenu autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente.

Art. 29. — Les dispositions précédentes sont applicables aux navires de la République de la Côte d'Ivoire même exclusivement affectés à un service public.

Chapitre IV. — Des épaves maritimes.

Art. 30. — Constituent des épaves maritimes soumises à l'application du présent code :

1° Les navires de mer et les aéronefs échoués en état d'innavigabilité sur une partie du rivage dépendant du domaine public maritime, abandonnés sans esprit de retour par leurs équipages et sans que les propriétaires en assurent réellement la garde ;

2° Les navires de mer et aéronefs submergés dans les eaux territoriales ivoiriennes ;

3° Les cargaisons desdits bâtiments et aéronefs ;

4° Les coques ou parties des coques des navires de mer et les fragments d'aéronefs trouvés en mer ou amenés par des sauveteurs ;

5° Les marchandises ou objets provenant de jet, bris ou naufrages tombés, ou abandonnés à la mer, trouvés sur les flots ou sur une partie du domaine public maritime.

Art. 31. — La direction de la Marine marchande prête, dans toute la mesure des moyens dont elle dispose, aide et assistance pour le sauvetage des vies humaines en danger, à tout bâtiment ou aéronef naufragé dont l'équipage est encore présent à bord. Elle prend toutes mesures utiles au sauvetage et à la conservation de l'épave.

Art. 32. — Elle peut requérir en vue du sauvetage et moyennant indemnité, toute personne physique ou morale capable d'y participer ainsi que tous moyens de transport ou autres et tous magasins.

Elle peut donner l'ordre d'occuper ou de traverser pour ces motifs des propriétés privées.

Art. 33. — Toutefois, si le propriétaire est présent ou représenté et réclame ses droits sur l'épave, l'autorité administrative maritime ne peut procéder au sauvetage que dans les cas suivants :

1° Si l'épave constitue un obstacle à la navigation ou à la pêche ;

2° Sur la demande du propriétaire et pour le compte et aux frais et risques dudit propriétaire, si celui-ci ne dispose pas de moyen de sauvetage suffisant et s'il y a urgence à agir pour éviter la dépréciation ou la perte de l'épave ;

3° Si la récupération présente un intérêt général.

Art. 34. — Lorsqu'un bâtiment de mer échoué ou coulé forme écueil ou obstacle dans un port, à l'entrée d'un port, dans une passe d'accès ou dans une rade et dans ces cas seulement, le service des Travaux publics peut mettre en demeure le propriétaire de procéder au relèvement ou la démolition de l'épave ou y procéder lui-même aux frais ou risques dudit propriétaire sauf exercice par ce dernier du droit d'abandon. Le service des Travaux publics doit aviser l'autorité administrative maritime de ces opérations.

Art. 35. — En cas de vol ou de détournement d'épave, l'autorité administrative maritime dresse les procès-verbaux de contravention et les transmet au procureur de la République.

Elle a le droit d'interroger les témoins et d'ordonner des perquisitions domiciliaires en vue de la découverte de l'épave.

Art. 36. — Un arrêté du ministre chargé de la Marine marchande fixera les conditions dans lesquelles les épaves seront soit remises à leurs propriétaires, soit mises en vente.

Les épaves seront placées sous la double surveillance des autorités maritimes et douanières.

Art. 37. — Le produit de la vente des épaves, déduction faite des frais de gestion et de vente, de la rémunération du sauveteur, des droits de douane et autres taxes, est versé en dépôt au Trésor où il peut être réclamé pendant trois ans par les propriétaires ou leurs ayants droit. A l'expiration du délai de trois ans, il est acquis au fonds spécial prévu à l'article 143 ci-après.

Art. 38. — Lorsque le propriétaire d'une épave complètement immergée n'a pu être identifié ou a été déchu de ses droits, l'autorité administrative maritime a la possibilité de passer un contrat de concession, soit par priorité avec l'inventeur de l'épave, soit, à défaut, avec toute autre entreprise.

Art. 39. — La rémunération due à l'inventeur par le propriétaire d'une épave est fixée par accord entre les parties.

S'il y a désaccord, l'affaire est soumise à l'arbitrage de l'autorité administrative maritime. Si ses propositions sont rejetées, le différend est tranché par le juge du lieu où l'épave est soit trouvée, soit amenée.

Art. 40. — Si le propriétaire n'a pas réclamé l'épave ou n'a pas présenté sa réclamation dans les délais impartis, l'autorité administrative maritime propose une rémunération évaluée par elle en tenant compte :

a) En premier lieu, du succès obtenu, des efforts et du mérite de ceux qui ont prêté secours, du danger couru par les sauveteurs, du temps employé, des frais et dommages subis et des risques de responsabilité et autres encourus par les sauveteurs, de la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire sauveteur ;

b) En second lieu de la valeur des choses sauvées.

S'il y a plusieurs sauveteurs, cette rémunération est calculée entre eux d'après les mêmes bases.

Si les propositions de l'autorité administrative maritime ne sont pas acceptées, la rémunération est fixée par le juge.

Art. 41. — Lorsqu'un navire a contribué au sauvetage la rémunération est partagée entre l'armateur et l'équipage sur la base des deux tiers à l'armateur et un tiers à l'équipage.

Entre les membres de l'équipage, le partage a lieu au prorata des salaires.

Art. 42. — Toutefois, par dérogation aux dispositions qui précèdent, l'autorité administrative maritime peut, en accord avec la ou les administrations intéressées, soit fixer une rémunération forfaitaire pour les objets sauvés qui appartiennent à l'Etat, soit interdire leur relèvement.

Art. 43. — La rémunération du sauveteur est privilégiée sur l'épave sauvée. Le propriétaire qui la réclame n'en obtiendra la restitution qu'après paiement de la rémunération ou éventuellement consignation d'une somme suffisante pour en assurer le paiement.

Le droit du sauveteur à rémunération est prescrit par un délai de deux ans à compter du jour du sauvetage.

Art. 44. — Les dispositions ci-dessus s'appliquent, sous réserve des clauses des conventions internationales en vigueur, aux épaves des navires et aéronefs de nationalité étrangère et aux marchandises en provenant, trouvées ou amenées sur le domaine public maritime.

Chapitre V. — Des hypothèques maritimes.

Art. 45. — Les navires de mer sont meubles. Ils sont susceptibles d'hypothèques ; ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties.

Art. 46. — L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial tenu par l'administration des Finances.

Art. 47. — 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 de l'inscription.

Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence nonobstant la différence des heures de l'inscription.

Art. 48. — L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans, à compter du jour de sa date ; son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai sur le registre tenu par l'administration des Finances.

Art. 49. — Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte la translation du droit hypothécaire.

Art. 50. — L'inscription garantit, au même rang que le capital, deux années d'intérêt en sus de l'année courante.

Art. 51. — Les tarifs des droits à percevoir par l'administration à raison des actes concernant les hypothèques maritimes sont fixés par arrêté.

Art. 52. — Les modalités d'application des dispositions du présent chapitre seront fixées par décret.

TITRE III

Chapitre premier. — Du marin et de l'armateur.

Art. 53. — Toute personne quelque soit son sexe, embarquée à bord d'un navire de mer pour y exercer une activité rémunératrice est considérée comme marin et inscrite sur un rôle d'équipage à l'exception des travailleurs embarqués dits Kroomen qui sont soumis à un statut spécial.

La qualité de marin ivoirien est constatée par l'immatriculation par les soins de l'autorité maritime administrative.

Art. 54. — Est considéré comme armateur, toute personne morale ou physique, tout service public qui possède, arme, exploite ou utilise un navire de mer.

Lorsque ce marin et l'armateur sont la même personne, celle-ci bénéficie d'un régime particulier.

Chapitre II. — Des conditions d'exercice de la profession de marin.

Art. 55. — La qualité de marin ivoirien est réservée aux nationaux ivoiriens et, sous réserve de réciprocité, à des nationaux d'autres Etats.

Art. 56. — Un arrêté du ministre chargé de la Marine marchande fixera les conditions d'aptitude physique à la navigation et leurs modalités d'application et de contrôle.

L'immatriculation définitive d'un marin ne s'effectue qu'après un temps effectif de navigation et un contrôle de ses capacités dans des conditions qui seront fixées par arrêté.

Ne peuvent être immatriculés comme marins les individus condamnés à une peine criminelle ainsi qu'à certaines peines correctionnelles dont la liste sera fixée par décret.

Art. 57. — L'embarquement à titre professionnel est interdit aux enfants âgés de moins de quinze ans.

De 15 à 17 ans révolus, les mineurs peuvent embarquer en qualité de novice sous réserve de l'accomplissement d'une période de formation professionnelle.

Art. 58. — Un livret professionnel sur lequel seront mentionnés ses embarquements et ses débarquements des différents navires est remis au marin au moment de son premier embarquement.

Le livret ne contient aucune appréciation des services rendus. L'original est délivré gratuitement.

La remise de son duplicata est subordonnée au paiement d'une taxe dont le montant sera fixé par décret.

Art. 59. — Le marin immatriculé qui fait l'objet d'une des condamnations mentionnées à l'article 56 est rayé des matricules d'office.

La radiation peut également être prononcée à l'égard du marin qui exerce la profession dans des conditions contraires aux dispositions réglementaires.

Elle entraîne le retrait du livret professionnel.

Art. 60. — L'autorité administrative maritime fixe par arrêté les modalités d'application des dispositions ci-dessus.

Chapitre III. — Le contrat d'engagement maritime.

Art. 61. — L'engagement maritime est le contrat d'engagement de services conclus entre un marin et un armateur ou son représentant. Il est régi en dehors des périodes d'embarquement du marin par les dispositions du code du travail.

En matière d'engagement maritime, la capacité de contracter est soumise aux règles de droit commun sous réserve de l'application de l'article 102 concernant les mineurs.

Art. 62. — Toutes les clauses et stipulations du contrat d'engagement doivent à peine de nullité, être inscrites ou annexées au rôle d'équipage.

Art. 63. — Le contrat d'engagement doit être obligatoirement constaté par écrit. Il est rédigé en termes clairs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et obligations respectifs.

Si l'engagement est conclu pour une durée indéterminée, le contrat doit fixer obligatoirement le délai de préavis à observer en cas de résiliation par une des parties. Ce délai doit être le même pour les deux parties et ne pas être inférieur à vingt-quatre heures.

Art. 64. — Le contrat d'engagement maritime doit mentionner le service pour lequel le marin s'engage et la fonction qu'il doit exercer, le montant des salaires et accessoires ou les bases de détermination des profits. Ces indications ainsi que le lieu et la date de l'embarquement du marin doivent être portés au rôle d'équipage et au livret professionnel du marin.

Art. 65. — Les conditions générales d'engagement doivent être tenues par l'armateur, à la disposition des marins, et connaissance, doit être donnée, par l'autorité administrative maritime, au moment de l'inscription du marin au rôle d'équipage.

Art. 66. — Le contrat d'engagement est visé par l'autorité administrative maritime.

L'autorité maritime ne peut régler les conditions d'engagement. Toutefois, elle a le droit de refuser son visa lorsque le contrat contient une clause contraire aux dispositions d'ordre public.

Art. 67. — Le texte du présent code, celui des textes réglementaires et celui des accords collectifs de salaires s'ils existent qui régissent le contrat d'engagement doivent, comme le texte des conditions du contrat, se trouver à bord, pour être communiqués par le capitaine au marin sur sa demande.

Les conditions générales d'engagement doivent être affichées dans les locaux d'équipage.

Chapitre IV. — Des conditions et de la durée du travail.

Art. 68. — Le marin doit accomplir son service dans les conditions déterminées par le contrat et par les lois, règlements et usages en vigueur.

Art. 69. — Le personnel est tenu de se rendre à bord du navire sur lequel il est embarqué au jour et à l'heure qui lui sont indiqués par son employeur ou son représentant.

Art. 70. — Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin qui n'est pas de service peut descendre à terre.

Art. 71. — 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 et des ustensiles de plat sans que ce travail puisse donner lieu à rémunération.

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

Art. 72. — Le travail à bord des navires est organisé sur la base de huit heures par jour pendant six jours ou de quarante-huit heures par semaine ou de manière équivalente sur une période autre que la semaine.

Des heures supplémentaires peuvent en outre être faites pour tenir compte des nécessités de l'exploitation des navires.

Hors le cas de force majeure (le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison étant en jeu), des heures supplémentaires peuvent être faites dans la limite de 120 heures par mois.

Les modalités de leur répartition seront fixées par un arrêté s'il y a lieu.

Art. 73. — La rémunération de l'heure de travail normal est majorée de 10 % pour les heures faites au delà de quarante-huit heures par semaine.

Si la rémunération de l'heure de travail normal n'est pas fixée par le contrat d'engagement, celle-ci est considérée comme égale à un deux centième (1/200^e) du salaire mensuel.

Un mode forfaitaire de rémunération du travail supplémentaire peut être prévu par le contrat sous réserve d'homologation par l'autorité administrative maritime.

Art. 74. — 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.

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

Tout repos hebdomadaire non donné à sa date et qui n'a pu être compensé dans les conditions fixées ci-dessus, donne droit à une compensation soit en espèce, soit en nature.

Art. 75. — Les marins ont droit à un congé payé à la charge de l'armateur calculé à raison d'un jour et demi ouvrable par mois d'engagement.

Un arrêté fixera les modalités particulières aux marins pour tenir compte des conditions de travail à bord et de la durée de la semaine de travail fixée à quarante-huit heures.

Art. 76. — Les dispositions des articles 74 et 75 ci-dessus ne sont pas applicables aux engagements à la pêche pour lesquels un arrêté ministériel fixera un régime spécial.

Art. 77. — L'organisation du travail à bord, les travaux exigibles, les mesures de contrôle du travail sont fixés par arrêté de l'autorité administrative maritime.

Chapitre V. — Des salaires du marin.

Art. 78. — Le marin est rémunéré soit à salaire fixe, soit à profits éventuels, soit, par une combinaison de ces deux modes de rémunération.

Un arrêté ministériel déterminera les lieux et époques de liquidation et du paiement des salaires et les conditions de règlement en cas de prolongation ou rupture du voyage et d'absence irrégulière du marin.

Art. 79. — Des accords collectifs entre les armateurs et les marins peuvent être conclus pour déterminer les salaires applicables.

Art. 80. — Le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il a été engagé et comportant un salaire plus élevé que le sien a droit à une augmentation de salaire calculée d'après la différence existant entre son salaire et le salaire afférent à la fonction qu'il a temporairement remplie.

Art. 81. — Des avances et des acomptes peuvent être accordés au marin. Celui-ci peut déléguer ses salaires et profits.

Un arrêté ministériel fixera les modalités d'application de ces dispositions.

Art. 82. — 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 et servant à l'exercice de leur profession ;
- 3° Les sommes dues aux marins pour frais médicaux et pharmaceutiques et pour rapatriement.

Art. 83. — Les marins ont droit à la nourriture ou à une allocation équivalente pendant toute la durée de leur inscription au rôle d'équipage.

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

Un arrêté ministériel fixera les modalités d'application de ces dispositions.

Art. 84. — Les marins ont droit aux prestations familiales du régime général.

Chapitre VI. — Des maladies et des blessures des marins.

Art. 85. — Le marin est payé de ses salaires et soigné : aux frais du navire s'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade pendant son embarquement.

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

A son débarquement, le marin blessé ou malade non encore guéri est soumis, soit au régime général des accidents du travail et des victimes de maladie professionnelle, soit à celui de l'assistance médicale gratuite.

Art. 86. — Dans le cas du marin débarqué hors de la Côte d'Ivoire, l'armateur doit lui fournir les soins jusqu'à son rapatriement.

Art. 87. — Les dispositions des articles 85 et 86 ci-dessus ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure a été déterminée par un fait intentionnel ou faute inexcusable du marin.

Dans ce cas, le capitaine est tenu de faire donner au marin tous les soins nécessaires jusqu'à ce que le marin soit mis à terre et confié aux mains d'une autorité ivoirienne. En outre, s'il n'existe pas d'autorité ivoirienne dans le lieu où le marin a été mis à terre, le capitaine doit prendre au compte de l'armateur, et sauf recours ultérieur contre le marin, les mesures utiles pour assurer le traitement et le rapatriement du marin.

Depuis le jour où il a dû cesser son travail, le marin qui se trouve dans les conditions du paragraphe premier du présent article cesse d'avoir droit à salaire.

Il a droit à la nourriture jusqu'à son débarquement.

Chapitre VII. — Du rapatriement et de la fin du contrat d'engagement.

Art. 88. — Sauf les exceptions prévues à l'article 90 ci-après, le marin débarqué en fin de contrat hors d'un port de la Côte d'Ivoire doit être rapatrié aux frais de l'armateur.

Art. 89. — Le rapatriement comprend le transport, le logement et la nourriture du marin rapatrié.

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

Art. 90. — Les frais de rapatriement du marin débarqué en cours de route, après résiliation de l'engagement, par volonté commune des parties, sont réglés par les conventions des parties.

Sont à la charge du marin les frais de rapatriement du marin débarqué soit pour raison disciplinaire, soit à la suite d'une blessure ou d'une maladie contractée suivant les conditions de l'article 87 ci-dessus.

Sont à la charge de l'Etat les frais de rapatriement du marin débarqué pour passer en jugement ou pour subir une peine.

Art. 91. — Sauf convention contraire, le marin qui n'est pas débarqué ou qui n'est pas rapatrié à son port ivoirien d'embarquement a droit à la conduite jusqu'à ce port.

Art. 92. — Le contrat d'engagement conclu pour un temps déterminé prend normalement fin de l'expiration du temps pour lequel il a été conclu.

Le contrat d'engagement conclu pour la durée d'un voyage prend fin par l'accomplissement du voyage ou par la rupture volontaire ou forcée du voyage.

Il prend également fin :

1° Par décès du marin ;

2° Par le débarquement régulier du marin résultant notamment du consentement mutuel des parties, de la résiliation ou de la rupture du contrat, de la mise à terre du marin nécessitée par une blessure ou une maladie, de la vente, de la prise, du naufrage ou de l'innavigabilité du navire.

Dans ces quatre derniers cas, le marin a droit à une indemnité de chômage égale au maximum à deux mois de salaire. Un arrêté ministériel fixera les conditions d'application des dispositions ci-dessus.

Art. 93. — Dans les ports ivoiriens, le capitaine a le droit de congédier le marin.

Hors des ports ivoiriens, le capitaine ne peut congédier le marin qu'avec l'autorisation de l'autorité administrative maritime.

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

Art. 94. — Le marin congédié pour motif légitime n'a droit à aucune indemnité de licenciement. Il peut être condamné à dommages et intérêts au cas où la rupture du contrat de son fait a causé un préjudice à l'armateur.

Art. 95. — Le marin a le droit de demander la résiliation du contrat d'engagement pour inexécution des obligations de l'armateur. Le marin congédié sans motif légitime a droit à une indemnité de licenciement.

Art. 96. — La résiliation du contrat d'engagement peut donner lieu à l'indemnité, soit en cas d'inobservation du délai de préavis, soit si l'une des parties a abusé de son droit de résiliation.

Chapitre VIII. — Dispositions diverses.

Art. 97. — Les litiges qui s'élèvent en ce qui concerne les contrats d'engagement maritimes entre armateurs, maîtres et marins sont portés devant les tribunaux de juridiction du travail après tentative de conciliation, devant l'autorité administrative maritime. Les litiges entre armateurs et capitaines relèvent de la juridiction commerciale.

Art. 98. — Un arrêté ministériel fixera les modalités de la procédure de conciliation et d'arbitrage à suivre en cas de conflit du travail maritime.

Art. 99. — Les conventions passées entre l'armateur et le capitaine relativement à la fonction commerciale du capitaine en qualité de mandataire de l'armateur peuvent être valablement constatées sans l'intervention de l'autorité administrative maritime.

Art. 100. — Tout capitaine engagé pour un voyage est tenu de l'achever à peine de tous dommages et intérêts envers les propriétaires affrêteurs.

Art. 101. — L'armateur peut toujours congédier le capitaine sauf dommages et intérêts en cas de renvoi injustifié.

Le congédiement du capitaine n'est pas subordonné, hors des ports ivoiriens, à l'autorisation de l'autorité administrative maritime.

Art. 102. — Un arrêté ministériel fixera les conditions spéciales d'embarquement des mineurs.

Art. 103. — Sauf dans le cas où la convention contraire est prévue par le présent code, les parties ne peuvent déroger aux règles qui fixent les conditions d'engagement.

Chapitre IX. — Des fonctions à bord

et de la composition de l'équipage.

Art. 104. — L'équipage d'un navire constitue une société hiérarchisée sous l'autorité du capitaine qui est seul juge de la conduite de l'expédition et des décisions à prendre.

Art. 105. — Les fonctions de capitaine ou de patron, de second capitaine, de chef mécanicien et d'officier ne peuvent être exercées que par des marins titulaires de brevets, diplômes, certificats, permis ou de titres jugés équivalents.

Pour l'exercice de certaines fonctions subalternes, une qualification professionnelle peut être exigée.

Art. 106. — Des dérogations peuvent être accordées en cas de nécessité reconnue sur demande de l'armateur, du capitaine ou du patron, par le directeur de la Marine marchande.

Art. 107. — Les conditions d'obtention des brevets, diplômes, certificats et permis sont fixées par arrêté ministériel.

Les droits d'examen sont fixés par décret.

Art. 108. — L'état-major et l'équipage d'un navire ivoirien doivent être composés en totalité pour l'état-major et dans une proportion minimum de 75 % pour l'équipage de nationaux ivoiriens ou avoir, sous réserve de réciprocité, la nationalité d'un Etat auquel des droits équivalents ont été reconnus.

En cas d'impossibilité de remplir cette condition, un arrêté de dérogation sera pris sans que la proportion des étrangers puisse être supérieure à 50 %.

Art. 109. — L'effectif du personnel doit être tel que, du point de vue de la sécurité de la navigation, il soit suffisant en nombre et en qualité.

Art. 110. — Un arrêté ministériel fixe les modalités d'application des dispositions ci-dessus.

TITRE IV

DES TRANSPORTS MARITIMES

Chapitre premier. — De l'organisation générale des transports maritimes.

Art. 111. — L'organisation générale des transports maritimes et en particulier les mesures de coordination qui pourront être imposées aux armements ivoiriens pour favoriser l'économie nationale feront l'objet en tant que besoin d'un décret pris sur rapport du ministre chargé des transports.

Art. 112. — Les armements ivoiriens sont tenus d'assurer les transports présentant un intérêt essentiel pour la République de Côte d'Ivoire.

Art. 113. — Les opérations d'affrètement par qui que ce soit des navires de plus de 500 tonnes de port en lourd, s'ils sont de pavillon ivoirien, de tout tonnage s'ils sont de pavillon étranger, sont soumis à l'autorisation de l'autorité administrative maritime.

Les affrètements des navires de pavillon étranger sont autorisés après consultation du ministre des Finances et leurs opérations sont soumises, pour ce qui concerne la délivrance des moyens de paiements, à la réglementation des changes.

Chapitre II. — De l'achat et de la vente des navires.

Art. 114. — Les actes d'achat ou de vente de navires ou parties de navires doivent comporter les renseignements fixés par arrêté.

Art. 115. — Tous les contrats d'achat de navires étrangers, de construction de navires étrangers, ainsi que les contrats de vente de navires entre nationaux ivoiriens ou avec des nationaux et personnes morales d'Etats auxquels des droits équivalents ont été reconnus, doivent obligatoirement être soumis au visa de l'autorité administrative maritime, et faire l'objet d'un dépôt au rang des minutes d'un notaire pour les navires de plus de 10 tonneaux.

Art. 116. — *Saisie et vente forcée des navires.* — Tous les bâtiments de mer peuvent être saisis et vendus par autorité de Justice.

Les privilèges des créanciers seront purgés, selon les formalités prévues par arrêté.

Art. 117. — Les ventes et transferts hors d'Etats auxquels des droits équivalents ont été reconnus des navires de mer doivent être autorisés par l'autorité administrative maritime qui délivre un certificat de radiation de la flotte de commerce.

Chapitre III. — Du pilotage.

Art. 118. — Le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines par un personnel commissionné par l'Etat ou par l'autorité portuaire pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, rades et autres eaux maritimes. Les capitaines demeurent chargés du commandement des navires et de toutes les responsabilités que ce commandement comporte pour eux et leurs armateurs.

Art. 119. — L'autorité administrative maritime fixe les ports dans lesquels un service de pilotage est organisé.

Le pilotage est obligatoire pour tous les navires sauf pour certaines catégories de navires fixées par arrêté.

Art. 120. — Le capitaine d'un navire soumis à l'obligation du pilotage est tenu de payer le pilote, même s'il n'utilise pas ses services, quand celui-ci justifie qu'il a fait la manœuvre pour se rendre au-devant du navire.

Art. 121. — Hors le cas de force majeure, tout pilote doit, nonobstant autre obligation de service, prêter d'abord son assistance au navire en danger, même s'il n'en a pas été requis, du moment où il a pu constater le péril dans lequel se trouve ce navire. Le pilote a droit dans ce cas à la rémunération prévue à l'article 19.

Art. 122. — Sauf le cas de faute lourde du pilote, les accidents survenus au pilote et à l'équipage du bateau-pilote, les avaries survenues au bateau-pilote, au cours des opérations de pilotage, au cours des manœuvres d'embarquement et de débarquement du pilote, sont à la charge du navire.

Art. 123. — Les courtiers et consignataires de navires sont personnellement responsables du paiement des droits à l'entrée et à la sortie. Ils répondent, également, des indemnités supplémentaires dues au pilote à la condition d'en avoir été prévenus dans le délai de soixante-douze heures après la sortie du navire.

Art. 124. — L'organisation générale du pilotage ainsi que les tarifs de pilotage sont fixés par l'autorité portuaire.

Art. 125. — La responsabilité civile du pilote ou de l'autorité portuaire au cas où le pilote est un agent de l'Etat ou l'autorité portuaire résultant de fautes par lui commises dans l'exercice de ses fonctions, est limitée à une somme fixée par décret.

TITRE V

DE LA PECHE MARITIME

Chapitre premier. — De la réglementation de la pêche.

Art. 126. — La pêche maritime consiste dans la capture par quelques moyens que ce soit de tout animal vivant complètement ou partiellement en mer ou dans la partie salée des fleuves, étangs et canaux.

Art. 127. — L'exercice de la pêche tant en mer que le long des côtes et dans la partie des fleuves, rivières, étangs et canaux où les eaux sont salées est soumis aux dispositions suivantes :

1° L'étendue de la côte devant laquelle chaque espèce de pêche est permise ;

2° La distance de la côte ainsi que des embouchures de rivières, étangs ou canaux à laquelle les pêcheurs devront se tenir ;

3° Les époques d'ouverture et de clôture de diverses pêches ; l'indication de celles qui seront libres toute l'année ; les heures pendant lesquelles les pêches pourront être pratiquées ;

4° Les filets, engins, instruments de pêches prohibés, les procédés et mode de pêche prohibés ;

5° Les dispositions propres à prévenir la destruction du frai et à assurer la conservation des poissons, crustacés, coquillages et autres animaux marins ;

6° Les interdictions relatives à la pêche, à la mise en vente, à l'achat, au transport, colportage ou à l'emploi du frai, des poissons, des crustacés et des coquillages qui n'atteignent pas les dimensions prescrites ;

7° Les conditions d'établissement des pêcheries, des parcs à huîtres, à moules et autres coquillages, les conditions de leur exploitation ;

8° Les appâts défendus ;

9° Les mesures d'ordre et de police tant en mer que sur le littoral propres à assurer la conservation de la pêche ainsi qu'à en régler l'exercice.

Des arrêtés interministériels seront pris à cet effet sur proposition du directeur de la Marine marchande et du service des Pêches maritimes.

Art. 128. — Il est interdit de faire usage, pour la pêche, soit de dynamite ou de tout autre explosif, soit de substances ou d'appâts pouvant enivrer ou détruire les poissons, crustacés et coquillages.

Chapitre II. — De la zone de pêche réservée dans les eaux territoriales.

Art. 129. — Dans les eaux territoriales, la pêche est réservée aux navires ivoiriens et, sous réserve de réciprocité, aux navires des autres Etats de droit reconnu équivalent.

Pour les golfes, baies et rades, des arrêtés ministériels déterminent la ligne à partir de laquelle cette limite est comptée.

Art. 130. — Les dispositions ci-dessus ne portent pas atteinte à la libre circulation reconnue aux bateaux de pêche étrangers naviguant ou mouillant dans la zone de pêche réservée des eaux territoriales ivoiriennes.

Un arrêté ministériel déterminera les règles spéciales de police auxquelles, dans ces cas, les bateaux de pêche devront se conformer.

Chapitre III. — Des établissements constitués sur le domaine public maritime.

Art. 131. — Les limites de la mer seront déterminées par des décrets pris sur proposition de l'autorité administrative maritime.

Art. 132. — Les avis du directeur de la Marine marchande et du chef du service des Pêches maritimes seront réclamés en ce qui concerne les concessions des lais et relais de la mer, et leur assentiment devra être obtenu pour les autorisations relatives à la formation d'établissements de quelque nature que ce soit sur la mer et ses rives.

Art. 133. — Aucun établissement de pêcherie, de quelque nature qu'il soit, aucun parc soit à huîtres, soit à moules, aucun dépôt de coquillages ne peuvent être formés sur le rivage de la mer, le long des côtes, ni dans la partie de fleuves, rivières, étangs, lagunes, canaux où les eaux sont salées sans une autorisation spéciale délivrée par l'autorité administrative maritime, après avis favorable du service des Pêches maritimes.

Un arrêté ministériel déterminera les formes suivant lesquelles cette autorisation sera accordée et pourra être révoquée.

Art. 134. — Des décrets pris sur la proposition de l'autorité administrative maritime détermineront dans les fleuves, rivières affluent directement ou indirectement à la mer, les points de cessations de la salure des eaux.

TITRE VI

DE L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE MARITIME

Chapitre premier. — De l'autorité administrative maritime.

Art. 135. — L'organisation administrative maritime fera l'objet en tant que besoin d'un décret pris sur le rapport du ministre chargé des transports.

TITRE VII

DU REGIME DISCIPLINAIRE ET PENAL

Chapitre premier. — Dispositions générales.

Art. 136. — Sont soumises à toutes les dispositions du présent titre :

1° Toutes les personnes de quelque nationalité qu'elles soient, inscrites sur le rôle d'équipage d'un navire ivoirien, à partir du jour de leur embarquement administratif, jusqu'à et y compris le jour de leur débarquement administratif ;

2° Toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, qui se trouvent, en fait, à bord d'un navire ivoirien, soit comme pilotes, soit comme passagers proprement dits, soit en vue d'effectuer le voyage, pendant tout le temps de leur présence sur le navire ;

3° Toutes les personnes de quelque nationalité qu'elles soient qui, bien que non présentes à bord, ont commis un des délits prévus au présent titre.

Art. 137. — Pour l'application des dispositions contenues dans le présent titre ;

L'expression de « capitaine » désigne le capitaine ou patron, ou, à défaut, la personne qui exerce régulièrement en fait le commandement du navire ;

L'expression d' « officier » désigne le second, les lieutenants, le chef mécanicien, les officiers mécaniciens, les radio-électriciens, les commissaires, les médecins, les élèves officiers, ainsi que toutes personnes portées comme officier sur le rôle d'équipage ;

L'expression de « maître » désigne les maîtres d'équipage, les maîtres charpentiers, les graisseurs, les premiers chauffeurs, les maîtres d'hôtel ou assimilés, ainsi que toutes personnes portées comme maîtres sur le rôle d'équipage ;

L'expression « d'homme d'équipage » désigne toutes les personnes de l'équipage, quel que soit leur sexe, qui sont inscrites sur le rôle d'équipage ;

L'expression « passagers » désigne les passagers proprement dits ainsi que toutes personnes qui se trouvent en fait à bord du navire, en vue d'effectuer le voyage ;

L'expression de « chef d'arrondissement maritime » désigne : en Côte d'Ivoire, le fonctionnaire chargé du service de la Marine marchande dans les arrondissements maritimes ; dans les rades et ports étrangers : les consuls de Côte d'Ivoire, à l'exclusion des agents consulaires.

L'expression de « bord » désigne le navire, ses embarcations et ses moyens de communication avec la terre.

Art. 138. — En ce qui concerne les crimes et délits prévus par le présent titre, les délais de prescription de l'action publique de l'exécution de la peine et de l'action civile sont fixés conformément au droit commun.

En ce qui concerne les fautes contre la discipline, les délais dans lesquels la punition doit être prononcée, la sanction exécutée et l'action civile intentée sont ceux prévus pour les contraventions de simple police.

Les délais prévus aux paragraphes précédents ne commencent à courir qu'à partir du jour où, après la faute commise, le navire a touché un port ivoirien.

Art. 139. — Aucune poursuite ne peut être exercée, en application des dispositions du présent titre, lorsque la personne inculpée a été jugée définitivement à l'étranger, pour le même fait, sous réserve, en cas de condamnation, qu'elle ait subi ou prescrit sa peine ou obtenu sa grâce.

Les personnes de l'équipage et les marins passagers naufragés, absents irrégulièrement ou délaissés, qui ont été embarqués pour être rapatriés continuent à être soumis aux présentes dispositions en cas de perte du navire, jusqu'à ce qu'ils aient pu être remis soit à une autorité ivoirienne, soit à l'autorité étrangère locale.

Chapitre II. — Des fautes contre la discipline.

Art. 140. — Le capitaine a, dans l'intérêt commun, sur toutes les personnes présentes à bord, pour quelque cause que ce soit et autant que la nécessité l'exige, l'autorité que comportent le maintien de l'ordre, la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition entreprise.

Il peut employer à ces fins, tout moyen de coercition utile et requérir les personnes embarquées de lui prêter main forte. Les mesures prises par le capitaine et les circonstances qui les ont motivées doivent être mentionnées chaque jour au livre de discipline institué par l'article 141.

Les personnes qui auraient été privées de leur liberté doivent, sauf impossibilité, être mentionnées au livre de discipline, être conduites sur le pont au moins deux fois par jour, pendant une heure chaque fois.

Art. 141. — Il sera, lors de l'armement du navire, ouvert, un livre spécial dit « livre de discipline » qui sera coté et paraphé par le chef de l'arrondissement maritime du port d'armement.

Le capitaine ou le chef de l'arrondissement maritime, selon le cas, mentionne au livre de discipline, la nature des fautes de discipline ou les circonstances des crimes ou délits commis à bord, les résultats des enquêtes effectuées, les punitions infligées et les mesures spéciales ordonnées.

Le livre de discipline doit être présenté au visa du chef d'arrondissement maritime toutes les fois qu'une faute de discipline, un délit ou un crime a été commis.

Pour les navires de moins de 100 tonneaux de jauge brute, la tenue du livre de discipline peut être rendue facultative par décision de l'autorité administrative maritime.

Il est tenu, en outre, par chaque chef d'arrondissement maritime, un livre spécial dit « livre de punition » qui mentionne les punitions infligées, les enquêtes ouvertes pour délits et crimes, les suites qui y ont été données.

Les punitions infligées sont, avec l'indication des fautes qui les ont provoquées, inscrites, à la diligence du chef d'arrondissement maritime, à l'article matriculaire de l'intéressé.

Art. 142. — Sont réputées fautes contre la discipline :

- 1° La désobéissance ou le refus d'obéir à tout ordre concernant le navire ;
- 2° L'ivresse à bord sans désordre et en dehors du service ;
- 3° Toute faute dans l'exercice de la profession de nature à nuire à la sécurité ;
- 4° Le manque de respect envers un supérieur ou les insultes directement adressées à un inférieur, à bord ou à terre ;
- 5° Les querelles et disputes sans voies de fait ;
- 6° La négligence dans un service de quart ou de garde ;
- 7° Le fait d'avoir allumé du feu sans permission ou fumé dans un endroit interdit ;
- 8° L'emploi non autorisé sans perte, dégradation ou abandon d'une embarcation du navire ;
- 9° L'absence irrégulière du bord d'un marin lorsque son absence n'a pas eu pour conséquence de lui faire manquer le départ du navire ;
- 10° Les larcins ou filouteries dont l'importance ne justifierait pas aux yeux de l'autorité administrative qualifiée pour prononcer la sanction, le dépôt d'une plainte pour vol.

Art. 143. — Les fautes contre la discipline sont punies d'une amende de 1.000 à 50.000 francs et d'arrêts dans la limite de 15 jours au plus pour les officiers et les passagers ou de l'une des deux peines seulement, de 500 à 255.001 francs et d'emprisonnement disciplinaire à titre pendant 15 jours au plus pour les maîtres et hommes d'équipage.

Le droit de connaître des fautes contre discipline est attribué aux chefs d'arrondissements maritimes. Le capitaine peut infliger des sanctions n'excédant pas quatre jours de prison ou d'arrêts et d'amendes n'excédant pas 5.000 francs pour les officiers et les passagers, 2.500 F pour les maîtres ou hommes d'équipage. Il en rendra compte en faisant viser son livre de punition au premier port d'escale.

Le montant des amendes disciplinaires est versé à un fonds spécial destiné à financer des œuvres sociales ou professionnelles maritimes. Un décret déterminera les modalités d'application des dispositions ci-dessus.

Art. 144. — Lorsque le capitaine a connaissance d'une faute contre la discipline, il procède immédiatement à une enquête.

Le capitaine interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés et entend les témoins à charge et à décharge.

Les résultats de l'enquête sont consignés dans un procès-verbal signé des témoins, qui relate la nature de la faute relevée, les noms et les déclarations des témoins et les explications de l'intéressé et qui est transcrit au livre de discipline, après lecture à l'intéressé.

Art. 145. — Lorsque l'autorité qualifiée pour en connaître est saisie par le capitaine d'une plainte concernant une faute contre la discipline, elle convoque immédiatement l'intéressé, le capitaine et les témoins à charge et à décharge.

L'autorité saisie interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés et entend le capitaine et les témoins.

Si les explications fournies ne sont pas de nature à le disculper, l'autorité saisie inflige à l'intéressé l'amende prévue à l'article 143. La punition est mentionnée au livre de discipline du navire et au livre de punition de l'arrondissement maritime avec les motifs la justifiant. L'intéressé peut se faire assister d'un conseil de son choix.

Art. 146. — Le recours formé par la personne punie contre une décision rendue en matière disciplinaire par un chef d'arrondissement maritime est adressée dans un délai de deux jours francs au directeur de la Marine marchande. Le directeur de la Marine marchande provoque sans délai les explications du chef d'arrondissement maritime, celles du prévenu et tous les témoignages supplémentaires qu'il juge utiles, puis il statue par décision motivée.

Les décisions du directeur de la Marine marchande sont susceptibles de recours devant le tribunal administratif pour excès de pouvoir.

Art. 147. — Le ministre des Transports peut, pour faute contre l'honneur, pour faute dans l'exercice de la profession ou pour incapacité physique, prononcer contre tout marin, breveté ou diplômé ou tout pilote commissionné, soit directement, dans le cas de condamnation devenue définitive à une peine afflictive ou infamante, soit, dans tous les autres cas, après avoir pris l'avis d'un conseil d'enquête, le retrait temporaire ou définitif, partiel ou total, des droits et prérogatives afférents à la nature du brevet ou du diplôme ou de la commission de pilote dont il est titulaire.

La composition, les règles relatives à la constitution et au fonctionnement du conseil d'enquête et au mode d'exécution des décisions intervenues seront déterminées par décret.

Tout marin breveté ou diplômé, ou tout pilote qui est envoyé devant un conseil d'enquête perd, de ce fait, et jusqu'à ce qu'il ait été statué à son égard, l'exercice des droits et prérogatives afférents à la nature de son brevet ou diplôme ou commission.

Toutefois, le ministre des Transports peut, par décision spéciale, en attendant l'avis du conseil d'enquête, maintenir l'intéressé à titre provisoire, dans la possession partielle ou totale des droits et prérogatives dont il est titulaire.

Art. 148. — Le ministre des Transports peut, pour faute grave dans l'exercice de la profession ou pour incapacité physique, interdire à toute personne, soit définitivement, soit temporairement, l'exercice de toute fonction à bord qui serait incompatible avec l'incapacité professionnelle ou physique de l'intéressé.

Cette interdiction est prononcée après une enquête contradictoire dans laquelle l'intéressé est entendu.

Chapitre III. — Des délits et des crimes.

Compétence et procédure.

Art. 149. — La connaissance des crimes et délits commis à bord des navires ivoiriens appartient aux juridictions de droit commun.

Toute condamnation pour crime ou délit prévue par le présent titre donne lieu à l'établissement d'un extrait du jugement ou de l'arrêt qui est adressé au chef de l'arrondissement maritime d'immatriculation du condamné.

Art. 150. — Les crimes et délits commis à bord sont recherchés et constatés soit sur la plainte de toute personne intéressée, soit d'office :

- 1° Par les officiers de la police judiciaire;
- 2° Par les chefs d'arrondissements et sous-arrondissements maritimes, les officiers et officiers marins commandant les bâtiments ou embarcations de la République de Côte d'Ivoire ou d'Etats auxquels des droits équivalents ont été reconnus, les inspecteurs de la navigation et du travail maritime, ou faisant fonction, les gendarmes, les agents des Douanes et les autres fonctionnaires spécialement habilités.
- 3° Par les capitaines des navires à bord desquels les crimes et délits ont été commis.

Art. 151. — Les procès-verbaux dûment signés, établis par les agents énumérés aux alinéas 1 et 2 de l'article ci-dessus, font foi jusqu'à preuve du contraire ; ils ne sont pas soumis à l'affirmation.

Les procès-verbaux sont transmis directement par leurs auteurs au chef d'arrondissement maritime dans la circonscription duquel ils se trouvent ou sont en service.

Art. 152. — Dès que le capitaine a connaissance d'un crime ou délit commis à bord, il procède à une enquête préliminaire.

Les circonstances du crime ou du délit et les énonciations du procès-verbal de l'enquête préliminaires sont mentionnées au livre de discipline.

En cas de nécessité, le capitaine peut faire arrêter préventivement l'inculpé. L'emprisonnement préventif est subordonné à l'observation des règles prévues à l'article 140.

L'imputation de la détention préventive sur la durée de la peine est de droit, sauf décision contraire de la juridiction compétente.

Le capitaine adresse sa plainte et les pièces de l'enquête préliminaire au chef d'arrondissement maritime au premier port où le bâtiment fait escale.

Art. 153. — Hors de la Côte d'Ivoire, le chef d'arrondissement maritime saisi par le capitaine ou par l'un des agents énumérés aux alinéas 1 et 2 de l'article 150 ou agissant d'office, complète l'enquête effectuée par le capitaine, ou procède dès qu'il a connaissance de l'infraction à une enquête préliminaire, puis il statue dans les conditions indiquées ci-dessus.

Si le navire doit prochainement aborder dans un port ivoirien, le chef d'arrondissement maritime prononce, soit le maintien du prévenu en liberté provisoire, avec continuation du service s'il fait partie de l'équipage, soit son incarcération sur le bâtiment.

Dans tous les cas, le dossier de la procédure est confié, sous pli fermé et scellé, au capitaine du navire pour être remis ainsi que le prévenu, dès l'arrivée du bâtiment dans un port ivoirien, à la disposition du chef d'arrondissement maritime qui en saisit le procureur de la République.

Si le navire ne doit pas prochainement aborder dans un port ivoirien, le chef d'arrondissement maritime débarqué administrativement le prévenu, procède sur place, s'il y a lieu, à son incarcération provisoire et prend, aussitôt que possible, les mesures nécessaires pour assurer son rapatriement dans un port ivoirien.

Toutefois, si le chef d'arrondissement maritime n'est pas en mesure de prendre à terre les mesures de coercition nécessaires, il peut prononcer l'incarcération provisoire du prévenu sur le navire où il était embarqué, en ordonnant qu'il sera statué à nouveau dans un prochain port.

Si le prévenu est en fuite ou si, le navire ne devant pas aborder prochainement dans un port ivoirien, le caractère de l'infraction ne semble pas nécessiter une répression immédiate, le chef d'arrondissement maritime se borne à adresser le dossier de l'affaire au ministre des Transports qui saisit l'autorité judiciaire.

Enfin, si le chef d'arrondissement maritime reconnaît que les faits incriminés ne constituent qu'une faute de discipline, il inflige au prévenu une amende disciplinaire.

Les frais nécessités par le transport du prévenu, rapatrié par tout autre moyen que le navire auquel il appartient, sont remboursés par l'Etat sauf recours contre le condamné.

Art. 154. — En Côte d'Ivoire, le chef d'arrondissement maritime saisi par le capitaine ou par l'un des agents énumérés aux alinéas 1 et 2 de l'article 150, ou agissant d'office, complète, s'il y a lieu, l'enquête effectuée par le capitaine ou procède à une enquête préliminaire, puis il statue dans les conditions ci-après.

Si les faits incriminés ne constituent qu'une faute de discipline, le chef d'arrondissement maritime inflige au prévenu une amende disciplinaire.

Si les faits incriminés constituent un délit, le chef d'arrondissement maritime saisit le procureur de la République près le tribunal dont relève le chef-lieu de l'arrondissement maritime.

Art. 155. — Lorsque le crime ou le délit a été commis par le capitaine ou avec sa complicité, le chef d'arrondissement maritime procède, dès qu'il a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire.

Lorsque le crime ou le délit prévu à l'alinéa précédent a été commis hors de la Côte d'Ivoire, le chef d'arrondissement maritime adresse le dossier de l'affaire sous pli scellé et fermé au ministre des Transports qui saisit l'autorité judiciaire.

Dans les mêmes circonstances, et si la gravité des faits incriminés ou la sécurité du navire, de l'équipage ou des passagers lui semblent l'exiger, le chef de l'arrondissement maritime peut prononcer l'incarcération provisoire du capitaine ou son renvoi dans un port ivoirien, et il prend alors, autant que possible d'accord avec l'armateur, les mesures nécessaires afin de pourvoir à son remplacement.

Lorsque le crime ou le délit a été commis en Côte d'Ivoire, le chef d'arrondissement maritime saisit le procureur de la République près le tribunal dont relève le chef-lieu de l'arrondissement maritime.

Art. 156. — Il appartient au procureur de la République de poursuivre, s'il y a lieu, les crimes et délits commis à bord des navires ivoiriens.

Le ministère public ne peut engager les poursuites qu'au vu des conclusions du chef d'arrondissement maritime ou à l'expiration d'un délai de huit jours après qu'il aura réclamé ces conclusions par lettre recommandée.

Le chef d'arrondissement maritime doit, s'il le demande, être entendu par le tribunal.

Art. 157. — La partie lésée a pour tout crime ou délit, le droit de se porter partie civile devant les juridictions de droit commun, conformément aux textes en vigueur. Toutefois, elle ne peut donner citation directement au prévenu devant le tribunal correctionnel, mais doit saisir le juge d'instruction.

La juridiction compétente est celle, soit de la résidence de l'inculpé, soit du port où il a été débarqué, soit du lieu où il a été appréhendé, soit enfin du port d'immatriculation du navire.

Art. 158. — En cas d'urgence, lorsqu'il s'agit des faits prévus par les articles 183, 202 à 206 ci-après du présent titre et imputables à une ou plusieurs personnes appartenant à l'équipage d'un navire étranger, le chef d'arrondissement maritime peut, sans préjudice des mesures de droit commun, arrêter le navire jusqu'au dépôt au Trésor d'un cautionnement destiné à garantir des condamnations et dont il fixe le montant.

En cas de condamnation définitive et non exécutée, le cautionnement est acquis au fonds spécial prévu à l'article 143, déduction faite des frais et des réparations civiles.

Pour assurer l'exécution de ces décisions, le chef d'arrondissement maritime peut requérir les autorités du port de s'opposer à la libre sortie du navire, ou à défaut ordonner lui-même les mesures matérielles empêchant le départ du navire.

Chapitre IV. — Des crimes et délits touchant la police intérieure du navire.

Art. 159. — Est puni d'un emprisonnement de onze jours à six mois et d'une amende de 36.000 à 360.000 francs ou de l'une ou l'autre de ces peines, tout officier, maître ou homme d'équipage qui se rend coupable d'absence irrégulière du bord lorsque son absence a eu pour conséquence de lui faire manquer le départ du navire.

Art. 160. — Tout capitaine qui, hors le cas de force majeure, rompt son engagement et abandonne son navire avant d'avoir été remplacé, est puni si le navire se trouvait en sûreté dans un port, d'un emprisonnement de dix jours à deux ans, et si le navire était en rade foraine ou en mer, d'un emprisonnement de un à deux ans.

Art. 161. — Est puni d'une amende de 36.000 à 360.000 francs tout capitaine qui ne se tient pas en personne dans son navire à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières.

Art. 162. — Tout capitaine, officier ou maître, qui abuse de son autorité ou qui ordonne ou tolère un abus d'autorité vis-à-vis d'une personne embarquée, est puni d'une amende de 36.000 francs à 180.000 francs et d'un emprisonnement de onze jours à six mois, ou de l'une ou l'autre de ces peines seulement.

Est puni de la même peine tout capitaine, officier ou maître coupable d'outrage caractérisé par parole, geste ou menace envers les hommes d'équipage.

Tout capitaine, officier ou maître, qui hors les motifs légitimes visés à l'article 140 a usé ou fait user de violence dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, est puni conformément aux dispositions du code pénal.

Dans les cas prévus aux deux paragraphes précédents, la peine peut être doublée s'il s'agit d'un novice ou d'un mousse.

Art. 163. — Est puni pour chacune des infractions visées ci-après d'une amende de 36.000 à 180.000 francs tout capitaine qui refuse ou néglige sans motif légitime :

1° De faire les constatations requises en cas de crime ou de délit commis à bord ;

2° De rédiger soit : les actes de l'état civil, les procès-verbaux de disparition et les testaments dans les cas prévus par le code civil ;

3° De tenir régulièrement le journal du bord, le livre de discipline et autres documents réglementaires.

Art. 164. — Est puni de la peine prévue par le code pénal tout capitaine, officier, maître ou homme d'équipage qui inscrit frauduleusement sur les documents de bord des faits altérés ou contraires à la vérité.

Art. 165. — Est puni d'un emprisonnement de onze jours à six mois tout capitaine qui favorise, par son consentement, l'usurpation de l'exercice du commandement à son bord.

La même peine d'emprisonnement à laquelle il peut être jointe une amende de 36.000 à 360.000 francs est prononcée contre toute personne qui a pris indûment le commandement d'un navire et contre l'armateur qui serait son complice.

Art. 166. — Toute personne embarquée, autre que le capitaine qui commet ou tente de commettre, dans une intention coupable et à l'insu de l'armateur, un acte de fraude ou de contrebande de nature à entraîner une condamnation pénale pour l'armement, est punie d'un emprisonnement de dix jours à trois mois.

Si le coupable est le capitaine, la peine peut être doublée.

Art. 167. — Est puni de cinq à dix ans de travaux forcés tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse, détourne à son profit le navire dont la conduite lui est confiée, ou qui, volontairement et dans une intention criminelle, fait fausse route ou détruit sans nécessité tout ou partie de la cargaison des vivres ou des effets du bord.

Art. 168. — Est puni de la peine prévue à l'article précédent tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse, se rend coupable d'un des faits visés par le code de commerce, ou qui, vend, hors le cas d'innavigabilité légalement constatée, le navire dont il a le commandement ou qui opère des déchargements en contravention avec ledit code.

Art. 169. — Toute personne embarquée qui supprime intentionnellement ou conserve abusivement une lettre qui lui est confiée pour être remise à une personne embarquée sur le même navire, au lieu de la faire parvenir au

destinataire ou qui, dans les mêmes conditions, ouvre une lettre confiée à ses soins est punie d'un emprisonnement de onze jours à trois mois ou d'une amende de 36.000 à 180.000 francs.

Art. 170. — Tout capitaine, officier ou homme d'équipage qui altère des marchandises faisant partie de la cargaison est puni des peines prévues par le code pénal.

Art. 171. — Toute personne embarquée qui altère volontairement les vivres, boissons ou autres objets de consommation par le mélange de substances non malfaisantes est punie d'un emprisonnement de dix jours à six mois.

S'il y a eu emploi de substances malfaisantes, la peine est de deux à cinq ans d'emprisonnement. S'il est résulté pour une ou plusieurs personnes une maladie grave, la peine est celle de la réclusion, s'il en est résulté la mort sans intention de la donner, la peine est celles des travaux forcés à temps.

Art. 172. — Toute personne embarquée qui volontairement détourne, détériore ou vend un objet utile à la navigation, à la manœuvre ou à la sécurité du navire, ou qui vend des vivres embarqués pour le service du bord, est punie d'un emprisonnement de un mois à deux ans.

Art. 173. — Les vols commis à bord sont punis conformément aux dispositions du code pénal.

Les dispositions précédentes ne font pas obstacle à l'application de l'article 142 du présent code.

Art. 174. — Tout marin qui, après avoir reçu devant le chef d'arrondissement maritime des avances sur salaires ou parts, s'abstient sans motif légitime de prendre son service à bord et ne se met pas en mesure de rembourser les avances qui lui ont été accordées, est puni des peines prévues par le code pénal relatives à l'abus de confiance.

Art. 175. — Est punie d'un emprisonnement de onze jours à un mois toute personne embarquée, coupable d'avoir introduit à bord de l'alcool ou des boissons spiritueuses ou d'en avoir facilité l'introduction à bord sans l'autorisation expresse du capitaine.

Est puni d'une peine double de capitaine ou l'armateur qui a embarqué ou fait embarquer de l'alcool ou des boissons spiritueuses destinées à la consommation de l'équipage en quantités supérieures aux quantités réglementaires ou en aura autorisé l'embarquement.

Art. 176. — Est puni d'un emprisonnement de onze jours à six mois tout capitaine qui s'est trouvé en état d'ivresse à bord de son navire et tout officier, maître ou homme d'équipage qui s'enivre habituellement ou qui s'est trouvé en état d'ivresse pendant le quart.

Est puni de la même peine tout pilote qui, en état d'ivresse, aurait entrepris de conduire un bâtiment.

Le double de la peine est prononcé contre tout capitaine qui s'enivre habituellement, sans préjudice des mesures disciplinaires prévues par l'article 142 du présent code.

Art. 177. — Est puni d'une amende de 36.000 à 180.000 francs et d'un emprisonnement de dix jours à six mois, ou de l'une de ces peines seulement, tout officier, maître ou homme d'équipage qui se rend coupable d'outrage par parole, geste ou menace envers un supérieur.

Art. 178. — Est puni des peines prévues par le code pénal toute personne embarquée qui se rend coupable de voies de fait contre le capitaine.

Art. 179. — Est puni d'un emprisonnement de onze jours à six mois tout homme d'équipage qui, après une sommation formelle du capitaine ou d'un officier spécialement désigné à cet effet par le capitaine, refuse d'obéir ou résiste à un ordre concernant le service.

Si le coupable est un officier ou maître, la peine prévue au paragraphe précédent est portée au double.

Art. 180. — Les personnes embarquées qui, collectivement et étant armées ou non, se livrent à des violences à bord ou se soulèvent contre l'autorité du capitaine et refusent, après une sommation formelle, de rentrer dans l'ordre, sont punies, les officiers ou maîtres des travaux forcés à temps et les autres personnes embarquées de la réclusion.

Toutefois, les personnes qui ne remplissent pas à bord un emploi salarié sont punies comme les officiers ou maîtres, si elles ont été les instigatrices de la résistance.

Dans les cas prévus ci-dessus, la résistance du capitaine et les personnes qui lui sont restées fidèles est considérée comme acte de légitime défense.

Art. 181. — Toute personne impliquée dans un complot ou dans un attentat contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine est punie : les officiers ou maîtres, de la peine de travaux forcés à temps, et les autres personnes embarquées de la peine de réclusion.

Il y a un complot dès que la résolution d'agir est concertée entre deux ou plusieurs personnes embarquées à bord d'un navire.

Art. 182. — La troisième faute et les fautes subséquentes contre la discipline commises au cours du même embarquement sont considérées comme délits et punies d'un emprisonnement de dix jours à six mois.

Toutefois, lorsque la nature de la faute et les circonstances qui l'ont accompagnées ne paraissent pas suffisantes au chef de l'arrondissement maritime pour lui permettre de saisir le procureur de la République, le chef de l'arrondissement maritime peut conserver à l'infraction son caractère de faute et infliger une amende disciplinaire.

Chapitre V. — Des délits concernant la police de la navigation.

Art. 183. — Toute personne, même étrangère, embarquée sur un navire ivoirien ou étranger, qui, dans les eaux maritimes et jusqu'à la limite des eaux territoriales, ne se conforme pas aux règlements ou aux ordres émanant de l'autorité administrative maritime et relatifs, soit à la police des eaux et rades, soit à la police de navigation maritime, soit à la sécurité de la navigation, est punie d'un emprisonnement de onze jours à six mois et d'une amende de 36.000 à 360.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement.

La même peine est encourue par toute personne embarquée sur un navire ivoirien, qui hors des eaux territoriales ivoiriennes, ne se conforme pas aux ordres régulièrement donnés par un consul général, consul ou vice-consul de la Côte d'Ivoire, ou d'Etats auxquels des droits équivalents auront été reconnus par une autorité maritime qualifiée ou par le commandant d'un bâtiment de guerre de la République de Côte d'Ivoire.

Lorsque la personne ayant commis l'une des infractions prévues aux deux paragraphes précédents est embarquée sur un navire ivoirien ou étranger qui se trouve ou vient à se trouver dans un port, rade ou mouillage de la Côte d'Ivoire, le navire peut être retenu provisoirement jusqu'à consignation du montant présumé de l'amende encourue par le délinquant ou constitution d'une caution solvable.

Un décret fixera les conditions d'application de la présente disposition. Si les infractions au présent article ont été commises en temps de guerre, la peine peut être portée au triple.

Art. 184. — Tout capitaine requis par l'autorité compétente qui, sans motif légitime, refuse de se charger du dossier de l'enquête ou des pièces à conviction ou d'assurer le transport d'un prévenu ou qui ne livre pas le prévenu ou le dossier confié à ses soins à l'autorité maritime désignée pour les recevoir, est puni d'une amende de 25.000 à 250.000 francs sans préjudice, s'il y a lieu, en cas d'évasion ou de complicité d'évasion, de l'application aux personnes embarquées et au prévenu des dispositions du code pénal.

Art. 185. — Est puni de la peine prévue à l'article précédent tout capitaine qui, sans motif légitime, refuse de déférer à la réquisition du chef d'arrondissement maritime pour rapatrier des Ivoiriens en Côte d'Ivoire.

Art. 186. — Tout capitaine qui, en mer, n'obéit pas à l'appel d'un bâtiment de guerre de la République de Côte d'Ivoire ou d'Etats auxquels des droits équivalents ont été reconnus et le contraint à faire usage de la force est puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans.

Art. 187. — Tout capitaine qui, ayant laissé à terre, dans un port où n'existe aucune autorité ivoirienne, un officier, un maître ou un homme d'équipage malade ou blessé, ne lui procure pas les moyens d'assurer son traitement et son rapatriement, est puni d'une amende de 25.000 à 250.000 francs et d'un emprisonnement de dix jours à deux mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

La même peine est encourue par le capitaine qui, ayant laissé à terre, avant qu'il ait atteint son lieu de destination, un passager malade ou blessé ne donne pas avis de cette mesure à l'autorité consulaire du pays auquel appartient le passager débarqué, ou, à défaut, à l'autorité locale.

Art. 188. — Est puni d'une amende de 25.000 à 250.000 francs pour chaque infraction constatée, tout armateur ou propriétaire de navire qui ne se conforme pas aux prescriptions du présent code relatives aux réglementations du travail, de la nourriture et du couchage à bord des navires et aux prescriptions des règlements rendus pour leur application.

Est puni de la même peine, sans préjudice des mesures disciplinaires prévues par l'article 147, tout capitaine qui commet personnellement ou d'accord avec l'armateur ou le propriétaire du navire, les infractions prévues par le paragraphe précédent.

Toutefois, la peine prononcée contre le capitaine peut être réduite au quart de celle prononcée contre l'armateur ou le propriétaire s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de cet armateur ou de ce propriétaire.

Les peines prévues aux deux paragraphes précédents peuvent être portées au double en cas de récidive. Il y a récidive lorsque le contrevenant a subi, dans les douze mois qui précèdent, une condamnation pour des faits réprimés par le précédent article.

Art. 189. — Toute personne qui, sur un navire ivoirien, exerce sans l'autorisation du chef d'arrondissement maritime et hors le cas de force majeure, soit le commandement du bâtiment, soit toute autre fonction du bord, sans satisfaire aux conditions exigées par les lois et règlements maritimes, est punie d'un emprisonnement de dix jours à un an et d'une amende de 36.000 à 360.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement.

Est punie de la même peine toute personne qui, sans une commission régulière du pilote de la station, aura entrepris ou tenté d'entreprendre la conduite d'un navire en qualité de pilote commissionné.

Art. 190. — Toute personne qui se livre à une navigation maritime sans être munie, conformément aux lois et règlements, d'un rôle d'équipage, ou qui n'exhibe pas son rôle à la première réquisition des autorités, est punie d'une amende de 36.000 à 360.000 francs si le bâtiment a une jauge brute dépassant 25 tonneaux, de 36.000 à 180.000 francs dans le cas contraire.

Art. 191. — Tout capitaine qui embarque ou débarque une personne de l'équipage sans faire mentionner cet embarquement ou ce débarquement sur le rôle d'équipage par l'autorité administrative maritime est puni, pour chaque personne irrégulièrement embarquée ou débarquée, d'une amende de 36.000 à 180.000 francs.

Les mêmes peines sont encourues pour chaque passager admis à bord sans avoir été inscrit à la suite du rôle d'équipage. Toutefois, des dispositions spéciales pourront être établies par arrêté pour certaines navigations ; les infractions à ces dispositions seront punies d'une amende de 36.000 à 180.000 francs.

Art. 192. — Sauf le cas prévu à l'alinéa suivant, est puni d'une amende de 50.000 à 1.000.000 de francs tout armateur ou propriétaire de navire qui enfreint les prescriptions de l'article 8 du chapitre premier du présent code ou celles des règlements pris pour leur application.

Est puni d'une amende de 100.000 francs à 2.000.000 de francs et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement, tout armateur ou propriétaire qui fait naviguer un navire pour lequel le titre de sécurité est périmé, a été refusé ou suspendu. Toutefois, si la validité des titres de sécurité vient à expiration en cours de traversée, la validité de ces titres est réputée prorogée jusqu'au prochain port où aborde le navire.

Le capitaine qui a commis l'une des infractions prévues et réprimées au présent article, est passible des mêmes peines.

Le maximum de la peine est toutefois réduit au quart s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de l'armateur ou du propriétaire.

Est puni de trois jours à six jours de prison et de 5.000 à 25.000 francs d'amende ou de l'une de ces deux peines seulement, tout membre de l'équipage qui a provoqué une visite à bord en produisant sciemment des allégations inexactes.

Art. 193. — Les peines d'amende, d'emprisonnement prévues à l'article précédent peuvent être portées au double en cas de récidive. Il y a récidive lorsque, dans les douze mois qui précèdent les faits délictueux, le délinquant a déjà subi une condamnation pour des faits réprimés par l'article précédent.

Ces mêmes peines sont réduites de moitié en ce qui concerne les infractions aux prescriptions concernant les navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux.

Art. 194. — Toute personne qui contracte ou tente de contracter un engagement maritime en produisant sciemment de fausses pièces d'identité ou un livret professionnel obtenu frauduleusement est punie d'un emprisonnement de dix jours à six mois. La peine est doublée en cas de récidive.

Art. 195. — Toute personne autre que les fonctionnaires et agents des services publics qui pénètre à bord d'un navire sans billet ou sans autorisation du capitaine ou de l'armateur ou sans y être appelée par les besoins de l'exploitation est punie d'une amende de 36.000 à 120.000 F.

En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double et le tribunal pourra prononcer, en outre, une peine de trois jours à un mois d'emprisonnement.

Toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée est punie d'une amende de 36.000 à 120.000 francs et d'un emprisonnement de onze jours à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, l'amende sera de 25.000 à 250.000 F et l'emprisonnement de six mois à deux ans.

Toute personne qui, soit à bord, soit à terre, a favorisé l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin, l'a dissimulé ou lui a fourni des vivres à l'insu du capitaine est punie d'une amende de 36.000 à 360.000 F et d'un emprisonnement de onze jours à six mois. Le maximum de ces deux peines doit être prononcé à l'égard des personnes qui se sont groupées pour faciliter les embarquements clandestins.

En cas de récidive, l'amende sera de 25.000 à 1.000.000 de francs et l'emprisonnement de six mois à deux ans. La peine sera du double du maximum à l'égard des personnes qui se sont groupées pour faciliter les embarquements clandestins.

Les frais du refoulement hors du territoire des passagers clandestins de nationalité étrangère sont imputés au navire à bord duquel le délit a été commis.

Art. 196. — Toute personne embarquée qui, à l'insu du capitaine introduit sur un navire, en vue de les faire transporter, des marchandises non inscrites au manifeste, est punie d'une amende de 36.000 à 120.000 francs et d'un emprisonnement de onze jours à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice du droit du capitaine de jeter à la mer les marchandises indûment chargées sur le bâtiment.

Art. 197. — Tout capitaine qui, hors le cas d'empêchement légitime, ne dépose pas son rôle d'équipage et son livre de discipline au bureau de l'arrondissement maritime ou à la chancellerie du consulat, soit dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans un port ivoirien ou dans un port étranger où réside un consul général, un consul ou un vice-consul de la Côte d'Ivoire ou d'autorités consulaires auxquelles des droits équivalents ont été reconnus lorsque le bâtiment doit séjourner plus de vingt-quatre heures dans le port (jours fériés exclus), soit dès son arrivée, si le bâtiment doit séjourner moins de vingt-quatre heures dans le port, est puni d'une amende de 25.000 à 125.000 francs.

Art. 198. — Tout capitaine qui, à moins de légitimes motifs d'empêchement, s'abstient à son arrivée dans une rade étrangère de se rendre à bord du bâtiment de guerre de la République de Côte d'Ivoire est puni d'une amende de 36.000 à 180.000 francs.

Art. 199. — Tout capitaine qui ne se conforme pas aux dispositions fixées par le décret sur les marques extérieures d'identité des navires, ou qui efface, altère, couvre ou masque lesdites marques, est puni d'une amende de 36.000 à 360.000 francs.

Art. 200. — En cas de défaut de déclaration de découverte d'épave maritime, le contrevenant est puni d'une amende de 1.000 à 10.000 francs.

Art. 201. — Toute personne qui a détourné ou tenté de détourner ou recelé une épave maritime est punie des peines prévues au code pénal.

Chapitre VI. — Des pertes de navire, des abordages, échouements et autres accidents de la navigation.

Art. 202. — Toute personne qui échoue, perd ou détruit volontairement dans une intention criminelle, un navire quelconque par quelque moyen que ce soit, est punie des travaux forcés à temps.

Le maximum de la peine est appliqué au délinquant qui est chargé à quelque titre que ce soit, de la conduite du navire ou qui le dirige comme pilote.

Art. 203. — Est puni de onze jours à trois mois d'emprisonnement et d'une amende de 36.000 à 360.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine ou chef de quart qui se rend coupable d'une infraction aux règles prescrites par les règlements maritimes, soit sur les feux à allumer la nuit et les signaux à faire en temps de brume, soit sur la route à suivre, sur les manœuvres à exécuter en cas de rencontre d'un bâtiment.

Est puni de la même peine tout pilote qui se rend coupable d'une infraction aux règles sur la route à suivre.

Art. 204. — Si l'une des infractions prévues à l'article 203 ou tout autre fait de négligence imputable au capitaine, chef de quart ou pilote a occasionné, pour le navire ou pour une autre navire, soit un abordage, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave du navire, ou de sa cargaison, le coupable est puni de onze jours à trois mois d'emprisonnement et d'une amende de 36.000 à 360.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si l'infraction a eu pour conséquence la perte ou l'innavigabilité absolue d'un navire ou la perte d'une cargaison, ou si elle a entraîné, soit des blessures graves, soit la mort pour une ou plusieurs personnes, le coupable est puni de trois mois à deux ans d'emprisonnement et d'une amende de 50.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 205. — Toute personne de l'équipage, autre que le capitaine, le chef de quart ou le pilote qui se rend coupable pendant son service d'un fait de négligence sans excuse, d'un défaut de vigilance ou de tout autre manquement aux obligations de son service ayant occasionné, pour un navire quelconque, soit un abordage, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave d'un navire ou de sa cargaison, est punie d'un emprisonnement de onze jours à deux mois et d'une amende de 36.000 à 180.000 francs ou de l'une de ces peines seulement.

Si l'infraction a eu pour conséquence la perte ou l'innavigabilité absolue d'un navire ou la perte d'une cargaison, ou si elle a entraîné soit des blessures graves, soit la mort pour une ou plusieurs personnes, le coupable est puni de onze jours à huit mois d'emprisonnement et d'une amende de 36.000 francs à 360.000 francs ou l'une de ces deux peines seulement.

Art. 206. — Est puni d'une amende de 50.000 à 1.000.000 de francs et d'un emprisonnement d'un mois à deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine qui, après abordage et autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, néglige d'employer tous les moyens dont il dispose pour sauver du danger créé par l'abordage l'autre bâtiment, son équipage et ses passagers.

Est puni de la même peine le capitaine qui, hors le cas de force majeure, s'éloigne du lieu du sinistre avant de s'être assuré qu'une plus longue assistance est inutile à

l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers, et si le bâtiment a sombré, avant d'avoir fait tous ses efforts pour recueillir les naufragés. Si une ou plusieurs personnes ont péri par suite de la non exécution des obligations visées au présent paragraphe, la peine peut être portée au double.

Après un abordage, le capitaine de chacun des navires abordés qui, s'il le peut sans danger pour son navire, son équipage ou ses passagers, ne fait pas connaître au capitaine de l'autre navire les noms de son propre navire et des ports d'attache, de départ et de destination de celui-ci, est puni d'une amende de 36.000 à 180.000 francs et d'un emprisonnement de onze jours à trois mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 207. — Est puni d'un emprisonnement de onze jours à six mois tout capitaine qui, en cas de danger, abandonne son navire pendant le voyage sans l'avis des officiers et principaux de l'équipage.

Est puni d'un emprisonnement d'un an à deux ans tout capitaine qui, en cas de danger et avant d'abandonner son navire, néglige d'organiser le sauvetage de l'équipage et des passagers et de sauver les papiers de bord, les dépêches postales et les marchandises les plus précieuses de la cargaison.

Est puni de la peine portée au paragraphe précédent, le capitaine qui, forcé d'abandonner son navire, ne reste pas à bord le dernier.

Art. 208. — Tout capitaine qui, alors qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, ne prête pas assistance à toute personne, même ennemie, en danger de se perdre, est puni d'une amende de 50.000 à 1.000.000 de francs et d'un emprisonnement d'un mois à deux ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

Est puni de la même peine le pilote qui ne prête pas assistance à un bâtiment en danger contrairement aux dispositions de l'article 121.

Art. 209. — En ce qui concerne les délits prévus par les articles 203 à 209, le chef d'arrondissement maritime ne peut saisir le procureur de la République qu'au vu d'une enquête contradictoire effectuée par ses soins dans les conditions qui seront déterminées par arrêté.

Art. 210. — Les dispositions des articles 203 à 206 sont applicables aux personnes, même étrangères, qui se trouvent sur un navire étranger lorsque l'infraction a eu lieu dans les eaux maritimes et jusqu'à la limite des eaux territoriales ivoiriennes.

Dans le cas où l'une des infractions prévues par les articles 203, 204 et 206 à 208 a été commise par une personne exerçant le commandement dans les conditions irrégulières déterminées par l'article 109, la peine est portée au double.

Art. 211. — Est punie de la peine d'un an à cinq ans d'emprisonnement et d'une amende de 36.000 à 180.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui, étant à terre ou à bord, provoquera par paroles ou par écrit un homme d'équipage d'un navire à commettre l'un des délits prévus par le présent code.

Chapitre VII. — Des délits concernant la police des pêches maritimes.

Art. 212. — Quiconque fait usage, pour la pêche, de la dynamite ou de toute autre matière explosive, est puni d'un emprisonnement de six mois à dix-huit mois et d'une amende de 100.000 francs à 1.000.000 de francs.

Est puni de la même peine quiconque fait usage pour la pêche de substances ou d'appâts dont l'emploi est interdit par l'article 128.

Quiconque détient à bord d'un bateau armé pour la pêche ou s'y livrant en fait, soit de la dynamite ou des matières explosives autres que la poudre pour l'usage des armes à feu, soit des substances ou des appâts dont l'emploi est interdit par l'article 128, est puni d'un emprisonnement de dix jours à trois mois et d'une amende de 50.000 à 500.000 francs.

Toutefois, lorsque ces matières ou substances sont réservées à un autre usage que celui de la pêche, leur embarquement peut être autorisé par l'autorité administrative maritime.

Quiconque recueille, met en vente, transporte ou colporte sciemment le produit des pêches interdites par l'article 128 est puni d'une amende de 50.000 à 500.000 francs et d'un emprisonnement de six jours à trois mois.

L'embarcation et le matériel ayant servi aux délinquants visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont saisis par l'autorité administrative maritime, leur confiscation et leur mise en vente peuvent être prononcées par le tribunal.

Le produit des pêches interdites par l'article 128 est saisi et immédiatement mis en vente par les soins de l'autorité administrative maritime. Le prix de la vente est consigné et confisqué en cas de condamnation au profit du fonds spécial prévu à l'article 143.

Art. 213. — Quiconque utilise un chalut à poissons ou autre filet traînant en contravention des dispositions des arrêtés prévus à l'article 127, est puni d'une amende de 36.000 à 360.000 francs et d'un emprisonnement de onze jours à six mois.

En cas de récidive, le filet employé est saisi par l'autorité administrative maritime, la confiscation et la mise en vente de l'engin saisi sont obligatoirement prononcées par le tribunal et le produit de la vente est versé au fonds spécial prévu à l'article 143.

Art. 214. — Quiconque a contrevenu aux autres dispositions des arrêtés prévus par les articles 127, 130, est puni d'une amende de 36.000 à 360.000 francs et d'un emprisonnement de onze jours à trois mois.

Art. 215. — Quiconque a formé sans autorisation un établissement de pêcherie, de parc à huîtres ou moules ou un dépôt de coquillages de quelque nature qu'il soit est puni d'une amende de 36.000 à 360.000 francs et d'un emprisonnement de onze jours à six mois. La destruction des établissements formés sans autorisation a lieu aux frais des contrevenants.

Art. 216. — En cas de récidive, le contrevenant est condamné au maximum de la peine d'amende ou d'emprisonnement, ce maximum peut être élevé au double.

Il y a récidive lorsque, dans les deux ans précédents, il a été rendu contre les contrevenants un jugement pour contravention en matière de pêche.

Art. 217. — Peuvent être déclarés responsables des amendes prononcées pour contraventions prévues par le présent code les armateurs de bateaux de pêche, qu'ils en soient ou non propriétaires, à raison des faits des patrons et équipages de ces bateaux, ceux qui exploitent les éta-

blissements de pêcheries, de parc à huîtres et à moules et de dépôts de coquillages, à raison des faits de leurs ayants cause ou employés.

Ils sont, dans tous les cas, responsables des condamnations civiles.

Art. 218. — Tout capitaine et membre d'équipage d'un navire étranger surpris en pêche dans la zone de pêche réservée des eaux territoriales prévues à l'article 130, est puni d'une amende de 360.000 à 3.600.000 francs et d'un emprisonnement de onze jours à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive dans les deux ans, la confiscation du navire, des engins et des produits de la pêche est obligatoirement prononcée par le tribunal. Le produit de la vente est versé au fonds spécial prévu à l'article 143.

Art. 219. — Pour les délits prévus aux articles 212, 213, 214, 215 et 218, l'autorité administrative maritime représentée par le ministre des Transports ou les agents désignés par lui a le droit de transiger avec les justiciables.

La transaction peut avoir lieu soit avant, soit après jugement. Il ne peut y avoir lieu à transaction avant jugement pour une affaire où des dommages et intérêts sont susceptibles d'être réclamés que dans la mesure où les bénéficiaires éventuels desdits dommages et intérêts ont été désintéressés ou ont renoncé à se porter partie civile au jugement.

Les transactions après jugement ne peuvent porter que sur les condamnations à des peines pécuniaires, à l'exclusion des peines d'emprisonnement qui, en tout état de cause, doivent être purgées.

Un décret fixera les modalités d'application des dispositions ci-dessus.

Art. 220. — La recherche des filets, engins et instruments de pêche prohibés peut être faite à domicile chez les marchands et fabricants. Ils sont saisis et le jugement en ordonnera la destruction.

Le poisson et le coquillage saisis pour cause de délit sont vendus sans délais, le prix en est confisqué en cas de condamnation.

Les agents verbalisateurs ont le droit de requérir directement la force publique pour la répression des infractions en matière de pêche maritime, ainsi que pour la saisie des filets, engins et appâts prohibés, et du poisson et des coquillages pêchés en contravention.

Art. 221. — Est punie d'une amende de 36.000 à 360.000 francs et d'un emprisonnement de onze jours à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement toute personne qui enfreint les dispositions prévues en matière de salubrité, de conservation et de commercialisation des produits de la pêche.

Art. 222. — Les infractions sont recherchées et constatées par les chefs d'arrondissements et sous-arrondissements maritimes, les officiers marins commandant les bâtiments ou embarcations de la République de Côte

d'Ivoire ou d'Etats auxquels des droits équivalents ont été reconnus. Les officiers de port, les inspecteurs de la navigation et du travail maritime, les vétérinaires et autres agents du service des Pêches, les gendarmes, les agents des Douanes ainsi que les autres agents spécialement habilités à cet effet.

Art. 223. — Les procès-verbaux dûment signés établis par les agents énumérés à l'article précédent font foi jusqu'à preuve du contraire. Ils ne sont pas soumis à l'affirmation.

Les procès-verbaux sont transmis directement par leurs auteurs au chef d'arrondissement maritime dans la circonscription où ils se trouvent ou sont en service.

Le chef d'arrondissement maritime saisit le procureur de la République près le tribunal dont relève le chef-lieu de l'arrondissement.

A défaut de procès-verbaux ou en cas d'insuffisance de ces actes, les infractions peuvent être prouvées par témoins.

Art. 224. — Les poursuites ont lieu à la diligence du ministère public sans préjudice du droit de la partie civile, elles peuvent aussi être intentées à la diligence des chefs d'arrondissements maritimes.

Ces fonctionnaires, en cas de poursuites par eux faites, ont droit d'exposer l'affaire devant le tribunal et d'être entendus à l'appui de leurs conclusions.

Art. 225. — Si la contravention a été commise par un navire étranger, celui-ci est retenu jusqu'à entier paiement des frais de garde, d'entretien, des frais de justice et des amendes si une caution fixée par le chef d'arrondissement maritime n'est pas déposée au Trésor à titre de garantie de l'exécution des condamnations. Si le paiement intégral de ces créances de l'Etat n'a pas été effectué dans un délai de trois mois à partir du jour où la condamnation est devenue définitive, le navire est vendu au profit des divers créanciers par les soins de l'autorité administrative maritime en présence de l'agent chargé du recouvrement des amendes.

Sont privilégiés sur le produit de la vente :

— Les frais de garde et d'entretien exposés par l'autorité administrative maritime pendant la détention du navire ;

— Les frais de justice ;

— Le montant des amendes.

L'ordre de privilège des autres créances est réglé par le code de commerce.

Le reliquat du produit de la vente est versé au fonds spécial prévu à l'article 143.

L'armateur condamné en première instance et qui interjette appel ou fait opposition peut obtenir du chef d'arrondissement maritime l'autorisation de sortie du navire en consignat au Trésor un cautionnement destiné à garantir l'exécution des condamnations et dont le chef d'arrondissement maritime fixe le montant.

Le cautionnement est acquis au fonds spécial prévu à l'article 143, déduction faite des frais et des réparations civiles.

Chapitre VIII. — Des infractions à l'organisation générale des transports.

Art. 226. — Est puni d'une amende de 100.000 francs à 5.000.000 de francs tout armateur ou propriétaire de navire qui enfreint les prescriptions des chapitres 1 et 11 du titre IV du présent code.

Art. 227. — La vente volontaire d'un navire grevé d'hypothèques à un étranger en quelque lieu qu'elle intervienne est punie des peines prévues par les dispositions du code pénal.

Toute personne qui, frauduleusement a, par quelque moyen que ce soit, procuré une nationalité étrangère au navire hypothéqué par elle, ou par ceux dont elle est l'ayant droit, est punie des peines prévues par les dispositions du code pénal concernant les abus de confiance.

Chapitre IX

Art. 228. — Seront poursuivis et jugés comme pirates :

1° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire armé et naviguant sans être ou avoir été muni pour le voyage de passeport, rôle d'équipage, commissions ou autres actes constatant la légitimité de l'expédition ;

2° Tout capitaine d'un navire armé et porteur de commission délivrée par deux ou plusieurs puissances ou Etats différents.

Art. 229. — Seront poursuivis et jugés comme pirates :

1° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ivoirien lequel commettrait à main armée des actes de déprédation ou de violence, soit envers des navires ivoiriens ou des navires d'une puissance avec laquelle la Côte d'Ivoire ne serait pas en état de guerre, soit envers les équipages ou chargements de ces navires ;

2° Tout individu faisant partie d'un navire étranger lequel, hors l'état de guerre et sans être pourvu de lettres de marque et de commissions régulières, commettrait lesdits actes envers des navires ivoiriens, leurs équipages ou chargements ;

3° Le capitaine et les officiers de tout navire quelconque qui aurait commis des actes d'hostilité sous un pavillon autre que celui de l'Etat dont il aurait commission.

Art. 230. — Sera également poursuivi et jugé comme pirate tout Ivoirien, qui, ayant obtenu, même avec l'autorisation du Gouvernement, commission d'une puissance étrangère pour commander un navire armé, commettrait des actes d'hostilité envers des navires ivoiriens ou d'Etats auxquels des droits équivalents ont été reconnus, leurs équipages ou leurs chargements.

Art. 231. — Seront poursuivis et jugés comme pirates :

1° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ivoirien qui, par fraude ou violence envers le capitaine, qui s'emparerait dudit navire ;

2° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ivoirien qui le livrerait à des pirates ou à l'ennemi.

Art. 232. — Dans le cas prévu par le paragraphe premier de l'article 228, les pirates seront punis, savoir : les capitaines, chefs et officiers, de la peine de travaux forcés à perpétuité et les autres hommes de l'équipage de celle des travaux forcés à temps.

Tout individu coupable du crime spécifié dans le paragraphe 2 du même article sera puni des travaux forcés à perpétuité.

Art. 233. — Dans les cas prévus par les paragraphes premier et 2 de l'article 229, s'il a été commis des dépradations et violences sans homicides ni blessures, les capitaines, chefs et officiers seront punis de mort, et les autres hommes de l'équipage seront punis de travaux forcés à perpétuité.

Si ces dépradations et violences ont été précédées, accompagnées et suivies d'homicides ou de blessures, la peine de mort sera indistinctement prononcée contre les officiers et les autres hommes de l'équipage.

Le crime spécifié dans le paragraphe 3 du même article sera puni des travaux forcés à perpétuité.

Art. 234. — Quiconque aurait été déclaré coupable du crime prévu par l'article 230 sera puni de la peine de mort.

Art. 235. — Dans le cas prévu par le paragraphe premier de l'article 229, la peine sera celle de mort contre les chefs et contre les officiers, et celle des travaux forcés à perpétuité contre les hommes de l'équipage.

Si le fait a été précédé, accompagné ou suivi d'homicides ou de blessures, la peine de mort sera indistinctement prononcée contre tous les hommes d'équipage.

Le crime prévu par le paragraphe 2 du même article sera puni de la peine de mort.

Art. 236. — La vente des navires capturés pour cause de piraterie sera ordonnée par le tribunal et le produit de la vente sera versé au fonds spécial prévu à l'article 143.

Art. 237. — Les dispositions législatives en matière d'administration de la Marine marchande actuellement en vigueur sont abrogées et remplacées par le présent code de la Marine marchande.

Toutefois, restent maintenues les dispositions réglementaires prises en application des textes antérieurs jusqu'à la publication des nouveaux textes réglementaires prévus par le code de la Marine marchande.

Art. 238. — La présente loi sera publiée au *Journal officiel* de la République de Côte d'Ivoire et exécutée comme loi de l'Etat.

Abidjan, le 9 novembre 1961.

Félix HOUPHOUET-BOIGNY.

IMPRIMERIE NATIONALE, ABIDJAN. — Dépôt légal n° 1871