

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE DU CONGO

paraissant le 1^{er} et le 15 de chaque mois à Brazzaville

SOMMAIRE

Loi n° 30-63 du 4 juillet 1963, portant code de la marine marchande 611

oOo

ASSEMBLEE NATIONALE

Loi n° 30-63 du 4 juillet 1963, portant Code de la Marine marchande.

L'Assemblée nationale a délibéré et adopté, le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

GENERALITES

Art. 1^{er}. — *Champ d'application.*

Les dispositions du présent code sont applicables à tous les navires immatriculés dans la République du Congo, aux Etats-Majors, équipages et passagers qui y sont embarqués, ainsi qu'à toutes les personnes, quelle que soit leur nationalité, qui bien que non présentes à bord, auraient commis une infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses textes d'application.

Toutefois les marins étrangers, auxquels des accords de réciprocité passés entre leur pays d'origine et le Congo auront permis de naviguer à bord des navires congolais, pourront, autant que les règlements régissant leurs statuts le leur permettent, continuer à bénéficier de tous les avantages sociaux qui leur sont propres. Dans ce cas les armateurs et les marins seront dispensés des versements des cotisations afférentes aux régimes sociaux congolais.

Art. 2. — *Définitions.*

Pour l'application du présent code il faut entendre :

a) Par « port d'immatriculation » d'un navire, le port où se trouve le service de la marine marchande, sur les registres duquel est immatriculé le navire qui reçoit un numéro ;

b) Par « port d'attache » le port où se trouve le bureau des douanes qui, au vu d'une demande d'immatriculation d'un navire, procède à celle-ci sur le « registre spécial des déclarations de construction et de demande d'immatriculation » et sur le « registre de congolisation ».

c) Par « port d'armement » d'un navire, le port où se trouve le service de la marine marchande qui a procédé à l'établissement du titre de navigation du navire envisagé.

d) Par « port d'inscription ou d'immatriculation d'un marin », le lieu où se trouve le service de la marine marchande chargé de la tenue de l'article matriculaire et de l'administration du marin considéré.

e) Par « autorité marine », le ministre chargé de la marine marchande et le ou les fonctionnaires d'autorité auxquels il est susceptible de déléguer tout ou partie de ses pouvoirs.

Hors du territoire national : les consuls de la République du Congo ou à défaut, les services des ambassades.

Cependant : dans les ports étrangers où il n'existe pas d'ambassade ou de consulat de la République du Congo, l'autorité maritime locale pourra, après accord du Gouvernement dont elle relève, se voir déléguer tout ou partie des pouvoirs dévolus en la matière aux ambassades ou aux consulats de la République du Congo.

Art. 3. — *Dispositions transitoires :*

Les lois et règlements actuellement en vigueur dans les matières faisant l'objet du présent code et qui ne sont pas contraires à ces dispositions restent applicables jusqu'à leur modification ou abrogation.

Toutefois, dans les textes ainsi maintenus en application à titre transitoire, les mots « Congo », « Congolais » et « Congolisation » doivent être substitués aux mots « France » « Français » « Francisation ».

TITRE PREMIER

La navigation maritime.

Art. 4. — *Définitions.*

La navigation maritime est celle qui est effectuée sur la mer, dans les ports et rades ainsi que dans les parties des fleuves, rivières et canaux salés, en principe jusqu'au premier obstacle permanent qui s'offre au passage des navires de mer ou jusqu'à une limite fixée par arrêté du ministre chargé de la marine marchande.

La navigation maritime se divise en :

- Navigation de commerce ;
- Navigation de pêche ;
- Navigation de circulation ;
- Navigation de plaisance.

Art. 5. — *Police de la navigation.*

Dans la partie maritime des fleuves, rivières 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. 6. — *Navigaton de commerce.*

La navigation commerciale qui a pour objet le transport des passagers et des marchandises comprend quatre zones : la navigation côtière, le cabotage national, le cabotage international, la navigation au long cours.

Art. 7. — Navigation de pêche.

La navigation de pêche qui a pour but la capture des poissons ou des produits de la mer comprend trois zones :

- Pêche côtière ;
- Pêche au large ;
- Grande pêche.

Art. 8. — Navigation de circulation.

La navigation de circulation est celle qui a pour but l'exploitation des propriétés riveraines agricoles ou industrielles ou de parcelles concédées sur le domaine public maritime.

Art. 9. — Navigation de plaisance.

La navigation de plaisance est celle qui est pratiquée dans un but d'agrément. Elle revêt les caractères de navigation de long cours, cabotage ou navigation côtière suivant les parages fréquentés par le bâtiment.

Art. 10. — Limite des zones de navigation.

Des arrêtés pris par le ministre chargé de la marine marchande fixent les limites des différentes zones de navigation : commerce, pêche, circulation, plaisance ainsi que les conditions dans lesquelles la navigation correspondante pourra y être pratiquée.

Art. 11. — Navigation réservée.

La navigation de cabotage national, de bornage et de remorquage portuaire peut être réservée par arrêté du ministre chargé de la marine marchande aux navires battant pavillon congolais ainsi qu'aux navires d'autres Etats ayant passé des accords de réciprocité.

TITRE II

Le navire.

CHAPITRE PREMIER

Nationalité.

Art. 12. — Définition du navire de mer.

Est considéré comme navire ou bâtiment de mer quel que soit son tonnage ou sa forme tout engin flottant qui effectue à titre principal, une navigation maritime.

La qualité de navire de mer résulte de son immatriculation sur les registres matricules de la douane et des services de la marine marchande.

Art. 13. — Nationalité du navire.

La « congolisation » des navires est l'ensemble des actes administratifs qui confèrent aux bâtiments qui y sont soumis la qualité de bâtiment congolais, donc le droit de porter le pavillon de la République du Congo avec les privilèges et sujétions qui s'y rattachent.

Art. 14. — Titre de nationalité.

Tout bâtiment congolais prenant la mer doit avoir à bord son titre de nationalité appelé « acte de congolisation ».

Un arrêté pris par le ministre chargé de la Marine marchande détermine les catégories de bâtiments et d'embarcations dispensés du titre de nationalité. Toutefois ceux-ci pourront solliciter la délivrance d'un « congé » par le service des douanes, ce titre faisant la preuve de la nationalité congolaise.

Art. 15. — Conditions d'obtention du titre de nationalité.

Pour obtenir la délivrance d'un acte de « congolisation », les navires de mer doivent :

1° Appartenir pour moitié au moins à des nationaux congolais ou à des nationaux d'un Etat avec lequel auront été passés des accords de réciprocité.

Si le navire appartient à une société, celle-ci doit :

Avoir son siège social au Congo ;

Avoir un conseil d'administration ou de surveillance dont le président, le directeur général s'il y en a un, le gérant et la majorité des membres soient des nationaux congolais, ou des nationaux d'autres Etats ayant passé des accords de réciprocité.

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

2° Posséder une origine congolaise ou assimilée à la nationalité congolaise.

3° Avoir satisfait à trois formalités qui ont pour objet :

a) De lui donner un nom après accord de l'autorité maritime ;

b) De le jaugeer par l'administration des douanes ou par une société de classification reconnue.

Le certificat de jauge est établi par la douane contre paiement d'une redevance dont le montant est fixé par décret.

Les règles de jaugeage sont celles fixées par la convention d'Oslo.

c) De l'immatriculer au service de la marine marchande ainsi qu'au service qualifié des douanes.

La délivrance d'un acte de congolisation est subordonnée au paiement d'une taxe dont le montant est fixé par décret.

Art. 16. — Formalités et pièces à produire.

Un arrêté du ministre des finances et du ministre chargé de la marine marchande fixe les formalités à accomplir et la liste des justifications et pièces à produire pour l'obtention du titre de nationalité congolaise, de même qu'en cas de perte dudit titre.

Art. 17. — Titre provisoire de « congolisation ».

Les navires construits ou achetés hors du Territoire national peuvent être munis, pour entreprendre un premier voyage, avant de se rendre au Congo, d'une lettre de congolisation provisoire délivrée par les Ambassadeurs ou Consuls congolais dans les pays où il en existe ou par les autorités qui les suppléent, moyennant la remise d'une valeur payable au Congo et représentant les droits exigibles.

Art. 18. — Perte de la congolisation.

Tout navire congolais perd sa nationalité :

a) Pour manquement grave aux obligations relatives à son obtention ;

b) Par la suppression de l'une quelconque des conditions requises pour son obtention ;

c) Pour tout changement d'un bâtiment, sans déclaration préalable, dans sa forme ou de toute autre manière ;

d) Pour « congolisation » frauduleuse d'un navire étranger.

CHAPITRE II.

Pavillon, signalement.

Art. 19. — Pavillon.

Le pavillon est le signe extérieur de la nationalité du navire. Il se porte à la poupe ou à la corne et doit être arboré obligatoirement, lors des entrées et sorties des ports, en mer à toute rencontre d'un bâtiment de guerre congolais ou étranger, et chaque fois que l'ordre en est donné par les autorités maritimes ou celle des ports.

Le petit et le grand pavois comportent des pavillons nationaux hissés en tête de chaque mât. Des pavillons spé-

ciaux dits marques de reconnaissance peuvent être employés après autorisation de l'autorité maritime. Ils ne seront jamais arborés à la place réservée au pavillon national.

Art. 20. — La police du pavillon trouve ses sanctions dans l'application de l'article 236 du présent code relatif à l'inobservation des ordres ou règlements sur la police de la navigation maritime. Les infractions sont constatées par les commandants des bâtiments de guerre ou de surveillance maritime, par les inspecteurs de la navigation et agents de la marine marchande ou par les officiers de port, habilités à établir les procès-verbaux qui sont transmis à l'autorité maritime.

Art. 21. — *Signalément extérieur des navires.*

Pour permettre de s'assurer de leur identité les navires et leurs annexes doivent porter à la poupe leur nom et celui du port d'immatriculation peints en lettres de couleur claire sur fond foncé, ayant au moins 8 centimètres de haut et 2 centimètres de large.

En outre sont astreints :

— Les navires de commerce, à porter leur nom inscrit de chaque côté de l'étrave dans les mêmes conditions que sur la poupe.

— Les navires de pêche, à porter de chaque côté de l'étrave, les initiales de leur port et numéro d'immatriculation peints dans les mêmes conditions que sur la poupe, ces marques ayant au moins 45 centimètres de haut sur 6 centimètres de large.

— Enfin, tous les navires pourvus d'un signal distinctif ou d'un indicatif d'appel doivent porter les trois dernières lettres de ce signal peintes en couleur rouge sur fond blanc de 45 centimètres de haut, sur 6 centimètres de large, sur le dessus des superstructures, de telle manière qu'elles puissent être lues par un observateur aérien.

CHAPITRE III.

Achats et ventes de navires.

Art. 22. — Toute vente ou achat de navire, quel qu'en soit le tonnage, doit faire l'objet d'un acte écrit énonçant :

— Les caractéristiques du navire telles que décrites au titre de nationalité ;

— Le numéro et la date de ce titre ;

— Le numéro d'immatriculation du bâtiment ;

— L'identité complète des parties contractantes et la propriété de chacune d'elles en cas de pluralité d'acheteurs ou de vendeurs ;

— L'indication du prix, les conditions et modalités de paiement ;

— La date et le lieu de transfert de la propriété.

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

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

Les ventes, achats ou constructions à crédit pourront faire l'objet de constitution d'hypothèques dans les conditions précisées aux articles 88 et suivants.

Art. 23. — *Contrôle de l'autorité maritime.*

Tout achat, vente ou construction de navires doit obligatoirement être soumis au visa préalable de l'autorité maritime. Les ventes et transferts de navires hors du territoire national sont soumis à l'autorisation préalable de l'autorité maritime qui délivre un certificat de radiation de la flotte de commerce.

La mutation en douane ne pourra se faire que sur présentation du visa de l'autorité maritime.

Art. 24. — *La publication.*

Toute mutation de propriété de navire doit faire l'objet d'une publication dans un journal d'annonces légales dans

le mois qui suit la vente. Sauf réclamation ou opposition dûment notifiée dans un délai de deux mois, à compter de cette publication, le changement de propriété est considéré comme inattaquable et définitif.

La publication mentionne :

- a) Les nom, tonnage et port d'immatriculation du navire ;
- b) Les noms et domiciles du vendeur et de l'acquéreur ;
- c) La date de la mutation en douane ;
- d) Une élection de domicile de l'acquéreur au Congo.

CHAPITRE IV.

Titres de navigation maritime.

Art. 25. — *Obligation de posséder un titre de navigation.*

Sont astreints à la possession d'un titre de navigation maritime tous navires et engins pratiquant la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance.

Le titre de navigation est soit le « rôle d'équipage » pour les navires exerçant une navigation professionnelle, soit la « carte de circulation » pour tous autres navires et embarcations ; il est renouvelable chaque année.

Art. 26. — *Délivrance et renouvellement.*

La délivrance et le renouvellement du titre de navigation sont subordonnés au respect de règles sur la sécurité de la navigation et au paiement d'une taxe dont le montant sera fixé par décret.

Art. 27. — *Valeur probatoire du rôle d'équipage, tenue à jour.*

Le rôle d'équipage établi en double exemplaire (rôle bord, rôle bureau) est l'acte authentique de la constitution de l'équipage et la preuve du contrat d'engagement des gens de mer.

Il doit être déposé dès l'arrivée au port, dans les services de l'autorité maritime pour visa et mise à jour des mouvements d'embarquement et de débarquement.

Une liste de passagers est, le cas échéant, annexé au rôle d'équipage.

Art. 28. — *Dispenses.*

Sont dispensés d'un titre de navigation les pirogues ainsi que les engins de sport de moins de 2 tonneaux (périssoires, canoës, etc...) destinés à un usage uniquement sportif.

Art. 29. — Un arrêté du ministre chargé de la marine marchande précisera les modalités d'application du présent chapitre et définira la navigation professionnelle.

CHAPITRE V.

Sécurité de la navigation.

Art. 30. — *Titre de sécurité.*

Tout navire ainsi que tout engin flottant, drague, porteur, citerne, chaland, quel que soit son tonnage, effectuant une navigation quelconque dans les eaux maritimes, soit par ses propres moyens, soit à la remorque d'un autre navire, doit être muni des titres de sécurité suivants :

- Permis de navigation valable en principe un an ;
- Certificat de franc-bord valable cinq ans ou un certificat d'exemption ;
- Certificat de sécurité pour les navires à passagers, valable un an ;
- Certificat de sécurité pour le matériel d'armement, valable deux ans ;
- Certificat de sécurité radiotélégraphique ou radiotéléphonique, valable un an.

Est considéré comme navire à passagers, tout navire transportant plus de 12 passagers.

Art. 31. — Délivrance et renouvellement des titres de sécurité.

L'autorité maritime détermine par arrêté les règles générales auxquelles doivent satisfaire les navires pour la délivrance et le renouvellement des titres de sécurité, notamment en ce qui concerne :

- La construction du navire ;
- Les installations électriques ;
- Les appareils propulsifs et auxiliaires ;
- Les moyens de sauvetage ;
- Les moyens de lutte contre l'incendie et les voies d'eau ;
- L'habitabilité, l'hygiène et le service médical à bord ;
- Les moyens de transmissions radiotélégraphiques et radiotéléphoniques ;
- Les instruments et documents nautiques ;
- Le nombre de passagers à embarquer ;
- Le chargement et l'arrimage des grains et des marchandises dangereuses.

Art. 32. — Commission centrale de sécurité.

Il est créé auprès du ministre de la marine marchande, une commission centrale de sécurité qui donne son approbation pour toute demande, de construction, de refonte ou d'achat de navires, d'une jauge brute égale ou supérieure à 25 tonneaux ou de tous navires affectés au transports de plus de 12 passagers, après examen des plans et documents.

La commission centrale de sécurité est également habilitée à procéder à l'homologation de tout dispositif ou appareil de sécurité.

Art. 33. — Visite de partance.

Avant de quitter un port du Congo tout navire est soumis à une visite de partance. Elle est faite par un inspecteur de la navigation et du travail maritimes ou par un suppléant qualifié désigné par l'autorité maritime.

L'inspecteur de la navigation 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 son chargement ou pour tout autre motif lui semblerait ne pouvoir prendre la mer sans danger pour l'équipage ou les personnes embarquées. Il rend compte sans délai de sa décision à l'autorité maritime.

Art. 34. — Cas des navires étrangers.

Les navires étrangers sont présumés satisfaire aux prescriptions prévues aux précédents 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 à bord, et conformément à ces conventions.

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

Dans ce cas, l'autorité maritime prend toutes dispositions pour empêcher l'appareillage du navire en même temps qu'elle informe par écrit le consul intéressé de la décision prise et des circonstances qui l'ont motivée.

Art. 35. — Rémunération des experts.

Les experts faisant partie des différentes commissions de visite des navires de commerce, de pêche et de plaisance reçoivent une rétribution dont le montant est fixé par décret.

Art. 36. — Taxes de visite.

La délivrance et le renouvellement des titres de sécurité ainsi que les visites de contrôle nécessaires pour l'application des dispositions visées ci-dessus donnent lieu à perception de taxes dont le montant est fixé par décret.

Art. 37. — Recours.

Les décisions de l'inspecteur de la navigation ainsi que celles de toutes les commissions de visite et de contre visite

peuvent faire l'objet de recours dans un délai de 15 jours à dater de la notification incriminée soit devant l'autorité maritime locale soit devant le ministre chargé de la marine marchande.

Dans le premier cas l'autorité maritime locale réunit dans le 24 heures, sous sa présidence, une commission de contre visite composée de trois experts, établit un procès-verbal et statue en infirmant ou en confirmant la décision de l'inspecteur de la navigation.

Dans les autres cas, le ministre chargé de la marine marchande ne statue qu'après l'avis de la commission centrale de sécurité.

Les réclamants peuvent se faire entendre devant les commissions.

Art. 38. — Forme des recours.

Les recours doivent être motivés, établis sur papier timbré et adressés à l'autorité maritime. Il en est délivré récépissé.

Sont habilités à formuler un recours :

a) Le capitaine auquel l'autorisation d'appareillage a été refusée ;

b) Le capitaine ou l'armateur qui juge excessives les prescriptions de l'inspecteur de la navigation ou des commissions de sécurité ;

c) Le délégué ou trois membres de l'équipage en ce qui concerne les conditions de navigabilité, de sécurité, d'habitabilité, d'hygiène et d'approvisionnement du navire.

Art. 39. — Suspension de l'interdiction d'appareillage.

Le ministre chargé de la marine marchande ou l'autorité maritime locale peut décider, sous sa responsabilité, d'autoriser le départ du navire ou de surseoir à l'exécution de sa décision prise sur avis de la commission des recours, sous les réserves qu'il juge convenables.

Art. 40. — Composition des commissions de sécurité.

La composition des commissions de sécurité sera définie par arrêté pris par le ministre chargé de la marine marchande.

Les experts membres des commissions seront désignés par l'autorité maritime.

Art. 41. — Sociétés de classification.

Les sociétés de classification agréées par arrêté du ministre de la marine marchande sont habilités à apposer des marques de franc-bord sur les navires conformément aux règles de la convention internationale sur les lignes de charge, et à établir les certificats de franc-bord correspondants.

Les navires congolais possédant la première côte d'une société de classification agréée peuvent être dispensés des visites de mise en service, des visites annuelles et des visites spéciales sur les points seulement qui ont fait l'objet d'épreuves de la part de cette société.

Toutefois l'inspecteur de la navigation ainsi que les commissions de visite conservent le droit de procéder à toute vérification qu'ils jugent nécessaire.

Art. 42. — Police des visites de sécurité.

Les infractions aux prescriptions sur la sauvegarde de la vie humaine à bord des navires de mer sont constatées par procès-verbaux établis par les officiers et agents habilités en matière de police générale de la navigation et plus spécialement par les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes ou par un suppléant qualifié désigné par l'autorité maritime.

Art. 43. — Règles de sécurité particulières à certains navires de plaisance.

Des arrêtés pris par le ministre chargé de la marine marchande fixent les règles relatives à la sécurité et à la navigation, applicables aux embarcations de plaisance à voiles d'une jauge brute inférieure à 2 tonneaux, et à moteur d'un poids total inférieur à 800 kilogrammes.

CHAPITRE VI.

*Assistance et sauvetage maritimes.*Art. 44. — *Généralités.*

L'assistance et le sauvetage des navires de mer en danger des choses se trouvant à bord, du fret 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.

Art. 45. — *Rémunération d'assistance.*

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. 46. — 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. 47. — *Remorqueur.*

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. 48. — *Assistance entre navires appartenant au même propriétaire.*

Une rémunération est due encore que l'assistance ou le sauvetage ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

Art. 49. — *Montant de la rémunération.*

Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et à défaut par le tribunal.

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. 50. — *Contrats abusifs ou dolosifs.*

Toute convention d'assistance ou de sauvetage passé au moment ou sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le tribunal, 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 un autre, hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée ou modifiée par le tribunal à la requête de la partie intéressée.

Art. 51. — *Rémunération fixée par le tribunal.*

La rémunération est fixée par le tribunal selon les circonstances en prenant pour bases :

a) En premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite 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, 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 49, paragraphe 2.

Le tribunal 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. 52. — *Sauvetages de vies humaines.*

Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées.

Les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion des mêmes dangers ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire de la cargaison et de leurs accessoires.

Art. 53. — *Action en paiement, prescriptions.*

L'action en 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 congolaises.

Art. 54. — *Obligations d'assistance.*

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. 55. — *Champ d'application.*

Les dispositions précédentes sont applicables aux navires de la République du Congo même exclusivement affectés à un service public.

CHAPITRE VII
*Epaves maritimes.*Art. 56. — *Dispositions générales.*

Sous réserves des conventions internationales en vigueur, constituent des épaves maritimes soumises à l'application de la présente loi :

1° Les bâtiments de mer et aéronefs abandonnés en état d'innavigabilité et leurs cargaisons ;

2° Les embarcations, machines, agrès, ancres, chaînes, engins de pêche abandonnés et les débris des navires et des aéronefs ;

3° Les marchandises jetées ou tombées à la mer, et généralement tous objets, y compris ceux d'origine antique, dont le propriétaire a perdu la possession et qui sont échoués sur le rivage dépendant du domaine public maritime, soit trouvés flottant ou tirés du fond de la mer dans les eaux territoriales, soit trouvés flottant ou tirés du fond en haute mer et ramenés dans les eaux territoriales ou sur le domaine public maritime.

Ne sont pas considérés comme épaves au sens de la présente loi les marchandises et objets volontairement abandonnés ou jetés en mer ou sur le rivage en vue de les soustraire à l'action de la douane.

Section 1. — *De la découverte et du sauvetage des épaves.*

Art. 57. — Toute personne qui découvre une épave est tenue dans la mesure où cela est possible, de la mettre en sûreté, et notamment de la placer hors des atteintes de la mer. Elle doit, dans les quarante-huit heures de la découverte ou de l'arrivée au premier port si l'épave a été trouvée en mer, en faire la déclaration à l'autorité maritime.

Art. 58. — Les épaves sont placées sous la protection et la sauvegarde de l'autorité maritime, qui prend toutes les mesures utiles pour le sauvetage et veille à la conservation des objets sauvés.

Ces objets demeurent aux risques des propriétaires ; leur détérioration, altération ou déperdition ne peut donner lieu à dommages intérêts quelle qu'en soit la cause.

L'autorité maritime peut requérir, en vue du sauvetage et moyennant indemnité, toute personne physique ou morale capable d'y participer ainsi que tous moyens de transport et tous magasins, elle peut aux mêmes fins donner l'ordre d'occuper ou de traverser les propriétés privées.

Art. 59. — Dans le cas où le propriétaire est présent ou représenté et revendique ses droits sur l'épave, l'autorité maritime ne peut faire procéder au sauvetage que dans les cas suivants et sous réserve des dispositions de l'article 60 :

1° Après mise en demeure au propriétaire restée sans effet dans le délai impartit :

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

Si la récupération présente un intérêt général et un caractère d'urgence.

2° Sur demande du propriétaire :

Si celui-ci ne dispose pas des moyens de sauvetage suffisants et s'il y a urgence à agir pour éviter la dépréciation ou la perte de l'épave.

Les opérations se font aux frais et risques du propriétaire qui ne possède le droit d'abandon que dans les cas prévus au *primo* du présent article.

Art. 60. — Lorsque l'épave, échouée ou coulée, forme écueil ou obstacle dans un port, à l'entrée d'un port, dans une passe d'accès ou dans sa rade, le directeur du port, met en demeure le propriétaire de procéder au relèvement ou à la démolition de l'épave et fixe les délais impartis pour le commencement et l'achèvement des travaux.

Dans chacun des cas où le propriétaire de l'épave est inconnu ou bien refuse ou néglige d'exécuter les travaux, ou bien ne respecte pas les délais impartis pour leur exécution, le directeur du port peut y procéder lui-même, aux frais et risques du propriétaire.

« Dans les cas visés ci-dessus, de même que pour tous dommages causés par le navire de mer aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables, le propriétaire ne pourra se libérer de ses obligations par l'abandon du navire et du fret. Toutefois, il pourra demander le bénéfice de la limitation de sa responsabilité, prévue par la « convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires des navires de mer », signée à Bruxelles le 10 octobre 1957 ».

Art. 61. — La découverte ou le sauvetage d'une épave dont le propriétaire est inconnu fait l'objet par l'autorité maritime d'une publicité sous forme d'affiches ou d'insertion dans la presse.

Lorsque le propriétaire est connu, notification est faite audit propriétaire s'il est Congolais et au consul du pays dont il est ressortissant ou présumé ressortissant s'il est étranger.

Art. 62. — Sauf dans les cas visés aux articles 59 et 60, le propriétaire dispose d'un délai de trois mois, à compter du jour de la publication ou de la notification, pour revendiquer l'épave et, si le sauvetage n'a pu être fait, pour déclarer qu'il entend y procéder.

Art. 63. — Lorsque des travaux sont nécessaires pour renflouer ou dépecer l'épave, l'autorité maritime impartit au propriétaire, en tenant compte de la situation de l'épave et la difficulté de l'opération, les délais dans lesquels les travaux doivent être entrepris et terminés.

Art. 64. — Si les travaux n'ont pas été commencés ou terminés dans les délais impartis, le ministre chargé de la marine marchande peut prononcer la déchéance des droits du propriétaire de l'épave.

Section 2. — De la vente ou de la concession des épaves.

Art. 65. — Lorsque l'épave est échouée ou a été ramenée sur la côte, l'autorité maritime fait procéder à sa vente :

Soit à l'expiration du délai de trois mois prévu à l'article 62 si le propriétaire ne l'a pas revendiquée dans ce délai ;

Soit lorsque le propriétaire en a fait abandon en application de l'article 59 ;

Soit après la notification au propriétaire de la décision du ministre chargé de la marine marchande prononçant, par application de l'article 64 la déchéance de ses droits sur l'épave.

L'autorité maritime peut remettre au sauveteur en propriété toutes les épaves dont il apparaît que la vente ne laisserait aucun produit net appréciable.

Art. 66. — La vente ne peut avoir lieu moins d'un mois après la date à laquelle elle aura été annoncée.

Art. 67. — Toutefois, s'il s'agit d'une marchandise périssable ou non susceptible d'identification, l'autorité maritime peut faire procéder à la vente sans qu'aient été observés les délais prévus aux articles 65 et 66.

Art. 68. — Le produit de la vente de l'épave, déduction faite des frais de gestion et de vente, de la rémunération du sauveteur, des droits de douanes et autres taxes, est versé à un compte spécial au trésor où il peut être réclamé pendant cinq ans par le propriétaire ou ses ayants droit. A l'expiration du délai de 5 ans, il est acquis au trésor et versé au compte « aide aux marins et à leurs familles ».

Toutefois, dans le cas de déchéance prévu à l'article 64 et dans le cas de concession prévu à l'article 69, le produit net de la vente ou le produit de la concession est versé immédiatement au compte « aide aux marins et à leurs familles ».

Art. 69. — Lorsque l'épave est complètement immergée, le ministre chargé de la marine marchande a la possibilité de passer un contrat de concession soit par priorité avec l'inventeur de l'épave, soit à défaut, avec toute entreprise.

Cette concession ne peut être accordée qu'à la condition :

Soit que le propriétaire ait renoncé à son droit de propriété ou ait été déchu en application de l'article 64 ;

Soit que l'épave provienne d'un événement datant de plus de cinq ans. Dans ce cas, les dispositions des articles 61 à 64 ne s'appliquent pas et le ministre chargé de la marine marchande peut, sans autre formalité, prononcer la déchéance du droit du propriétaire sur l'épave.

Les dispositions du présent article s'appliquent aux épaves congolaises coulées dans les eaux territoriales ou en haute mer et aux épaves étrangères coulées dans les eaux territoriales.

Art. 70. — Aucun fonctionnaire ou agent chargé de procéder à la vente ou la concession d'une épave ne peut se porter acquéreur ou adjudicataire des objets vendus.

Art. 71. — Sauf justifications contraires, les épaves sont réputées étrangères et sont assujetties au paiement des droits et taxes de douane. L'acquéreur ne peut en disposer que pour les destinations autorisées par les lois et règlements en vigueur.

Section 3. — Des droits des sauveteurs.

Art. 72. — Le sauveteur d'une épave a droit à une indemnité calculée en tenant compte :

1° Des frais exposés, y compris la rémunération du travail accompli ;

2° De l'habileté déployée, du risque couru et de l'importance du matériel de sauvetage utilisé ;

3° De la valeur en l'état de l'épave sauvée.

S'il y a plusieurs sauveteurs, l'indemnité se partage d'après les bases sus-indiquées.

Art. 73. — Si le propriétaire réclame l'épave dans le délai impartit par le présent texte, la rémunération est fixée par accord entre lui et le ou les sauveteurs et, s'il y a désaccord, par le tribunal du lieu où l'épave a été soit trouvée, soit amenée.

Si le propriétaire n'a pas réclamé l'épave dans les délais impartis par le présent texte, l'autorité maritime propose une rémunération évaluée par elle d'après les bases fixées à l'article précédent.

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

Art. 74. — Lorsqu'un navire a contribué occasionnellement au sauvetage d'une épave, la répartition de la rémunération entre l'armateur, le capitaine et l'équipage est proposée par l'autorité maritime en tenant compte de l'ensemble des circonstances de fait.

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

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux entreprises qui font habituellement les opérations de sauvetage.

Art. 75. — En ce qui concerne les épaves appartenant à l'Etat et par dérogation aux dispositions qui précèdent, les administrations intéressées en liaison avec celle de la marine marchande, peuvent interdire leur sauvetage ou, dans le cas où elles ont été sauvées, fixer elles-mêmes la rémunération forfaitaire du sauveteur.

Art. 76. — La rémunération du sauveteur est assortie d'un privilège sur l'épave sauvée. Le propriétaire qui réclame cette épave n'en obtiendra la restitution qu'après paiement de la rémunération et des frais, droits et taxes ou en cas de litige, la consignation d'une somme suffisante pour en assurer le paiement.

Les frais éventuellement engagés par un service public en application de l'article 60 sont assortis du même privilège.

Art. 77. — Le droit du sauveteur à rémunération est prescrit par un délai de deux ans à compter du jour marquant la fin des opérations de sauvetage.

Section 4. — Des épaves présentant un intérêt archéologique historique ou artistique.

Art. 78. — Les épaves artistiques qui présentent un intérêt archéologique, historique ou artistique, et dont le propriétaire est inconnu ou n'est pas susceptible d'être retrouvé, sont soumises aux dispositions suivantes.

Art. 79. — Les épaves mentionnées à l'article 78 appartiennent à l'Etat. Les dispositions de l'article 57 leur sont applicables.

Art. 80. — Lorsque l'épave est un objet isolé, le ministre chargé de la marine marchande en accord avec le ministre de l'éducation nationale, peut en remettre la propriété au sauveteur.

Si l'intérêt de l'objet le justifie, il est déposé à la requête du ministre chargé de l'éducation nationale, dans une collection publique. Dans ce cas une indemnité est accordée au sauveteur. Cette indemnité est fixée à l'amiable ou, à défaut, à dire d'experts, selon la procédure et dans les conditions prévues par décret.

Art. 81. — Lorsque l'épave, par son importance, constitue un gisement archéologique tel que navires entiers et leurs cargaisons, il est procédé à la récupération de l'épave soit par l'Etat, soit par un concessionnaire.

Art. 82. — Dans ce dernier cas, le ministre chargé de la marine marchande passe, en accord avec le ministre chargé de l'éducation nationale, un contrat de concession soit par priorité avec l'inventeur de l'épave, s'il présente les capacités et garanties voulues pour la récupération, soit à défaut, avec toute autre entreprise.

Dans le cas où l'inventeur n'obtient pas la concession ou s'il est procédé directement par l'Etat à la récupération de l'épave, l'inventeur qui a procédé à la déclaration prévue à l'article 57 a droit à une indemnité fixée à l'amiable ou à dire d'experts, selon la procédure prévue à l'article 80 ci-dessus.

Art. 83. — Le contrat de concession détermine en particulier les prescriptions techniques suivant lesquelles se feront les travaux de récupération.

Art. 84. — Les travaux sont exécutés sous la surveillance d'un représentant du ministre de l'éducation nationale.

Art. 85. — Le concessionnaire a droit à la rémunération prévue à son contrat et qui peut être déterminée en fonction de la valeur de l'épave.

Si l'intérêt présenté par les objets récupérés ne s'y oppose pas, la part du concessionnaire peut, à sa demande, lui être attribuée en nature, par décision du ministre chargé de l'éducation nationale.

Section 5. — Dispositions diverses.

Art. 86. — Il n'est en rien dérogé au régime douanier concernant les épaves maritimes.

Art. 87. — Un arrêté conjoint du ministre chargé de la marine marchande et des autres ministres intéressés fixera les modalités d'application du présent chapitre et précèdera, les conditions de vente ou de concession des épaves.

CHAPITRE VIII

Hypothèques maritimes.

Art. 88. — Contrat hypothécaire.

Les navires de mer sont meubles. Ils sont susceptibles d'hypothèques. Ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties. Le contrat par lequel l'hypothèque est consentie doit être rédigé par écrit.

Il peut être fait par acte sous seing privé.

L'hypothèque maritime peut être constituée sur un navire en construction.

Aucune hypothèque ne peut être prise sur un navire si celui-ci n'est immatriculé dans un port siège d'un bureau central des douanes.

Art. 89. — Publicité de l'hypothèque.

L'hypothèque maritime est rendue publique par l'inscription d'un extrait de l'acte constitutif d'hypothèque, effectuée sur un registre spécial tenu par le chef du bureau qualifié des douanes du port d'immatriculation du navire.

Art. 90. — Rang et conservation des hypothèques.

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.

L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'est pas renouvelée avant l'expiration de ce délai sur le registre tenu en douane. L'inscription garantit deux années d'intérêts en sus de l'année courante au même rang que le capital.

Art. 91. — Hypothèque à ordre.

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

Art. 92. — Les modalités d'application du présent chapitre ainsi que les tarifs des droits à percevoir par l'administration à raison des actes concernant les hypothèques maritimes seront fixés par décret.

TITRE III

Le marin.

CHAPITRE PREMIER

Généralités.

Art. 93. — Définition de l'armateur.

Est considéré comme armateur tout particulier, toute société, tout service public pour le compte duquel un navire est armé, exploité ou simplement utilisé.

Art. 94. — Définition du capitaine.

Le capitaine est la personne, désignée par l'armateur, pour assurer la conduite d'un navire ou un autre bâtiment. Il est garant de ses fautes même légères, dans l'exercice de ses fonctions.

Art. 95. — Définition du marin.

Est considéré comme marin toute personne de l'un ou l'autre sexe qui s'engage envers l'armateur ou son représentant pour servir à bord d'un navire de mer et y occuper un emploi salarié sur le pont, dans la machine ou le service général. Le personnel du navire est placé sous l'autorité du capitaine.

N'ont pas la qualité de marins les personnes embarquées pour exercer à bord des travaux de manutention de marchandises.

CHAPITRE II

Exercice de la profession de marin.

Art. 96. — Marins congolais.

La qualité de marin congolais est réservée aux nationaux congolais ou à des nationaux d'autres Etats sous réserve d'accord de réciprocité passé avec la République du Congo. Elle est constatée par l'immatriculation du marin par les soins de l'autorité maritime, sur les matricules des gens de mer

Art. 97. — Conditions requises pour devenir marin.

Pour pouvoir être inscrit sur les matricules des gens de mer, le marin congolais ou assimilé doit remplir les conditions suivantes :

- Age minimum ;
- Aptitude physique ;
- Aptitude professionnelle ;
- Absence de certaines condamnations.

Art. 98. — Mineurs.

L'embarquement à titre professionnel sur les bâtiments de mer armés au Congo est interdit aux mineurs de moins de 15 ans révolus. Toutefois l'embarquement professionnel d'un enfant âgé de 14 ans au moins peut être exceptionnellement autorisé par l'autorité maritime lorsqu'il est effectué dans l'intérêt de l'enfant. Il est subordonné à la présentation d'un certificat d'aptitude physique délivré par le médecin des gens de mer.

Art. 99. — Aptitude physique.

Un arrêté pris par l'autorité maritime fixe les conditions d'aptitude physique requises pour l'exercice de la profession de marin, en distinguant selon les différentes spécialités (pont, machine, service général) d'une part, et le genre de la navigation effectuée d'autre part, ainsi que leurs modalités d'application et de contrôle.

Art. 100. — Absence de condamnation.

Toute condamnation à une peine criminelle ou à une peine correctionnelle ayant entraîné privation de liberté pour une durée supérieure à six mois ou toute peine de plus de deux mois de prison sans sursis, ou de plus de six mois avec sursis du chef de proxénétisme ou de trafic de stupéfiants, fait obstacle à l'attribution de la qualité de marin. Il peut cependant être dérogé à cette règle par l'autorité maritime, si la condamnation prononcée n'entache ni l'honneur ni la qualité de marin.

Art. 101. — Délivrance de titres professionnels.

-Tout marin embarquant sur un bâtiment de mer reçoit selon la formule professionnelle dont il fait preuve, soit un livret professionnel de marin, soit une carte d'identité maritime valable uniquement pour la navigation côtière ou la pêche locale.

Le livret professionnel peut être délivré directement aux marins titulaires d'un C.A.P. maritime, soit d'un certificat de spécialité de la marine militaire, soit d'un C.A.P. délivré par l'enseignement technique.

Les marins non titulaires d'un certificat quelconque de spécialité ne pourront recevoir un livret professionnel qu'autant qu'ils justifieront de trois ans de navigation locale et de connaissances professionnelles suffisantes au cours d'un examen pratique subi devant l'inspecteur de la navigation ou un suppléant qualifié désigné par l'autorité maritime.

Art. 102. — Coût du livret professionnel ou de la carte d'identité maritime.

La délivrance du livret professionnel, de la carte d'identité ou de leur duplicata est subordonnée au paiement d'une taxe dont le montant est fixé par décret.

Art. 103. — Mouvement des marins.

Les embarquements et débarquements des marins sont portés par l'autorité maritime sur le livret professionnel ou la carte d'identité maritime. Ces titres doivent contenir aucune appréciation des services rendus.

Art. 104. — Trafic de titres professionnels.

Tout marin congolais convaincu d'avoir vendu ou prêté son livret professionnel ou sa carte d'identité maritime est radié d'office des matricules sans préjudice des sanctions pénales qui seront prises contre lui et contre son complice pour usage frauduleux de pièces d'identité maritime

Art. 105. — Radiation des matricules.

Hors les cas prévus aux articles 100 et 104, peuvent être radiés des matricules :

- Tout marin qui en fait la demande ;
 - Tout marin qui, sauf cas de force majeure justifiée, reste trois ans sans naviguer ;
 - Tout marin qui en cours de carrière, aura fait l'objet de trois débarquements pour fautes contre la discipline ou faute grave dans l'exercice de la profession ;
- Dans ce dernier cas, la radiation entraîne exclusion définitive de la profession.

CHAPITRE III

Fonctions à bord, composition de l'équipage.

Art. 106. — Fonctions d'officier et fonctions subalternes.

L'équipage est placé sous l'autorité du capitaine, chef et conducteur légal de l'expédition maritime.

Les fonctions du capitaine ou patron, de second capitaine de chef mécanicien et d'officier ne peuvent être exercées que par des marins congolais ou des marins originaires d'Etats ayant passé des accords de réciprocité avec la République du Congo, titulaires des brevets, diplômes, certificats, permis ou titres jugés équivalents.

Une justification professionnelle peut être exigée pour l'exercice de certaines fonctions subalternes.

Art. 107. — Brevets et diplômes.

Les programmes des examens et les conditions d'obtention des brevets diplômes, certificats et permis sont fixés par arrêté ministériel.

Les droits d'examen sont fixés par décret.

Art. 108. — Dérégations.

Des dérogations pour l'exercice des différentes fonctions d'officiers à bord peuvent exceptionnellement être accordées en cas de nécessité reconnue par l'autorité maritime, sur demande de l'armateur ou du capitaine.

Art. 109. — Composition de l'équipage.

L'équipage d'un navire congolais doit dans une proportion fixée par l'autorité maritime être Congolais ou avoir sous réserve de réciprocité la nationalité d'un Etat auquel des droits équivalents ont été reconnus.

Art. 110. — *Effectif.*

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

Un arrêté de l'autorité maritime fixe les modalités d'application des dispositions ci-dessus.

CHAPITRE IV.

Contrat d'engagement maritime.

Art. 111. — L'engagement des gens de mer est un contrat de louage de services qui se forme par l'accord de la volonté des parties : le marin et l'armateur ou son représentant.

En dehors des périodes d'embarquement du marin, cet engagement est régi par les dispositions du code du travail.

Art. 112. — *Capacité de contracter.*

En matières d'engagement maritime, la capacité de contracter est soumise aux règles de droit commun sous réserve d'application de l'article 98 visant les conditions spéciales d'embarquement des mineurs.

Nul ne peut contracter valablement un engagement maritime s'il n'est libre de tout autre engagement précédent.

Art. 113. — *Inscription des clauses au rôle d'équipage.*

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

Art. 114. — *Placement des marins.*

L'armateur ou son représentant conserve en toutes circonstances le libre choix de son équipage. Aucune opération de placement ne peut donner lieu à une rémunération quelconque de la part du marin.

Art. 115. — *Contrats collectifs.*

Des conventions collectives conclues entre les représentants qualifiés des armateurs et des marins devant l'autorité maritime, peuvent déterminer dans le cadre des dispositions légales et réglementaires, les obligations réciproques des armateurs et des marins (travail, salaires et avantages divers).

Ces conventions font l'objet d'un dépôt au secrétariat du tribunal du travail et sont publiées au J.O. de la République du Congo. Elles doivent être tenues à la disposition des équipages.

Art. 116. — *Rédaction du contrat.*

Le contrat d'engagement doit être rédigé en termes clairs, de manière à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et obligations respectifs. Les marins peuvent s'en faire expliquer la teneur par l'autorité maritime au moment de leur inscription au rôle d'équipage.

Si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, il doit mentionner l'indication de cette durée, s'il est conclu au voyage, il doit mentionner le port où le voyage prend fin et apprécier la durée maximum du voyage envisagé.

S'il est conclu pour une durée indéterminée, il fixe obligatoirement le délai de préavis à observer en cas de résiliation, ce délai étant le même pour les deux parties et ne pouvant être inférieur à 24 heures.

Le contrat à l'essai ne peut être conclu pour une période supérieure à trois mois. Si l'essai n'est pas concluant, les frais éventuels de rapatriement sont à la charge de l'armateur.

Art. 117. — *Nature des services.*

Le contrat d'engagement 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 calcul des parts ou profit. Le lieu et la date d'embarquement du marin doivent être portés au rôle et au livret professionnel de l'intéressé.

Art. 118. — *Visa des contrats.*

Le contrat d'engagement est visé par l'autorité maritime. Cette dernière ne peut régler les conditions d'engagement, toutefois elle peut refuser son visa lorsque le contrat contient une clause contraire aux dispositions d'ordre public.

CHAPITRE V.

*Obligations du marin envers l'armateur.*Art. 119. — *Dispositions générales.*

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

Art. 120. — *Prise de service.*

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

Art. 121. — *Fonctions à bord.*

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

Art. 122. — *Permission à terre.*

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

Art. 123. — *Obéissance.*

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

Il doit être sobre, respectueux envers ses supérieurs et s'abstenir de toutes paroles grossières à l'égard de toute personne à bord.

Art. 124. — *Propreté des postes.*

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, de ses annexes de ce poste, des objets de couchage et des plats, sans que ce travail puisse donner lieu à allocation supplémentaire.

Il est, dans les mêmes conditions, tenu de travailler au sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison.

Art. 125. — *Organisation du travail à bord.*

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

Des heures supplémentaires peuvent être faites pour tenir compte des nécessités de l'exploitation des navires. Sauf en ce qui concerne la navigation à la pêche, et hors le cas de force majeure lorsque le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, la durée effective du travail ne peut en aucun cas, dépasser douze heures par jour.

Un arrêté pris par l'autorité maritime fixe l'organisation du travail à bord, en fonction du genre de navigation effectuée, des différentes spécialités ainsi que les travaux exigibles du personnel.

Art. 126. — *Repos hebdomadaire.*

Un repos complet d'une journée par semaine doit être accordé au marin lorsque l'engagement maritime est d'une durée supérieure à six jours. Une journée de repos hebdomadaire s'entend de 24 heures de repos consécutives comptées à partir de l'heure normale où le marin devait prendre son travail journalier.

Toutes les fois que le repos hebdomadaire n'a pu être donné à sa date, il doit être remplacé par un repos de 24 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 un jour de congé payé s'ajoutant au congé annuel. Il pourra selon accord préalable des parties, être compensé ou payé.

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

Art. 127. — *Congés.*

Les marins ont droit à un congé payé à charge de l'armateur calculé à raison de 2 jours et demi ouvrables par mois d'engagement. Le congé donne droit à l'indemnité de nourriture et est pris en compte dans la durée des services effectifs.

Art. 128. — *Transport de marchandises.*

Sauf autorisation du capitaine, le marin ne peut changer dans le navire aucune marchandise pour son compte personnel, sans en avoir payé le fret. Le capitaine peut ordonner le jet à la mer des marchandises indûment chargées, si elles sont de nature à mettre en péril le navire ou la cargaison, ou à faire encourir des amendes ou confiscations pour infraction aux lois douanières ou autres.

CHAPITRE VI

Obligations de l'armateur envers le marin.

Art. 129. — *Salaires.*

Le marin est rémunéré soit à salaires fixes, soit à profits éventuels, soit par une combinaison de ces deux modes de rémunération.

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

Un arrêté de l'autorité maritime fixe les lieux et époques de liquidation et de paiement des salaires en fonction des différents types de contrat et de la navigation effectuée.

Art. 130. — *Fonctions supérieures.*

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 au salaire afférent à la fonction qu'il a temporairement remplie pendant toute la période où il l'a exercée effectivement.

Art. 131. — *Suspension ou retention de salaires.*

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

En cas de rupture du contrat d'engagement par suite d'absence irrégulière du marin, le montant des salaires remis à l'autorité maritime est déposé à un compte spécial (gens de mer) du trésor.

Art. 132. — *Rémunération des heures supplémentaires.*

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 1/208 du salaire mensuel.

La rémunération de l'heure de travail est majorée de 25 % pour les heures faites entre 40 et 48 heures inclusivement, cette majoration étant incorporée dans le salaire mensuel de base.

Au-delà de la quarante huitième heure par semaine, cette majoration est de 50 %.

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

Art. 133. — *Avances, acomptes, délégations.*

Aucune avance de salaire ne peut être faite au marin qu'en présence et sous le contrôle de l'autorité maritime. Ces avances quel qu'en soit le montant, ne sont imputables sur les salaires à échoir à l'homme que jusqu'à concurrence d'un mois pour toutes les navigations.

Aucun acompte ne peut être payé en cours de voyage s'il n'est préalablement mentionné au livre de bord sous la signature du marin ou, à défaut, de deux des principaux de l'équipage.

Les acomptes ne doivent pas dépasser les trois quarts des salaires gagnés au moment où ils sont consentis, sous déduction des avances et délégations.

Le paiement des avances et des acomptes doit être mentionné sur le livret professionnel du marin et au rôle d'équipage.

Le marin peut lors de son embarquement ou même en cours de voyage, consentir des délégations de salaires, mais seulement en faveur d'une personne qui est légalement ou en fait à sa charge, sans que le montant total des délégations puisse en aucun cas, excéder les deux tiers des salaires et accessoires.

Les bénéficiaires des délégations, le montant des sommes déléguées et les équipes du paiement sont mentionnés au rôle d'équipage.

L'armateur est tenu de verser à la date précise le montant des dites délégations.

Art. 134. — *Dettes des marins, saisies et cessions de salaires.*

Les salaires, profits, parts ou 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.

Art. 135. — *De la nourriture et du couchage.*

Le marin a droit à la nourriture ou à une allocation équivalente pendant ses congés réglementaires. Il a également droit à la fourniture du matériel de couchage et de plats.

Il est interdit à tout armateur de vendre directement ou indirectement aux marins par lui employés ou à leurs familles, des denrées et marchandises de quelque nature que ce soit, ou de leur imposer l'obligation de dépenser leur salaire, en totalité ou en partie, dans les magasins indiqués par lui, ou enfin de charger à forfait le capitaine ou un membre quelconque de l'état major de la nourriture de l'équipage.

Un arrêté de l'autorité maritime fixe les modalités d'application de ces dispositions.

Art. 136. — *Prestations familiales.*

Les marins ont droit aux prestations familiales du régime général.

CHAPITRE VII

Régime de prévoyance sociale du marin.

Art. 137. — *Régime général.*

Le marin est immatriculé à la caisse nationale de prévoyance sociale qui lui assure les indemnités et prestations qu'elle garantit dans le cadre de ses régimes d'assurances.

Toutefois pour tenir compte des risques particuliers afférents au métier de marin, l'armateur complètera par une assurance spéciale et ce jusqu'à guérison, consolidation, déclaration d'incurabilité ou de chronicité, et dans la limite maximum de 4 mois, les indemnités et prestations versées par la caisse nationale de prévoyance sociale, de façon à

couvrir intégralement le montant des salaires et, le cas échéant, de nourriture ainsi que les frais médicaux et pharmaceutiques.

Art. 138. — *Blessures, maladies en cours d'embarquement.*

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 en cours d'embarquement.

Le capitaine établit un rapport détaillé d'accident ou de maladie (le rapport d'accident étant contresigné par deux témoins) auquel est joint un certificat médical.

En cas de décès, les frais funéraires sont à la charge du navire, dans les limites fixées par le décret n° 59-80 du 1^{er} avril 1959. Les périodes de soins consécutives à un accident ou à une maladie contractée en cours d'embarquement donnent droit aux congés réglementaires, et sont prises en compte comme services effectifs.

Art. 139. — *Marin débarqué blessé ou malade dans un port étranger.*

Le marin blessé ou malade qui a été débarqué pour traitement dans un port étranger, a droit aux soins et aux salaires jusqu'à son retour dans un port du Congo, s'il est alors guéri.

S'il n'est pas encore guéri lors de son arrivée au Congo, le marin bénéficie des dispositions prévues à l'article 137.

Art. 140. — *Blessures ou maladies dues à un fait intentionnel.*

Ne donnent pas lieu à une prise en charge par l'armateur, les blessures ou maladies résultant d'un fait intentionnel du marin. Celui-ci perd son droit aux salaires du jour de la cessation du travail.

Le capitaine est cependant tenu de faire donner au marin tous les soins que nécessite son état jusqu'au jour de son débarquement.

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

CHAPITRE VIII

Rapatriement, fin du contrat d'engagement.

Art. 141. — *Rapatriement du marin.*

Sauf les exceptions prévues à l'article 143 ci-après, le marin débarqué en fin de contrat hors d'un port du Congo doit être rapatrié aux frais du navire.

A l'égard du marin embarqué dans un port étranger, le rapatriement doit être effectué au port d'embarquement, à moins qu'il ait été stipulé dans le contrat d'engagement que le marin serait rapatrié au Congo.

Le capitaine de tout navire congolais est tenu, dans la limite de ses possibilités de logement, de déférer, au profit des marins, aux réquisitions de rapatriement ou de passage établies par l'autorité maritime.

Un arrêté pris par l'autorité maritime fixe les modalités d'application du précédent alinéa.

Art. 142. — *Contenu de l'obligation de rapatriement.*

Le rapatriement comprend le transport, le logement, la nourriture et le cas échéant, les salaires 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. 143. — *Dispositions particulières.*

Les frais de rapatriement du marin débarqué en cours de route, après réalisation de l'engagement par la volonté commune des parties, sont réglés par la convention des parties.

Sont à la charge du marin ses frais de rapatriement lorsqu'il est débarqué pour raison disciplinaire ou à la suite d'une blessure ou d'une maladie contractée suivant les conditions de l'article 140 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. 144. — *Fin du contrat d'engagement.*

Le contrat d'engagement prend fin :

1° Par le décès du marin ;

2° Par le débarquement régulier du marin résultant notamment de l'accord 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.

Art. 145. — *Indemnité spéciale.*

En cas de vente, de prise, de naufrage ou de déclaration d'innavigabilité du navire, le marin a droit à une indemnité de perte de salaire dans la limite maximum de deux mois d'arrêt de travail.

Art. 146. — *Congédiement du marin.*

Dans les ports congolais, le capitaine a le droit de congédier le marin, compte tenu du délai de préavis.

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

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

Art. 147. — *Conséquences du congédiement.*

Le marin congédié pour motif légitime n'a droit à aucune indemnité. 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. Par contre le marin congédié sans motif légitime a droit à une indemnité de licenciement évaluée en fonction de la nature des services et de la durée du contrat et de l'étendue du préjudice causé.

Art. 148. — *Inexécution des obligations de l'armateur.*

Le marin peut demander la résiliation du contrat d'engagement ou des dommages et intérêts pour inexécution des obligations de l'armateur. Dans les ports congolais l'autorité maritime peut autoriser pour motif grave le débarquement immédiat du marin.

CHAPITRE IX

Dispositions particulières concernant le contrat d'engagement.

Art. 149. — *Litiges individuels.*

Les litiges qui s'élèvent en ce qui concerne le contrat d'engagement maritime entre l'armateur ou son représentant et les officiers, maîtres ou marin, à l'exclusion du capitaine, sont portés devant le tribunal du travail, après tentative de conciliation devant l'autorité maritime.

En cas de conciliation, l'autorité maritime dresse un procès-verbal des conditions de l'accord qui constitue, sur les points auxquels il s'applique, un nouveau contrat régissant les rapports des parties.

En cas d'échec de conciliation, l'autorité maritime dresse un procès-verbal dont il est remis au demandeur une copie contenant « permis de citer » devant le tribunal du travail du port d'immatriculation du navire. Le tribunal statue d'urgence.

Le jugement doit être transmis par le secrétaire du travail à l'autorité maritime en même temps qu'aux parties.

Art. 150. — *Litiges entre armateurs et capitaines.*

Les litiges entre armateurs et capitaines relèvent, à défaut de juridiction commerciale, du tribunal du lieu d'immatriculation du navire.

Art. 151. — *Différends collectifs.*

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

Art. 152. — *Conventions entre armateurs et capitaines.*

Les conventions passées entre les armateurs et le capitaine relativement à la fonction commerciale de ce dernier en qualité de mandataire de l'armateur, peuvent être valablement constatées sans l'intervention de l'autorité maritime.

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

Art. 153. — *Congédiement du capitaine.*

L'armateur peut toujours congédier le capitaine, en quelque lieu que ce soit, sauf dommages et intérêts, en cas de renvoi injustifié. Le congédiement du capitaine n'est pas subordonné hors des ports congolais à l'autorisation de l'autorité maritime.

Art. 154. — *Respect des conditions d'engagement.*

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

CHAPITRE X

Etat civil en mer, successions maritimes.

Art. 155. — *Officier instrumentaire.*

L'autorité désigné sous le terme d'officier instrumentaire et qualifiée aux termes du code civil, pour remplir à bord des navires, pendant un voyage maritime, les fonctions dévolues à terre, aux officiers de l'état civil et aux notaires, est le capitaine, maître ou patron, ou celui qui en tient lieu, sous réserve qu'il soit âgé de 21 ans révolus.

Art. 156. — *Pouvoir de l'officier instrumentaire.*

L'officier instrumentaire est habilité à adresser, lorsque le navire est en mer ou qu'il ne peut communiquer avec l'officier d'état civil compétent à terre :

1° Des actes publics (actes de naissance, actes de reconnaissance d'un enfant naturel, actes de décès, actes de déclaration d'un enfant sans vie, testament) ;

2° Des actes privés (actes de procuration, actes de consentement à mariage, actes de consentement à engagement volontaire, déclaration d'autorisation maritale) ;

3° Des actes administratifs (procès-verbal de disparition d'une personne inscrite au rôle d'équipage ou présente à bord, qui est tombée à l'eau, sans que le corps ait pu être retrouvé).

Art. 157. — *Forme et énonciation des actes.*

L'officier instrumentaire doit se conformer pour la rédaction des actes, aux dispositions du code civil. Les actes d'état civil établis en mer sont transcrits sur des feuilles *ad hoc* annexées au rôle d'équipage. Ils sont remis à l'autorité maritime congolaise du premier port d'escale, qui leur donne la suite qu'ils comportent.

Art. 158. — *Limite de compétence.*

Une instruction du ministre chargé de la marine marchande détermine les limites de compétence des officiers instrumentaires à bord des navires et le mode de rédaction des différents actes publics et privés.

Art. 159. — *Successions maritimes.*

On appelle « succession maritime » les biens qu'avaient à bord les personnes qui meurent ou disparaissent au cours d'un voyage maritime.

Le capitaine est tenu dès la constatation de décès ou de la disparition d'une personne de faire l'inventaire détaillé des biens, vêtements, valeurs ou autres en présence de deux témoins, de les mettre sous scellés et de les faire placer dans les locaux fermant à clé.

Le capitaine remet la succession à l'autorité congolaise compétente pour la liquidation des successions vacantes.

Art. 160. — Des arrêtés du ministre des finances et du ministre chargé de la marine marchande fixent les modalités d'application du présent chapitre.

TITRE IV

CHAPITRE PREMIER

Transports maritimes.

Art. 161. — *Organisation générale des transports maritimes.*

L'organisation générale des transports maritimes et en particulier les mesures de coordination qui pourront être imposées à l'armement congolais pour favoriser l'économie nationale feront l'objet en tant que de besoin d'un décret pris sur rapport du ministre chargé de la marine marchande.

Art. 162. — *Transports d'intérêt national.*

L'armement congolais est tenu d'assurer en priorité les transports maritimes représentant un intérêt national pour la République du Congo.

Art. 163. — *Contrôle des affrètements.*

Les opérations d'affrètement par qui que ce soit, des navires de plus de 500 tonneaux de port en lourd, s'ils sont de nationalité congolaise ou de la nationalité d'un Etat ayant passé des accords de réciprocité, de tout tonnage, s'ils sont de pavillon étranger, sont soumises à l'autorisation du ministre chargé de la marine marchande ou de son délégué.

Art. 164. — *Affrètements des navires étrangers.*

Les affrètements des navires étrangers sont autorisés qu'après consultation du ministre des finances et leurs opérations sont soumises, pour ce qui concerne la délivrance des moyens de paiement, à la réglementation des changes.

CHAPITRE II

Le pilotage.

Art. 165. — *Définition.*

Le pilotage est un service public d'assistance donnée aux capitaines par un personnel commissionné à cet effet pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports et rades, et dans les limites de chaque zone de pilotage.

Le pilote n'est que le conseiller du capitaine qui reste seul responsable de la conduite de son navire.

Art. 166. — *Obligation du pilotage.*

Le pilotage est obligatoire pour tous navires se déplaçant à l'intérieur des limites des zones de pilotage.

Des exceptions à cette règle sont prévues dans le règlement organique de chaque station.

Art. 167. — *Droits de pilotage.*

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, du moment que ce dernier s'est porté au devant du navire et signalé sa présence.

Art. 168. — Cas d'un navire en danger.

Hors le cas de force majeure, tout pilote doit, nonobstant toute autre obligation de service, prêter son assistance à un navire en danger, même s'il n'a pas été requis, dès qu'il a pu constater le péril dans lequel se trouve le navire.

Dans ce cas, le pilote a droit à la rémunération prévue par les articles 44 et suivants de la présente loi, traitant de l'assistance et du sauvetage maritimes.

Art. 169. — Accidents survenus au pilote, à son équipage et à son embarcation.

Sauf le cas de faute lourde du pilote, la responsabilité des accidents dont peut être victime, le pilote ainsi que son équipage et la responsabilité des avaries survenues au bateau pilote au cours des opérations de pilotage ou au cours des manœuvres d'embarquement et de débarquement du pilote incombent au navire.

Art. 170. — Obligations du capitaine.

Dès que le capitaine entre dans la zone où le pilotage est obligatoire, il doit faire le signal d'appel au pilote et le maintenir jusqu'à l'arrivée de ce dernier.

Le capitaine est tenu de prendre toutes dispositions pour faciliter les opérations d'accostage de l'embarcation de pilotage d'embarquement et de débarquement du pilote, dans les meilleures conditions de sécurité.

Art. 171. — Accidents de mer.

En cas d'accidents de mer, le pilote est tenu d'établir un rapport spécial qui est transmis sans délai avec son avis à l'autorité maritime, par le chef de la station de pilotage.

Ce dernier doit signaler également à l'autorité maritime toutes les fautes d'ordre professionnel commises par le pilote.

Art. 172. — Responsabilité particulière des courtiers et consignataires.

Les courtiers et consignataires sont personnellement responsables du paiement des droits de pilotage : entrée et sortie, mouvements dans le port ou sur rade. Ils répondent également des indemnités supplémentaires dues au pilote à la condition d'en avoir été prévenus dans le délai de 72 heures après la sortie du navire.

Art. 173. — Règlement organique de la station de pilotage de Pointe-Noire.

Le règlement organique de la station de pilotage de Pointe-Noire relève de l'agence transéquatoriale des communications.

TITRE V**La pêche maritime.****CHAPITRE PREMIER****Réglementation de la pêche.****Art. 174. — Définition de la pêche maritime.**

La pêche maritime s'applique à l'ensemble des actes ayant pour but la capture du poisson ou de tout animal vivant normalement dans l'eau, et exercé à la mer ou le long des côtes et dans les fleuves, rivières, canaux, étangs où les eaux sont salées.

Art. 175. — Réglementation générale.

Des arrêtés pris par l'autorité maritime, après avis du centre d'océanographie et des pêches de Pointe-Noire déterminent :

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 des 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 pêche prohibés, les procédés et modes 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, au colportage ou à l'emploi du frai des poissons, des crustacés et des coquillages qui n'atteignent pas les dimensions prescrites ;

7° Les appâts défendus ;

8° Les mesures d'ordre et de police propres à assurer la conservation de la pêche ainsi qu'à en régler l'exercice.

Art. 176. — Substances explosives ou toxiques.

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.

Art. 177. — Zones de pêches réservées.

Dans les eaux territoriales, et le cas échéant, dans les zones contiguës telles qu'elles pourront être définies ultérieurement, la pêche maritime est réservée aux navires congolais ainsi qu'aux navires des Etats avec lesquels la République du Congo aura passé des accords de réciprocité.

Pour les golfes, baies ou rades, des arrêtés pris par l'autorité maritime déterminent la ligne à partir de laquelle les limites des zones de pêche réservées et contiguës sont comptées.

Art. 178. — Libre circulation.

Les dispositions ci-dessus ne portent pas atteintes à la libre circulation et passage inoffensif, reconnu à tout bâtiment étranger naviguant ou mouillant dans les zones visées à l'article précédent.

Art. 179. — Mesures de police.

Un arrêté pris par l'autorité maritime détermine les règles spéciales de police auxquelles les bâtiments de pêche étrangers naviguant ou mouillant dans les eaux territoriales ou contiguës pourront être tenus de se conformer.

TITRE VI**Organisation administrative et financière.****Art. 180. — Organisation des services de la marine marchande.**

Un décret fixe l'organisation des services de la marine marchande dans la République du Congo.

Art. 181. — Rôles des autorités consulaires.

Hors du territoire national, les navires et les marins congolais en escale, sont administrés par les consuls congolais dans les ports où il en existe.

Dans les autres ports étrangers, les autorités consulaires investies pour ce faire par la République du Congo auront vocation pour leur administration.

Dans les ports des Etats ayant passé des accords de réciprocité, les services locaux de la marine marchande pourront être chargés de l'administration des navires et des marins congolais.

Art. 182. — Organisation financière.

Il est ouvert dans les écritures du trésor public :

1° Un compte « aide aux marins et à leurs familles » alimenté par le produit : des amendes disciplinaires, de la vente des épaves et des sommes non réclamées par leurs inventeurs ;

2° Un compte « dépôts gens de mer » auquel figureront :

a) Les sommes revenant aux marins congolais absents ou à leurs ayants droit ;

b) Les successions maritimes provenant des avoirs en espèces ou du produit de la vente des successions de marins ;

c) Les produits de la vente des épaves dont les propriétaires n'auraient pu être retrouvés ainsi que les sommes non réclamées revenant aux inventeurs.

Au bout d'un délai de 5 ans, les sommes déposées au « compte épaves » ne pourront plus être réclamées et seront passées au « compte aide aux marins et à leurs familles ».

3° Un compte « avances sur frais de rapatriement » doté de fonds sur le budget de l'Etat permettant le rapatriement sur réquisition des marins délaissés sans ressource à l'étranger, de marins naufragés ou des prévenus.

Les frais ainsi engagés pourront être recouverts par toutes voies de droits à l'encontre des armateurs ou de marins défailtants.

4° Un compte « recettes diverses » comprenant :

a) Le produit de la vente des livrets et cartes professionnels des marins ;

b) Le produit de la délivrance des titres de navigation ;

c) Le produit des amendes disciplinaires qui sera passé au compte « aide aux marins et à leurs familles ».

Un arrêté pris par le ministre des finances et le ministre chargé de la marine marchande fixera les conditions de fonctionnement de ces différents comptes et en désignera l'ordonnateur.

TITRE VII

Régime disciplinaire et pénal de la marine marchande.

CHAPITRE PREMIER

Dispositions générales

Art. 183. — Champ d'application.

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 congolais, autre qu'un navire de guerre à partir du jour de leur embarquement administratif jusque 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 visé à l'alinéa 1^{er} ci-dessus, soit comme pilote, soit comme passager proprement dit, soit en vue d'effectuer le voyage pendant tout le temps de leur présence sur le bâtiment.

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

4° Les marins congolais qui seraient embarqués sur des navires étrangers « affrétés » « coque nue » avec l'autorisation du Gouvernement de la République du Congo.

Les personnes de l'équipage et les marins, passagers naufragés, absents irrégulièrement ou délaissés, qui ont été embarqués pour être rapatriés, continuent d'être soumis aux dispositions de la présente loi, en cas de perte du navire, jusqu'à ce qu'ils aient pu être remis soit à une autorité congolaise, soit à une autre autorité d'un Etat ayant passé des accords de réciprocité, soit à une autorité étrangère locale. Il en est de même des autres personnes embarquées si elles ont demandé à suivre la fortune de l'équipage.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, les militaires et marins des armées congolaises embarqués à quelque titre que ce soit sur un navire battant pavillon congolais visé à l'alinéa 1^{er} ci-dessus, demeurent justiciables des tribunaux militaires pour, tout délit ou crime prévu par la présente loi.

Art. 184. — Définitions.

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 mécaniciens chefs de quart, les radioélectriciens, les commissaires, les médecins, les élèves-officiers ainsi que toutes personnes portées comme officiers 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 « homme d'équipage », désigne toutes les autres personnes quelque que soit leur sexe, qui sont inscrites sur le rôle d'équipage.

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

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

Art. 185. — Prescriptions.

En ce qui concerne les crimes, les délits et contraventions 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 peine 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 du Congo.

Art. 186. — Circonstances atténuantes, sursis, récidive.

Les dispositions du droit commun concernant les circonstances atténuantes sont applicables aux crimes, aux délits et contraventions ainsi qu'au sursis et à la récidive, sauf règles spéciales prévues au présent titre.

Art. 186. — Jugement passé en force de chose jugée.

Aucune poursuite ne peut être exercée en application des dispositions du présent code, 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 obtenu sa peine ou obtenu sa grâce.

CHAPITRE II

Des fautes contre la discipline.

Art. 188. — Pouvoirs du capitaine.

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 tous les moyens 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, devront être mentionnées chaque jour au livre de discipline institué par l'article 189.

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

Art. 189. — Livre de discipline.

Un livre spécial dit « livre de discipline », coté et paraphé par l'autorité maritime, est ouvert lors de l'armement d'un navire congolais.

Le capitaine ou l'autorité maritime, selon le cas, mentionne au livre de discipline la nature des fautes de discipline ou les circonstances des crimes, délits ou contraventions 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 de l'autorité maritime toutes les fois qu'une faute contre la discipline, une contravention, un délit ou un crime a été commis.

Pour les navires de moins de 50 tonneaux de jauge brute, la tenue du livre de discipline peut être rendue facultative par décision de l'autorité maritime.

Art. 190. — Livre de punitions.

L'autorité maritime tient un « livre de punitions » sur lequel sont inscrites :

Les punitions infligées par ses soins en matière de discipline, les enquêtes ouvertes pour contraventions, 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 de l'autorité maritime à l'article matriculaire de l'intéressé.

Art. 191. — Fautes contre la discipline.

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 et sans dégradation ou abandon d'une embarcation, radeau ou annexe, ou la dégradation volontaire de matériel du bord ;
- 9° L'absence irrégulière du bord, lorsque cette absence n'a pas pour résultat de faire manquer le départ du navire ;
- 10° Les larcins ou filouteries dont l'importance ne justifierait pas aux yeux de l'autorité maritime le dépôt d'une plainte pour vol.

Art. 192. — Instruction du dossier.

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 du capitaine et des témoins, qui relate la nature de l'infraction relevée, les noms et déclarations des témoins et les explications de l'intéressé.

Ce procès-verbal est transcrit au livre de discipline après lecture par l'intéressé.

Art. 193. — Transmission de l'instruction à l'autorité maritime

Lorsque l'autorité maritime 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'une des punitions prévues à l'article 194. La punition avec les motifs la justifiant, est mentionnée au livre de discipline du navire et au livre de punitions tenu par les services de la Marine marchande.

L'intéressé peut se faire assister d'un conseil de son choix.

Art. 194. — Sanctions.

Sauf ce qui est dit à l'article 235, les punitions suivantes peuvent être infligées par l'autorité maritime :

1° Pour les officiers et passagers : amende de 2.000 à 30.000 francs.

2° Pour les maîtres et hommes d'équipage : amende de 1.000 à 15.000 francs.

Le paiement des amendes infligées est effectué immédiatement au trésor, à un fonds spécial intitulé « aide aux marins et à leurs familles » destiné à financer des œuvres sociales ou professionnelles maritimes.

En cas d'insolvabilité ou de récidive il pourra être infligé un emprisonnement disciplinaire dans la limite de 15 jours maximum à raison :

Pour les officiers et passagers 1 jour d'emprisonnement pour 2.000 francs d'amende ;

Pour les maîtres et hommes d'équipage 1 jour d'emprisonnement pour 1.000 francs d'amende.

Le taux des amendes pourra, si besoin est, être modifié par décret.

Art. 195. — Recours.

Le recours formé par la personne punie contre une décision rendue en matière disciplinaire par l'autorité maritime est adressé, dans un délai de deux jours francs, sous pli recommandé, au ministre chargé de la marine marchande, qui statuera sur décision motivée après enquête complémentaire en confirmant ou en infirmant la décision prise par l'autorité maritime.

La décision du ministre est susceptible d'appel dans un délai de 15 jours francs pour excès de pouvoir, violation de la loi ou vice de forme.

Le recours n'est jamais suspensif.

CHAPITRE III.

Retraits de prérogatives attachées aux brevets et diplômes.

Art. 196. — Les retraits de prérogatives attachées aux brevets et diplômes peuvent être prononcés :

A. — Par mesure disciplinaire ;

B. — Pour cause d'incapacité physique.

Art. 197. — Retrait par mesure disciplinaire.

Le ministre chargé de la marine marchande peut pour faute contre l'honneur, pour faute dans l'exercice de la profession ou pour condamnation devenue définitive pour une infraction prévue dans le présent titre, ou pour une infraction aux règles visant la sauvegarde de la vie humaine, prononcer contre tout marin breveté, diplômé certifié ou commissionné le retrait temporaire pour 3 ans au plus, partiel ou total, des droits et prérogatives afférents au brevet, diplôme, certificat ou commission, dont ce dernier est titulaire.

Toutefois le retrait peut être prononcé à titre définitif dans le cas de condamnation à une peine afflictive ou infamante, de perte totale du navire ou si le marin a déjà été l'objet de l'une des sanctions prévues à l'alinéa 1^{er}.

Le retrait ne peut intervenir qu'après avis d'un conseil de discipline.

Le ministre ne peut prendre une décision plus sévère que celle proposée par le conseil. Cette décision est prise dans le délai de 20 jours après réception de l'avis du conseil de discipline, et notifiée sans délai à l'intéressé, qui peut se pourvoir dans un délai de 8 jours.

Art. 198. — La composition et les attributions du conseil de discipline seront fixées par décret sur proposition du ministre chargé de la marine marchande.

Art. 199. — Retrait pour cause d'incapacité physique.

Lorsqu'un marin se trouve dans l'incapacité physique, constatée par un médecin désigné par l'autorité maritime,

d'exercer les droits et prérogatives attachés au brevet, diplôme, certificat ou commission dont il est titulaire, le ministre chargé de la marine marchande peut prononcer le retrait de ses droits et prérogatives.

Selon le cas, le retrait est temporaire ou définitif, partiel ou total.

Art. 200. — Dispositions particulières.

Tout marin breveté, diplômé, certifié ou commissionné, qui est envoyé devant un conseil de discipline perd de ce fait, et jusqu'à ce qu'il ait été statué à son égard, l'exercice des droits et prérogatives afférents à son brevet, diplôme, certificat ou commission.

Toutefois le ministre chargé de la marine marchande peut, par décision spéciale, en attendant l'avis du conseil de discipline, maintenir l'intéressé, à titre provisoire, dans la jouissance partielle ou totale des droits et prérogatives dont celui-ci est titulaire.

Art. 201. — Enquête après accident de mer.

Lorsque l'enquête après accident de mer effectuée en vertu de l'article 258 de la présente loi, a mis en évidence à la charge d'un capitaine ou d'un pilote, des faits de nature à justifier son inculpation, l'autorité maritime peut suspendre provisoirement l'exercice du droit de commander ou de piloter. Au moment où le ministre décide s'il y a lieu ou non, de renvoyer l'intéressé devant un conseil de discipline prévu à l'article 197, il décide également si la suspension doit être ou non maintenue.

Art. 202. — Cas des marins non brevetés.

Le ministre chargé de la marine marchande peut, pour faute grave dans l'exercice de la profession ou pour incapacité physique dûment constatée par un médecin désigné par l'autorité maritime, 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 IV.

Des infractions maritimes.

Art. 203. — Tribunaux compétents.

La connaissance des contraventions, des délits et des crimes commis à bord des navires congolais appartient aux juridictions de droit commun.

Toute condamnation pour contravention, délit ou crime prévue par la présente loi donne lieu à l'établissement d'un extrait de jugement ou de l'arrêt, qui est adressé immédiatement à l'autorité maritime.

Art. 204. — Recherche et constatations.

Les contraventions, les délits et les crimes commis à bord sont recherchés et constatés soit sur la plainte de toute personne intéressée, soit d'office :

1° Par les officiers de police judiciaire ;

2° par l'autorité maritime, par les officiers ou officiers mariniers commandant les bâtiments ou embarcations de la République du Congo ou d'Etats avec lesquels ont été passés des accords de réciprocité, les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes 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, les délits et contraventions ont été commis.

Art. 205. — Procès-verbaux.

Les procès-verbaux dûment signés, établis par les officiers et agents visés aux alinéas 1 et 2 de l'article 204 font foi jusqu'à preuve du contraire et ne sont pas soumis à l'affirmation.

Les procès-verbaux sont transmis directement par leur auteurs à l'autorité maritime du lieu où ils se trouvent.

Art. 206. — Obligations et pouvoirs des capitaines.

Dès que le capitaine a connaissance d'une contravention d'un délit ou d'un crime, il procède à une enquête préliminaire.

Les circonstances de la contravention, du délit ou du crime et les énonciations du procès-verbal de l'enquête préliminaire 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 par l'article 188 ci-dessus. 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 à l'autorité maritime du premier port où le bâtiment fait escale.

Art. 207 — Instruction et procédure.

Au Congo, l'autorité maritime saisie par le capitaine ou par l'un des officiers ou agents énumérés à l'article 204 ci-dessus, ou agissant d'office, complète, s'il y a lieu l'enquête effectuée par le capitaine, ou procède à une enquête préliminaire.

Elle saisit ensuite le Procureur de la République sauf si elle estime que les faits ne constituent qu'une faute disciplinaire, et dans ce cas, les sanctionne comme telle. Si le délinquant est âgé de moins de 18 ans à l'époque de l'infraction, l'autorité maritime saisit le Procureur de la République près le tribunal pour enfants de la résidence du mineur ou de sa famille.

Hors du Congo, l'autorité consulaire ou celle qui en tient lieu saisie par le capitaine ou tous autres agents qualifiés, ou agissant d'office, complète l'enquête effectuée par le capitaine, ou procède à l'enquête préliminaire, puis statue dans les conditions ci-dessus :

a) Si le navire doit prochainement aborder dans un port congolais, le consul ou l'autorité qui le remplace prononce soit le maintien du prévenu en liberté provisoire avec continuation de service s'il fait partie de l'équipage, soit son incarcération sur le bâtiment.

b) Si le navire ne doit pas prochainement aborder dans un port congolais, le consul ou l'autorité qui le remplace débarque le prévenu s'il le juge nécessaire, 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 congolais.

Toutefois s'il n'est pas possible de prendre à terre les mesures de coercition nécessaires, le consul ou l'autorité qui le remplace, prononce l'incarcération provisoire du prévenu sur le navire où il était embarqué, en ordonnant qu'il sera statué à nouveau dans un prochain port.

Dans le cas ci-dessus, le consul ou son remplaçant confie le dossier de la procédure, sous pli fermé et scellé au capitaine du navire, pour être remis ainsi que le prévenu, dès l'arrivée du bâtiment dans un port congolais à la disposition du chef des services de la marine marchande, qui saisit le procureur de la République dans les conditions prévues ci-après.

Si le prévenu est en fuite, le dossier de l'enquête sera confié dans les mêmes formes au capitaine pour être remis à l'autorité maritime congolaise.

Enfin si le consul ou l'autorité qui le remplace reconnaît que les faits incriminés ne constituent qu'une faute de discipline il les sanctionne comme telle.

Art. 208. — Infractions commises par le capitaine.

Lorsque la contravention, le délit ou le crime a été commis par le capitaine ou avec sa complicité, l'autorité maritime compétente procède, dès qu'elle a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire.

Le cas échéant, le dossier de l'enquête est transmis sous pli fermé et scellé à l'autorité maritime congolaise qui l'adresse au procureur de la République.

Si la gravité des faits incriminés ou la sécurité du navire ou des passagers lui semble l'exiger, le chef des services de la marine marchande ou l'autorité consulaire ou maritime compétente, peut prononcer l'incarcération pro-

visoire du capitaine et son renvoi dans un port congolais. Il prend alors, autant que possible d'accord avec l'armateur, les mesures nécessaires afin de pourvoir à son remplacement.

Art. 209. — Poursuites des contraventions, des délits et des crimes.

Il appartient au procureur de la République de poursuivre s'il y a lieu les contraventions, les délits et les crimes prévus par le présent code.

En ce qui concerne les contraventions et les délits prévus par les articles 222, 223, 224 paragraphe 2, 226, 231, 245 et 250, le ministère public ne peut engager les poursuites qu'au vu des conclusions de l'autorité maritime ou à l'expiration d'un délai de 8 jours, après qu'il aura réclamé ces conclusions par lettre recommandée.

Le ministère public ne peut engager les poursuites pour les autres contraventions ou délits intéressant l'ordre à bord, ceux purement nautiques ainsi que ceux intéressant la police générale de la navigation que sur « avis conforme » de l'autorité maritime.

L'autorité maritime doit, si elle le demnade, être entendue par le tribunal.

Les crimes maritimes ainsi d'ailleurs que les crimes de droit commun commis à bord des navires sont de la compétence de la cour criminelle. L'autorité maritime après avoir complété le dossier d'enquête, en saisit directement le procureur de la République, sans avoir à exprimer d'avis ni de conclusion.

Art. 210. — Action civile.

La partie lésée a pour tout délit ou crime, le droit de se porter partie civile devant les juridictions de droit commun, conformément aux dispositions 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. 211. — Navires étrangers.

En cas d'urgence, lorsqu'il s'agit des faits prévus par la présente loi ou ses textes d'application, et imputables à une ou plusieurs personnes appartenant à l'équipage d'un navire étranger, l'autorité maritime peut sans préjudice des mesures de droit commun, arrêter le navire jusqu'au dépôt, au Trésor, au compte « Aide aux marins et à leurs familles » visé à l'article 182 ci-dessus, d'un cautionnement destiné à garantir l'exécution des condamnations, dont elle fixe le montant.

En cas de condamnation définitive et non exécutée, le cautionnement est acquis définitivement au compte sus-visé, déduction faite des frais et des réparations civiles.

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

CHAPITRE V

Infractions touchant la police intérieure du navire.

Art. 212. — Absence irrégulière et abandon de poste.

Est puni d'un emprisonnement de 11 jours à 6 mois et d'une amende de 36.000 à 360.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout officier, maître ou homme d'équipage, qui se rend coupable d'absence irrégulière du bord, lorsqu'il est affecté à un poste de garde ou de sécurité, ou lorsque son absence a eu pour conséquence de lui faire manquer le départ du navire.

Art. 213. — Abandon du navire par le capitaine.

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 1 mois à 2 ans, et si le navire était en rade foraine ou en mer, d'un emprisonnement de 1 à 2 ans.

Art. 214. — Rôle du capitaine à l'entrée et à la sortie des ports.

Est puni d'une amende de 36.000 à 180.000 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. 215. — Abus d'autorité.

Tout capitaine, officier ou maître, qui abuse de son autorité ou qui ordonne, autorise ou tolère un abus d'autorité vis-à-vis d'une personne embarquée, est puni d'une amende de 36.000 à 90.000 francs et d'un emprisonnement de 11 jours à 6 mois, ou de l'une de ces deux 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 188, a usé ou fait user de violence dans l'exercice ou à l'occasion des articles 186 et 198 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. 216. — Inexécution des obligations du capitaine.

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, de délit ou de contravention commis à bord ;

2° De rédiger soit les actes de l'état civil, les procès-verbaux de disparition, les testaments (dans les cas prévus par le code civil), soit les actes de procuration, de consentement et d'autorisation, ainsi que les rapports détaillés de maladies, blessures ou décès prévus aux articles 137 et 156 de la présente loi ;

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

Art. 217. — Inscriptions frauduleuses sur les documents de bord.

Est puni de la peine prévue par l'article 147 du code pénal, tout capitaine, officier, maître ou homme d'équipage qui inscrit frauduleusement sur les documents de bords des faits altérés ou contraires à la vérité.

Art. 218. — Usurpation de commandement.

Est puni d'un emprisonnement de 11 jours à 6 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. 219. — Fraude ou contrebande.

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 11 jours à 6 mois.

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

Art. 220. — Détournement du navire ou de la cargaison.

Est puni de la reclusion 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. 221. — Emprunts illicites sur le navire, vente illicite.

Est puni de la peine prévue à l'article précédent tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse, aura, sans nécessité, pris de l'argent sur le corps, ravitaillement ou équipement du navire, engagé ou vendu des marchandises ou des victuailles, ou qui aura employé dans ses comptes, des avaries et des dépenses supposées, ou qui, hors le cas d'innavigabilité légalement constaté aura vendu le navire dont il a le commandement sans un pouvoir spécial des propriétaires, ou qui, hors le cas de péril imminent et avant d'avoir fait son rapport, aura débarqué des marchandises.

Art. 222. — Suppression ou détournement de lettres.

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 11 jours à 3 mois, ou d'une amende de 36.000 à 180.000 francs.

Art. 223. — Altération de marchandises.

Tout capitaine, officier, maître ou homme d'équipage qui altère des marchandises faisant partie de la cargaison, est puni des peines prévues à l'article 387 du code pénal.

Art. 224. — Altération de vivres.

Toute personne embarquée qui altère volontairement les vivres, boissons ou autre objet de consommation par le mélange de substances non malfaisantes, est punie d'un emprisonnement de 11 jours à 6 mois.

S'il y a eu emploi de substances malfaisantes, la peine est de 2 à 5 ans d'emprisonnement. S'il en 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 celle des travaux forcés à temps.

Art. 225. — Détérioration d'objets utiles à la navigation.

Toute personne embarquée qui, volontairement, détourne ou vend un objet utile à la navigation, à la manœuvre ou à la sécurité du navire, ou qui vend les vivres embarqués pour le service du bord, est punie d'un emprisonnement de 1 mois à 2 ans.

Art. 226. — Vols commis à bord.

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 191, paragraphe 10 de la présente loi.

Art. 227. — Dissipation d'avances par un marin.

Tout marin qui après avoir reçu devant l'autorité maritime ou consulaire des avances sur salaires ou parts, s'absent sans motif légitime de rendre 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 l'article 406 du code pénal, relatif à l'abus de confiance.

Art. 228. — Introduction d'alcool à bord.

Est puni d'un emprisonnement de 11 jours à 1 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 le 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. 229. — Ivresse pendant le quart, ivresse habituelle.

Est puni d'un emprisonnement de 11 jours à 6 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.

Le double de la peine est prononcé contre tout capitaine qui s'enivre habituellement sans préjudice des mesures disciplinaires prévues par les articles 196 à 202 inclus.

Art. 230. — Outrages envers un supérieur.

Est puni d'une amende de 36.000 à 180.000 francs et d'un emprisonnement de 11 jours à 6 mois, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout officier, maître ou homme d'équipage qui se rend coupable d'outrage par parole, geste ou menace envers un supérieur.

Art. 231. — Voies de fait contre le capitaine.

Est punie des peines prévues par l'article 230 du code pénal toute personne embarquée qui se rend coupable de voies de fait contre le capitaine, sans qu'il en soit résulté une incapacité de travail de plus de 20 jours.

Si les voies de fait ont occasionné une incapacité de travail de plus de 20 jours, le coupable est puni conformément aux articles 309 et suivants du code pénal.

Art. 232. — Refus formel d'obéissance après sommation.

Est puni d'un emprisonnement de 11 jours à 6 mois, tout homme d'équipage qui après sommation formelle du capitaine ou d'un officier spécialement désigné à cet effet par le capitaine, a refusé 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. 233. — Violences à bord, rebellion.

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 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 des personnes qui lui sont restées fidèles, est considérée comme un acte de légitime défense.

Art. 234. — Complot contre le capitaine.

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 des travaux forcés à temps, et les autres personnes de la peine de réclusion.

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

Art. 235. — Répétition de fautes contre la discipline.

La troisième faute et les fautes subséquentes contre la discipline commises au cours du même embarquement, sont considérées comme délit et punies d'un emprisonnement de 11 jours à 6 mois.

Toutefois, lorsque la nature de la faute et les circonstances qui l'ont accompagnée ne paraissent pas suffisantes à l'autorité maritime pour saisir le procureur de la République, celle-ci peut conserver à l'infraction son caractère de faute, et lui appliquer les punitions prévues par l'article 194 ci-dessus.

CHAPITRE VI

Infractions concernant la police de la navigation.

Art. 236. — *Police de la navigation.*

Toute personne même étrangère embarquée sur un navire congolais ou étranger, qui, dans les eaux maritimes et jusqu'à la limite des eaux territoriales ne se conforme pas aux règlements et aux ordres émanant de l'autorité maritime et relatifs, soit à la police des eaux et rades, soit à la police de la navigation maritime, est punie d'un emprisonnement de 11 jours à 6 mois et d'une amende de 36.000 à 180.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement.

La même peine est encourue par toute personne embarquée sur un navire congolais qui, hors des eaux territoriales congolaises ne se conforme pas aux ordres régulièrement données par un consul général, consul ou vice-consul congolais ou par une autorité maritime qualifiée, ou par le commandant d'un bâtiment de guerre congolais.

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

Si les infractions prévues au présent article ont été commises en temps de guerre, la peine peut être portée au triple.

Art. 237. — *Refus par le capitaine de transporter un prévenu.*

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 36.000 à 360.000 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 des articles 237 à 243 du code pénal.

Art. 238. — *Refus par le capitaine de déférer à une réquisition de rapatriement.*

Est puni de la peine prévue à l'article précédent, tout capitaine qui, sans motif légitime, refuse de déférer à la réquisition de l'autorité maritime pour rapatrier des congolais au Congo.

Art. 239. — *Refus de répondre à l'appel d'un bâtiment de guerre.*

Tout capitaine qui, en mer, n'obéit pas à l'appel d'un bâtiment de guerre congolais 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 6 mois à 2 ans.

Art. 240. — *Abandon d'un blessé ou d'un malade à terre.*

Tout capitaine qui, ayant laissé à terre dans un port où n'existe aucune autorité congolaise ou d'un Etat ayant passé des accords de réciprocité un officier, maître ou 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 36.000 à 180.000 francs et d'un emprisonnement de 11 jours à 2 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. 241. — *Infractions aux dispositions sur le travail, la nourriture et le couchage.*

Est puni d'une amende de 36.000 à 180.000 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 196 et suivants, tout capitaine qui commet personnellement ou d'accord avec l'armateur ou 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 propriétaire. S'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de cet armateur ou 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 12 mois qui précèdent une condamnation pour des faits réprimés par le présent article.

Tout armateur qui enfreint les dispositions de l'article 135, paragraphe 2 du présent code, est puni d'une amende de 36.000 à 360.000 francs qui peut être portée à 900.000 francs en cas de récidive.

Art. 242. — *Infractions aux règles sur le commandement.*

Toute personne qui, sur un navire congolais, exerce sans l'autorisation de l'autorité 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 11 jours à 1 an et d'une amende 36.000 à 180.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 243. — *Navigation sans titre.*

Toute personne qui se livre à une navigation maritime sans être munie, conformément aux lois et règlements d'un titre de navigation ou qui n'exhibe pas celui-ci à la première réquisition de l'autorité maritime, est punie d'une amende de 36.000 à 100.000 francs si le bâtiment a une jauge brute dépassant 25 tonneaux, de 36.000 à 50.000 francs dans le cas contraire.

Art. 244. — *Infractions à la réglementation sur le rôle d'équipage.*

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 embarquée ou débarquée, d'une amende de 9.000 à 36.000 francs si le navire a une jauge brute dépassant 25 tonneaux, de 3.000 à 9.000 francs dans le cas contraire.

Les mêmes peines sont encourues pour chaque passager maritime, est puni pour chaque personne irrégulièrement admis à bord sans avoir été inscrit à la suite du rôle d'équipage, ou porté sur un manifeste de passagers dont copie doit être déposée à l'autorité maritime.

Art. 245. — *Fausse pièces professionnelles maritimes.*

Toute personne qui contracte ou tente de contracter un engagement maritime en produisant sciemment de fausses pièces d'identité ou un livret professionnel maritime obtenu frauduleusement est punie d'un emprisonnement de 11 jours à 6 mois. La peine est doublée en cas de récidive.

Art. 246. — *Accès des bords, embarquement clandestin.*

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 appelé par les besoins de l'exploitation, est punie d'une amende de 36.000 à 180.000 francs.

En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double et le tribunal pourra prononcer, en outre une peine de 11 jours à 1 mois d'emprisonnement.

Toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée au long cours ou de cabotage international est punie d'une amende de 36.000 à 90.000 francs et d'un emprisonnement de 11 jours à 6 mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, l'amende sera de 90.000 à 180.000 francs et l'emprisonnement de 6 mois à 2 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 540.000 francs et d'un emprisonnement de 11 jours à 6 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 540.000 à 1.800.000 francs et l'emprisonnement de 6 mois à 2 ans. La peine sera du double du maximum à l'égard des personnes qui se sont groupées pour faciliter les embarquements clandestins.

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

Art. 247. — Embarquement clandestin de marchandises.

Toute personne embarquée qui, à l'insu du capitaine, introduit sur un navire en vue de les transporter, des marchandises non inscrites au manifeste, est punie d'une amende de 36.000 à 180.000 francs et d'un emprisonnement de 11 jours à 6 mois ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice du droit du capitaine de jeter à la mer, dans les conditions de l'article 128 du présent code les marchandises indûment chargées sur le bâtiment.

Art. 248. — Dépôt obligatoire du rôle d'équipage.

Tout capitaine de navire de commerce qui, hors le cas d'empêchement légitime ne dépose pas son rôle d'équipage et son livre de discipline au bureau de la marine marchande ou à la chancellerie du consulat, soit dans les 24 heures de son arrivée dans un port congolais ou dans un port étranger où réside un consul général, un consul ou un vice-consul du Congo, lorsque le bâtiment doit séjourner plus de 24 heures dans le port (Jours fériés exclus), soit dès son arrivée, si le bâtiment doit séjourner moins de 24 heures dans le port, est puni d'une amende de 36.000 à 180.000 francs.

Art. 249. — Infractions du capitaine sur rades étrangères.

Tout capitaine qui, à moins de légitime motif d'empêchement, s'abstient, sur une rade étrangère, de se rendre, alors qu'il y a été convoqué pour raison de service, à bord d'un bâtiment de guerre de la République du Congo, est puni d'une amende de 3.000 à 36.000 francs.

Art 250. — Vol ou recel d'épaves.

Toute personne qui a détourné ou tenté de détourner ou recélé une épave maritime est punie des peines prévues aux articles 401 et 460 du code pénal.

CHAPITRE VII.

Pertes de navires, abordages, échouements et autres accidents de navigation.

Art. 251. — Perte ou destruction volontaire du navire.

Toute personne qui échoue, perd ou détruit volontairement et dans une intention criminelle, un navire quelconque par quelque moyen que ce soit, est punie des peines établies par les articles 434 et 435 du code pénal.

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. 252. — Infractions aux règlements pour prévenir les abordages.

Est puni de 11 jours à 3 mois d'emprisonnement et d'une amende de 3.000 à 18.000 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, soit 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. 253. — Abordage, échouement par négligence du capitaine ou d'un chef de quart.

Si l'une des infractions prévues à l'article 252 ou tout autre fait de négligence imputable au capitaine, chef de quart ou pilote, a occasionné pour le navire ou pour tout 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 11 jours à 3 mois d'emprisonnement et d'une amende de 36.000 à 90.000 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 3 mois à 2 ans d'emprisonnement et d'une amende de 36.000 à 360.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 254. — Abordage, échouement par négligence de l'équipage.

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 11 jours à 2 mois et d'une amende de 36.000 à 180.000 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 11 jours à 8 mois d'emprisonnement et d'une amende de 36.000 à 360.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 255. — Obligations des capitaines après l'abordage.

Est puni d'une amende de 36.000 à 540.000 francs et d'un emprisonnement de 1 mois à 2 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 les 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 11 jours à 3 mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 256. — *Abandon du navire par le capitaine.*

Est puni d'un emprisonnement de 11 jours à 6 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 de 1 à 2 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, force d'abandonner son navire, ne reste pas à bord le dernier.

Art. 257. — *Assistance à toute personne en danger.*

Tout capitaine qui, alors qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, ne prête pas assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre, est puni d'une amende de 36.000 francs à 540.000 francs et d'un emprisonnement de 1 mois à 2 ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 258. — *Procédure.*

En ce qui concerne les délits prévus par les articles 252 à 257, l'autorité 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 un décret.

Est considérée comme capitaine, la personne qui, en fait, dirige le navire.

Art. 259. — *Navires étrangers dans les eaux territoriales congolaises.*

Les dispositions des articles 252 à 255 sont applicables aux personnes mêmes étrangères qui se trouvent sur un navire étranger, lorsque l'infraction a lieu dans les eaux maritimes et jusqu'à la limite des eaux territoriales congolaises.

Dans le cas où l'une des infractions prévues par les articles 252, 253 et 255 à 257 a été commise par une personne exerçant le commandement dans des conditions irrégulières déterminées par l'article 242, la peine est portée au double.

Art. 260. — *Instigateurs d'infractions maritimes.*

Est punie de la peine de 1 an à 5 ans d'emprisonnement et d'une amende de 36.000 à 540.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui, étant à terre ou à bord, provoquera par paroles ou par écrits, un homme d'équipage ou l'équipage d'un navire, à commettre l'une des infractions prévues par la présente loi.

Art. 261. — *Infractions à l'organisation des transports maritimes.*

Est puni d'une amende de 100.000 à 5 millions de francs, tout armateur ou propriétaire de navire qui enfreint les prescriptions des articles 161 et 162 de la présente loi.

CHAPITRE VIII.

Infractions diverses.

Art. 262. — *Police de la congolisation.*

Tout auteur de fait de « congolisation » frauduleuse ou de tout manquement grave aux obligations de la « congolisation », tout consignataire, agent témoin, capitaine ou officier qui connaissent la « congolisation » frauduleuse,

n'empêchent pas la sortie du navire ou l'accomplissement des opérations commerciales est passible des peines édictées par l'article XIII - 102 du code des douanes.

Le ou les contrevenants peuvent être déclarés incapables d'exercer aucun emploi public ou de commander aucun bâtiment congolais.

Les peines sont prononcées par les tribunaux repressifs au vu des procès-verbaux établis par le service des douanes.

Les procès-verbaux établis par le service des douanes sont toujours susceptibles de transactions.

Art. 263. — *Police du signalement.*

Tout capitaine ou patron qui sera rendu coupable d'une infraction du signalement extérieur des navires est passible d'une amende de 36.000 à 180.000 francs.

Art. 264. — *Pénalités visant les règles sur la sécurité :*

Les infractions aux règles générales sur la sécurité maritime, sont sanctionnées de la façon suivante :

1° Infraction aux prescriptions sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, sauf le cas 2° ci-dessous.

Amende de 36.000 à 360.000 francs.

2° Navigation d'un navire pour lequel le permis de navigation est périmé, a été refusé, retiré ou suspendu.

Amende de 36.000 à 1 million de francs et emprisonnement d'un mois à un an ou l'une de ces peines seulement.

3° Fait pour tout membre de l'équipage d'avoir provoqué une visite à bord en produisant sciemment des allégations inexactes ; amende de 1.200 à 6.000 francs et un emprisonnement de 3 à 6 jours ou l'une de ces deux peines seulement.

Les peines d'emprisonnement et d'amende peuvent être portées au double en cas de récidive. Pour les deux premières catégories d'infraction, les poursuites ont lieu contre les armateurs ou propriétaires de navires et contre les capitaines.

Art. 265. — *Sanctions visant la réglementation sur les épaves.*

Sera puni d'une amende de 1.200 à 6.000 francs :

1° Quiconque aura omis de faire la déclaration prévue à l'article 57. Le contrevenant perdra alors, en outre, tous les droits à l'indemnité de sauvetage ;

2° Quiconque aura refusé d'obtempérer aux réquisitions ou ordres prévus à l'article 58, alinéa 3 ou de laisser s'exercer la réquisition.

En cas de récidive, une peine d'emprisonnement pendant huit jours au plus pourra être en outre prononcée.

Art. 266. — Lorsque l'infraction prévue à l'article 265, 1° aura porté sur une épave mentionnée à l'article 78 et suivant la confiscation de cette épave sera prononcée.

Les objets ainsi confisqués seront remis au ministre de l'éducation nationale pour être attribués par lui aux collectivités nationales.

Art. 267. — *Sanctions visant les infractions au placement des marins.*

Tout contrevenant aux dispositions relatives au placement des marins sera puni d'une amende de 1.200 à 6.000 francs, et en cas de récidive, d'une amende de 6.000 à 16.000 francs et d'un emprisonnement de 6 à 10 jours.

Art. 268. — *Sanctions visant les infractions relatives au pilotage.*

a) Sans préjudice des sanctions disciplinaires — est puni d'une amende de 36.000 à 180.000 francs et d'un emprisonnement de 11 jours à 3 mois ou de l'une de ces deux peines seulement :

1° Le pilote qui ne prête pas assistance à un navire en danger contrairement aux dispositions de l'article 168.

2° Le pilote qui, en état d'ivresse, aurait entrepris de conduire un bâtiment.

b) Est puni d'une amende de 36.000 à 360.000 francs et de 11 jours à 1 mois de prison ou de l'une de ces deux peines seulement, et du double en cas de récidive, toute personne qui, sans une commission régulière de pilote de la station, aura entrepris ou tenté d'entreprendre la conduite d'un navire en qualité de pilote commissionné.

Art. 269. — *Compétence du tribunal.*

Pour les infractions prévues ci-dessus, le procureur de la République est saisi par l'autorité maritime, après enquête contradictoire.

CHAPITRE IX.

Du crime de piraterie.

Art. 270. — *Seront poursuivis et jugés comme pirates :*

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

2° Tout commandant d'un navire ou bâtiment de mer armé et porteur de commissions délivrées par deux ou plusieurs puissances ou Etats différents.

Art. 271. — *Seront poursuivis et jugés comme pirates :*

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

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

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

Art. 272. — *Sera également poursuivi et jugé comme pirate :*

Tout Congolais qui, ayant obtenu, même avec l'autorisation du Gouvernement de la République du Congo, commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de mer armé, commettrait des actes d'hostilité envers des navires congolais ou Etats auxquels des droits équivalents ont été reconnus, leurs équipages ou chargements.

Art. 273. *Seront encore poursuivis et jugés comme pirates :*

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

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

Art. 274. — Dans le cas prévu par le paragraphe 1° de l'article 270 de la présente loi, les pirates seront punis, savoir : les commandants, les chefs et officiers, de la peine des 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. 275. — Dans les cas prévus par les paragraphes 1° et 2 de l'article 271, s'il a été commis des déprédations et violences sans homicides ni blessures, les commandants, les chefs et officiers seront punis de mort, et les autres hommes de l'équipage seront punis des travaux forcés à perpétuité.

Et si des déprédations ou violences ont été précédées, accompagnées ou 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. 276. — Quiconque aura été déclaré coupable du crime prévu par l'article 272 sera puni de mort.

Art. 277. — Dans le cas prévu par le paragraphe 1° de l'article 273, la peine sera celle de mort contre les chefs et contre les officiers, et celle des travaux forcés à perpétuité contre les autres hommes de l'équipage.

Et 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 de l'équipage.

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

Art. 278. — Les complices des crimes spécifiés dans le paragraphe 2 de l'article 270, le paragraphe 3 de l'article 271 dans l'article 272 et le paragraphe 2 de l'article 273 seront punis des mêmes peines que les auteurs principaux desdits crimes.

Les complices de tous autres crimes prévus par la présente loi seront punis des mêmes peines que les hommes de l'équipage.

Art. 279. — *Destination du produit de la vente des navires capturés.*

Le cas échéant, le produit de la vente des navires capturés pour cause de piraterie sera versé au compte « aide aux marins et à leurs familles » prévu à l'article 182, paragraphe 1° de la présente loi.

Art. 280. — La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Brazzaville, le 4 juillet 1963.

Abbé Fulbert Youlou.