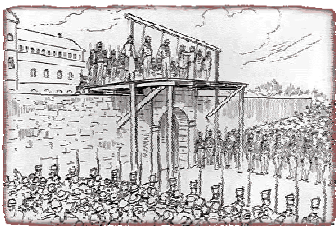


CODE DISCIPLINAIRE ET PENAL DE LA MARINE MARCHANDE



EDITION 2008



Édité par
FORTUNES DE MER
Association Loi 1901

Avant Propos

Le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande n'avait pas connu de modifications depuis de nombreuses années.

L'adoption de la Loi n° 2008-324 du 7 avril 2008 relative à la nationalité des équipages de navires a cependant nécessité de revoir la rédaction de plusieurs articles de ce Code.

Pour mémoire, cette loi a pour principal objet de mettre la loi française en conformité avec la réglementation et la jurisprudence communautaire.

Les fonctions de capitaine et de second ont été réservées jusqu'à présent aux ressortissants français. Or, l'article 39 du traité instituant la Communauté européenne relatif à la liberté de circulation des travailleurs à l'intérieur de la Communauté n'autorise pas le maintien de telles dispositions à l'exception de certains emplois dans l'administration publique (article 39 paragraphe 4).

Aussi, un certain nombre de pays européens ont déjà ouvert les fonctions de capitaine aux ressortissants communautaires. A titre d'exemple, peuvent être cités, sans que cette liste soit exhaustive, les pays suivants : Belgique, Luxembourg, Royaume-Uni, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Estonie, Roumanie.

De plus, la Cour de justice des Communautés européennes s'est prononcée sur la question de la nationalité du capitaine et de l'officier assurant sa suppléance dans le cadre des arrêts ANAVE et ANKER du 30 septembre 2003. L'arrêt ANAVE concernait des emplois de capitaine et de second de la marine marchande espagnole et l'arrêt ANKER portait sur les fonctions de capitaine de navires allemands pratiquant la petite pêche hauturière.

Selon la Cour de justice des Communautés européennes, le recours à la dérogation à la libre circulation des travailleurs ne saurait être justifié du seul fait que des prérogatives de puissance publique sont attribuées par le droit national aux titulaires des emplois en cause. Encore faut-il que ces prérogatives soient effectivement exercées de façon habituelle par lesdits titulaires et ne représentent pas une part très réduite de leurs activités.

Or, la Cour de justice des Communautés Européennes a considéré que les prérogatives de puissance publique dont sont investis les capitaines et leur second, telles que certains pouvoirs de coercition et d'enquête, ne sont pas exercées de façon habituelle et ne représentent qu'une part très réduite de leur activité.

Dans un arrêt du 23 juin 2004, la chambre criminelle de la Cour de cassation, en reprenant l'argumentation de la Cour de justice des Communautés européennes, a jugé contraire au droit communautaire l'exigence d'un capitaine de nationalité française à bord d'un navire de pêche battant pavillon français.

Le 15 février 2008, la Commission européenne a saisi la Cour de justice des Communautés européennes d'un recours en manquement contre la France, estimant que le maintien dans sa législation d'une réserve de nationalité pour l'exercice des fonctions de capitaine de navires et de second contraire aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 39 du Traité CE.

Il a donc été nécessaire de prendre en compte ces évolutions et de modifier en ce sens les dispositions législatives concernées, tout en maintenant des exigences en matière de compétences professionnelles et de maîtrise de la langue française.

Cette loi comporte deux chapitres. Le premier chapitre porte sur le critère de nationalité des équipages de navires battant pavillon français.

Quand au second, et en raison des modifications du critère de nationalité pour l'accès aux fonctions de capitaine et de son suppléant, qui peuvent désormais ne plus être de nationalité

française, il adapte les procédures et prérogatives conférées aux capitaines en matière pénale et de sécurité du navire.

Ainsi, l'ouverture des fonctions de capitaine et de son suppléant aux ressortissants communautaires nécessite l'adaptation de certaines dispositions de la loi du 17 décembre 1926 modifiée « portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande » qui concernent les pouvoirs conférés aux capitaines en matière pénale et de sécurité du navire.

En effet, l'éventualité que le capitaine d'un navire battant pavillon français puisse ne pas être de nationalité française est de nature à poser la question de la constitutionnalité de l'exercice de prérogatives de puissance publique par une personne de nationalité étrangère. Aux termes de l'avis n° 370.452 du Conseil d'Etat en date du 25 novembre 2004, il a ainsi été précisé qu'en application du principe de valeur constitutionnelle selon lequel la défense de l'ordre public et la protection des libertés relèvent des seules autorités nationales, un acte de police dès lors qu'il implique l'usage de la contrainte et qu'il est susceptible de conduire à une privation de liberté, ressortit à l'exercice des conditions essentielles de la souveraineté nationale : de tels actes ne peuvent donc en principe être exécutés que par une autorité publique française, ou du moins sous son contrôle.

Or, les articles 28 et 30 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, dans leur rédaction actuelle, permettent au capitaine d'un navire battant pavillon français de faire arrêter et de consigner une personne à bord du navire. Aussi, dans l'attente de la nécessaire réforme de ce code, appelée à faire l'objet d'un autre projet de loi, est-il nécessaire de prévoir dès à présent, dès lors que le capitaine d'un navire battant pavillon français ne serait plus nécessairement de nationalité française, les dispositions législatives adéquates afin de lever cet obstacle.

Ainsi, il est désormais prévu que les prérogatives du capitaine en matière pénale et de sécurité du navire, par ailleurs réduites et redéfinies au regard des nécessités actuelles, s'exercent sous le contrôle du procureur de la République.

L'article 4 redéfinit et encadre les pouvoirs du capitaine en matière de mesures de sécurité et d'enquête, désormais limités à certains actes énumérés et exercés sous le contrôle des autorités judiciaires françaises, et non plus investis comme actuellement, de la totalité des pouvoirs prévus par le code de procédure pénale en matière d'enquête préliminaire.

De plus, cet article précise les suites à donner aux mesures prises par le capitaine lorsque le navire fait escale soit dans un port français soit dans un port étranger.

Encadrement des prérogatives du capitaine en matière pénale et de sécurité des navires

Cet article a pour objet d'apporter à certaines compétences du capitaine les modifications rendues nécessaires par l'ouverture aux ressortissants communautaires des fonctions de capitaine ou de son second.

Actuellement, les articles 28 à 30 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande prévoient que :

– dès que le capitaine a connaissance d'un crime, d'un délit ou d'une contravention commis à bord, il procède à une enquête préliminaire conformément aux dispositions du code de procédure pénale. Les circonstances du crime, du délit ou de la contravention et les énonciations du procès-verbal de l'enquête préliminaire sont mentionnées au livre de discipline (article 28) ;

– en cas de nécessité, le capitaine peut faire arrêter préventivement la personne mise en examen. S'il s'agit d'un mineur de dix-huit ans, ce dernier devra, dans ce cas, être séparé de tous autres détenus. L'imputation de la détention préventive sur la durée de la peine est de droit, sauf décision contraire de la juridiction compétente (article 28) ;

- le capitaine adresse sa plainte et les pièces de l'enquête préliminaire à l'administration des affaires maritimes du premier port où le bâtiment fait escale (article 29) ;
- hors de la France métropolitaine et des départements d'outre-mer, l'administrateur des affaires maritimes, saisi par le capitaine ou par l'un des officiers ou agents énumérés au paragraphe 1er, alinéa 2, de l'article 26 ci-dessus, ou agissant d'office, complète, s'il y a lieu, l'enquête effectuée par le capitaine en application de l'article 28 exposé ci-dessus, ou procède, dès qu'il a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire dans les conditions prévues par le code de procédure pénale, puis il statue dans les conditions indiquées ci-dessus (article 30, alinéa 1) ;
- si le navire doit prochainement aborder dans un port français, l'administrateur des affaires maritimes prononce soit le maintien du prévenu en liberté provisoire, avec continuation du service, s'il fait partie de l'équipage, soit son incarcération sur le bâtiment. Dans tous les cas, le dossier de la procédure est confié, sous pli fermé et scellé, au capitaine du navire pour être remis, ainsi que le prévenu, dès l'arrivée du bâtiment dans un port français, à la disposition de l'administrateur des affaires maritimes. L'administrateur des affaires maritimes saisit soit le procureur de la République, soit le président du tribunal maritime commercial (article 30, alinéa 2) ;
- si le navire ne doit pas prochainement aborder dans un port français, l'administrateur des affaires maritimes débarque administrativement le prévenu, procède sur place, s'il y a lieu, à son incarcération provisoire, et prend, aussitôt que possible, les mesures nécessaires pour assurer son rapatriement dans un port français à bord d'un bâtiment de guerre ou d'un navire de commerce, soit en qualité de marin gagnant son passage, soit comme passager, soit en état d'incarcération (article 30, alinéa 3) ;
- toutefois, si l'administrateur des affaires maritimes n'est pas en mesure de prendre à terre les mesures de coercition nécessaires, il peut prononcer l'incarcération provisoire du prévenu sur le navire où il était embarqué, en ordonnant qu'il sera statué à nouveau dans un prochain port. S'il s'agit d'un mineur de treize ans, il ne peut être incarcéré dans un établissement pénitentiaire, sauf le cas de crime ; le mineur de dix-huit ans doit être séparé de tous autres détenus (article 30, alinéa 4) ;
- si le prévenu est en fuite ou si, le navire ne devant pas aborder prochainement dans un port français, le caractère de l'infraction ne semble pas nécessiter une répression immédiate, l'administrateur des affaires maritimes se borne à adresser le dossier de l'affaire au ministre chargé de la marine marchande, qui saisit l'autorité judiciaire (article 30, alinéa 5) ;
- enfin, si l'administrateur des affaires maritimes reconnaît que les faits incriminés ne constituent qu'une faute de discipline, il inflige au prévenu une peine disciplinaire (article 30, alinéa 6).

La nouvelle loi, dans son article 4 et procédant à une réécriture de l'article 28 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, prévoient que le capitaine prend toutes les mesures nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord. Cette compétence de principe, qui figure déjà dans la loi RIF, mérite en effet d'être formulée de manière plus explicite.

Les alinéas 3 et 4, réécrivant l'article 29 de ce code, prévoient que, à la demande du procureur de la République compétent au titre de l'article 37 - c'est-à-dire soit du lieu de résidence du prévenu, soit du port où il a été débarqué, soit du lieu où il a été appréhendé, soit du port d'immatriculation navire, soit du port où le navire a été conduit ou, s'il n'a pas été conduit au port, celle de la résidence administrative de l'agent qui a constaté l'infraction - le capitaine peut ordonner la consignation dans un lieu fermé, pendant la durée strictement nécessaire (2), d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des

personnes se trouvant à bord lorsque les aménagements du navire le permettent. Le mineur (de dix-huit ans) doit être séparé de toute autre personne consignée.

L'alinéa 4 prévoit en outre qu'en cas d'urgence, la consignation est immédiatement ordonnée par le capitaine. Il informe dès le début de celle-ci le procureur compétent afin de recueillir son accord.

L'alinéa 5, prévoyant une réécriture de l'article 30 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, prévoit que lorsque le capitaine a connaissance d'un crime, délit, ou tentative de crime ou de délit commis à bord du navire, il effectue, afin d'en conserver les preuves et d'en rechercher les auteurs, tous les actes utiles ou exerce les pouvoirs mentionnés aux articles 54, 60, 61, 62 et au premier alinéa de l'article 75 du code de procédure pénale, c'est-à-dire les pouvoirs d'enquête en cas de flagrance.

Cet alinéa prévoit par ailleurs que les pouvoirs d'enquête de flagrance, qui ont été exposés ci-dessus, s'appliquent aux crimes flagrants et aux délits flagrants lorsque la loi prévoit une peine d'emprisonnement. Rappelons qu'aux termes de l'article 53 du code de procédure pénale, un crime ou un délit est qualifié de flagrant lorsqu'il est en train d'être commis, vient de se commettre, ou lorsque, dans un temps très voisin de l'action, la personne soupçonnée est poursuivie par la clameur publique ou est trouvée en possession d'objets ou présente des traces ou indices laissant penser qu'elle a participé au crime ou au délit.

Il précise par ailleurs que les constatations et les diligences du capitaine sont inscrites au livre de discipline. Celui-ci en informe sans délai l'autorité administrative en indiquant la position du navire ainsi que les lieu, date et heure prévus de la prochaine escale. L'autorité administrative en informe sans délai le procureur de la République compétent qui peut ordonner le déroutement du navire.

L'alinéa 6 prévoit que lorsque la personne soupçonnée d'avoir commis ou tenté de commettre un crime ou un délit flagrant fait l'objet d'une mesure de consignation, le capitaine la conduit dès que possible devant l'officier de police judiciaire le plus proche.

L'alinéa 7 prévoit que lorsque le capitaine constate une contravention commise à bord, il l'inscrit sur le livre de discipline.

L'alinéa 8, prévoyant l'insertion d'un nouvel article 30-1 dans le code de procédure pénale, prévoit que si la première escale du navire a lieu dans un port français, le capitaine transmet sans délai, par tout moyen permettant d'en garantir l'authenticité, les pièces de l'enquête effectuée en application de l'article 30 ci-dessus à l'autorité administrative dans le ressort de laquelle se situe ledit port ou le port d'immatriculation du navire.

Cette autorité administrative saisit le président de tribunal maritime commercial ou transmet dans les 5 jours l'original au procureur de la République compétent, dans les conditions prévues aux troisième à septième alinéas de l'article 33 du Code de Procédure Pénale.

L'alinéa 9, prévoyant l'insertion d'un nouvel article 30-2 dans le code de procédure pénale, prévoit que si la première escale du navire a lieu dans un port étranger, les pièces de l'enquête sont remises sans délai à l'autorité consulaire. Celle-ci se rend à bord afin de constater les mesures prises par le capitaine et le cas échéant vérifier les conditions de consignation des personnes mises en cause. Elle peut procéder à une enquête complémentaire dans les conditions prévues à l'article 30 dont les dispositions sont exposées ci-dessus.

L'alinéa 10 prévoit que si l'autorité consulaire estime nécessaire de prendre une mesure de consignation, elle en informe sans délai le procureur de la République compétent qui peut ordonner le maintien à bord de la personne mise en cause en vue de son rapatriement.

L'alinéa 11 prévoit que l'autorité consulaire transmet ensuite le dossier de la procédure par tout moyen permettant d'en garantir l'authenticité au procureur qui informe l'autorité administrative qui l'a saisi.

La Haute Assemblée, via le rapport n°439 de M. Charles REVET, fait au nom de la commission des affaires économiques, déplorait une réforme inachevée du code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Le projet de loi initial comportait, outre les présentes dispositions sur la nationalité, une réforme plus ambitieuse de la partie procédurale du code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Ce texte comportait quatre objectifs :

- mettre en conformité le droit avec les principes du droit pénal international et la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme ;
- mieux organiser les rapports entre parquets et affaires maritimes ;
- créer un pôle de compétence judiciaire maritime en plaçant les tribunaux judiciaires maritimes auprès des trois tribunaux déjà compétents en matière de pollution maritime (Le Havre, Brest, Marseille) ;
- mieux associer les usagers de la mer en incluant dans la composition des tribunaux maritimes deux marins professionnels comme assesseurs.

Ce projet de loi initial n'a pas été retenu afin d'être en mesure, compte tenu du calendrier parlementaire chargé, de respecter les délais fixés par le droit communautaire pour adapter la législation française. Votre rapporteur souhaite que ce travail, sur lequel le Conseil supérieur de la marine marchande a donné un avis favorable, puisse trouver une concrétisation législative rapide.

Par ailleurs, il rappelle qu'un important travail de codification est en cours, sur le fondement de l'article 84 de la loi n° 2004-1343 du 9 décembre 2004 de simplification du droit qui a habilité le Gouvernement à adopter, par ordonnance, la partie législative du code des transports. Dans sa partie maritime, celui-ci devrait regrouper les dispositions du Code du travail maritime, du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande et du Code des ports maritimes et procéder à un toilettage de ces textes, dont certains articles n'ont pas été réactualisés depuis 80 ans. La commission de la codification a validé la rédaction de la partie législative de ce code, qui devrait être prochainement transmise au Conseil d'Etat. Toutefois le délai pour prendre l'ordonnance étant de 18 mois à compter de la publication de la loi, soit le 9 juin 2007, le Gouvernement devra demander une nouvelle habilitation au Parlement.

Ce texte a fait l'objet d'amendements de la part du Sénat lors de la première lecture et qui ont été partiellement acceptés par l'Assemblée Nationale.

Les députés ont ainsi, à l'initiative du Gouvernement, ajouté des articles du code de procédure pénale parmi ceux définissant les pouvoirs du capitaine en cas de crime ou délit flagrant commis à bord. Il s'agit :

- de l'article 56, qui autorise le capitaine à effectuer des perquisitions dans les cabines de toute personne embarquée sans leur accord exprès en cas de crime ou délit flagrant ;
- du troisième alinéa de l'article 76, qui limite la plage horaire des perquisitions à bord des navires en cas d'enquête préliminaire du capitaine (après 6 heures et avant 21 heures).

Ces ajouts visent à aligner les règles prévues par le projet de loi pour les pouvoirs d'enquête du capitaine sur celles figurant dans le code de procédure pénale.

En conclusion, il s'agit peut-être là de la dernière modification du Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande avant sa « fusion » dans le Code des Transports, actuellement en préparation et que l'on ne peut raisonnablement plus espérer avant la mi-2009.

SOMMAIRE

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES	10
<i>Article 1er</i>	10
<i>Article 2</i>	10
<i>Article 3</i>	11
<i>Article 4</i>	11
<i>Article 6</i>	11
<i>Article 7</i>	12
TITRE III DES INFRACTIONS MARITIMES	13
CHAPITRE I : COMPETENCE ET PROCEDURE	13
<i>Article 25</i>	13
<i>Article 26</i>	13
<i>Article 27</i>	13
<i>Article 28</i>	14
<i>Article 29</i>	14
<i>Article 30</i>	14
<i>Article 30-1</i>	15
<i>Article 30-2 En savoir plus sur cet article</i>	15
<i>Article 31</i>	15
<i>Article 32</i>	16
<i>Article 33</i>	16
<i>Article 34</i>	16
<i>Article 35</i>	17
<i>Article 36</i>	17
<i>Article 36 bis</i>	17
<i>Article 36 ter</i>	18
<i>Article 37</i>	18
<i>Article 38</i>	18
CHAPITRE II : DE L'ABSENCE IRREGULIERE ET DE L'ABANDON DE POSTE.....	19
<i>Article 39</i>	19
<i>Article 40</i>	19
<i>Article 41</i>	19
CHAPITRE III : INFRACTIONS TOUCHANT LA POLICE INTERIEURE DU NAVIRE	20
<i>Article 42</i>	20
<i>Article 43</i>	20
<i>Article 44</i>	20
<i>Article 45</i>	21
<i>Article 46</i>	21
<i>Article 47</i>	21
<i>Article 48</i>	21
<i>Article 49</i>	21
<i>Article 50</i>	22
<i>Article 51</i>	22
<i>Article 52</i>	22
<i>Article 53</i>	22
<i>Article 54</i>	22
<i>Article 55</i>	22
<i>Article 56</i>	23
<i>Article 57</i>	23
<i>Article 58</i>	23
<i>Article 59</i>	23
<i>Article 60</i>	23
<i>Article 61</i>	24
<i>Article 62</i>	24
CHAPITRE IV : INFRACTIONS CONCERNANT LA POLICE DE LA NAVIGATION	24
<i>Article 63</i>	24
<i>Article 63 bis</i>	25
<i>Article 64</i>	25
<i>Article 65</i>	26

<i>Article 66</i>	26
<i>Article 67</i>	26
<i>Article 68</i>	26
<i>Article 69</i>	26
<i>Article 70</i>	27
<i>Article 72</i>	27
<i>Article 73</i>	27
<i>Article 74</i>	27
<i>Article 75</i>	28
<i>Article 76</i>	28
<i>Article 78</i>	28
CHAPITRE V : PERTES DE NAVIRES, ABORDAGES, ECHOUEMENTS ET AUTRES ACCIDENTS DE NAVIGATION	29
<i>Article 79</i>	29
<i>Article 80</i>	29
<i>Article 81</i>	29
<i>Article 82</i>	30
<i>Article 83</i>	30
<i>Article 84</i>	30
<i>Article 85</i>	31
<i>Article 86</i>	31
<i>Article 87</i>	31
<i>Article 87 bis</i>	31
TITRE IV : DES TRIBUNAUX MARITIMES COMMERCIAUX	32
<i>Article 88</i>	32
<i>Article 89</i>	32
<i>Article 90</i>	32
<i>Article 90-1</i>	33
<i>Article 91</i>	33
<i>Article 92</i>	33
<i>Article 93</i>	33
<i>Article 94</i>	34
TITRE V : DISPOSITIONS DIVERSES	35
<i>Article 95</i>	35
<i>Article 96</i>	35

Titre I : Dispositions générales

Article 1er

(Loi n° 62-899 du 4 août 1962 art. 1 Journal Officiel du 5 août 1962)

Sont soumises à toutes les dispositions de la présente loi, en quelque lieu que se trouve le navire, et hors des cas prévus par le Code de justice militaire:

1° Toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, inscrites sur le rôle d'équipage d'un navire français autre qu'un navire de guerre, immatriculé en France métropolitaine ou dans un département d'outre-mer et y ayant conservé son port d'attache, à partir du jour de leur embarquement administratif, jusques 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 premier ci-dessus, soit comme passagers proprement dits, soit en vue d'effectuer le voyage, pendant tout le temps de leur présence sur le bâtiment.

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 française, 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 de terre et de mer embarqués, à quelque titre que ce soit, sur un des navires visés à l'alinéa premier ci-dessus, demeurent justiciables des tribunaux militaires de l'armée de terre ou de l'armée de mer pour tout délit ou crime prévu par la présente loi.

Un décret contresigné par le ministre chargé de la marine marchande, le ministre d'Etat chargé de la défense nationale et le ministre chargé des territoires d'outre-mer déterminera la procédure à suivre pour la recherche et la constatation des délits ou crimes prévus au paragraphe précédent, ainsi que les conditions de la répression des fautes de discipline prévues par la présente loi, lorsqu'elles sont commises par des militaires ou marins des armées de terre ou de mer.

Article 2

(Loi n° 60-1156 du 2 novembre 1960 art. 4 Journal Officiel du 3 novembre 1960)

(Loi n° 62-899 du 4 août 1962 art. 2 Journal Officiel du 5 août 1962)

(Décret n° 67-431 du 26 mai 1967 art. 1 Journal Officiel du 2 juin 1967)

Pour l'application des dispositions contenues dans la présente loi :

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 radiotélégraphistes ayant rang d'officier, le commissaire, les médecins, les marins titulaires du diplôme d'élève officier de la marine marchande ou du brevet d'élève officier mécanicien et embarqués comme élèves officiers, ainsi que toutes personnes portées comme officiers sur le rôle d'équipage ;

L'expression de "maître" désigne les maîtres d'équipage, les premiers chauffeurs ou assimilés, les radiotélégraphistes n'ayant pas rang d'officier, ainsi que toutes personnes portées comme maîtres ou chefs de service sur le rôle d'équipage ;

L'expression d'"homme d'équipage" désigne toutes les autres personnes de l'équipage, quel que soit leur sexe, qui sont inscrites sur le rôle d'équipage, soit pour le service du pont ou de la machine, soit pour le service général ;

L'expression de "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 de "personnes embarquées, désigne l'ensemble des personnes énumérées aux alinéas 1° et 2° du paragraphe premier de l'article premier ;

L'expression d'administrateur des affaires maritimes désigne :

En France métropolitaine et dans les départements de la Guyane, de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion : le fonctionnaire chargé du service des affaires maritimes ;

Dans les territoires d'outre-mer de la République : le chef du service des administrateurs des affaires maritimes ;

Dans les Etats de la Communauté : le fonctionnaire chargé des services extérieurs et communs en matière de transports maritimes ;

Dans les rades et ports étrangers : l'autorité consulaire, à l'exclusion des agents consulaires.

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

Les dispositions visant les ports métropolitains s'appliquent également à un port d'un département d'outre-mer dans les cas où le navire en cause sera immatriculé dans l'un de ces départements.

Article 3

En ce qui concerne les crimes et délits prévus au titre III de la présente loi, 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 graves contre la discipline prévues au titre II, chapitre III, de la présente loi, les délais dans lesquels la punition doit être prononcée, la peine exécutée et l'action civile intentée sont ceux prévus pour les contraventions de 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 de France.

Article 4

Pour l'application des dispositions prévues aux articles 23 et 24 du code pénal, est réputé en état de détention préventive tout individu privé de sa liberté, dans les conditions des articles 19, 28 et 30 de la présente loi.

Article 6

Les articles 734 à 747 du Code de procédure pénale sur le sursis à l'exécution de la peine sont applicables sous les réserves ci-après, aux peines d'emprisonnement ou d'amende prononcées en vertu de la présente loi.

Lorsqu'une condamnation, prononcée pour un crime ou délit de droit commun, aura fait l'objet d'un sursis, la condamnation encourue dans le délai de cinq ans pour un délit prévu par la présente loi ne fera perdre au condamné le bénéfice du sursis que s'il s'agit des délits institués par les articles 49, 50, 51 (paragraphe 2), 53, 58, 73 et 74 (paragraphe 5) ci-après.

La condamnation antérieure prononcée pour un délit institué par les articles 39 à 42, 45, 46, 51 (paragraphe 1er), 52, 54 à 57, 59, 62 à 67, 70, 71, 74 (paragraphe 1er et 3) à 78, 80 à 85 et 87 de la présente loi ne fera pas obstacle à l'obtention du sursis, si l'individu qui l'a encourue est condamné pour un crime ou délit de droit commun.

NOTA : Voir la loi 51-144 du 11 février 1951, art. 2, abrogeant toutes dispositions contraires, et notamment les dispositions supprimant l'atténuation des peines et les circonstances atténuantes.

Article 7

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

Titre III Des infractions maritimes

Chapitre I : Compétence et procédure

Article 25

*(Décret-loi du 29 juillet 1939 Journal Officiel du 3 août 1939)
(Loi n° 62-899 du 4 août 1962 art. 4 Journal Officiel du 5 août 1962)
(Décret n° 67-431 du 26 mai 1967 Journal Officiel du 2 juin 1967)*

La connaissance des crimes commis à bord des navires français visés à l'article 1er appartient aux juridictions de droit commun ; la connaissance des contraventions et des délits appartient aux juridictions de droit commun ou aux tribunaux commerciaux, suivant les distinctions établies aux articles 36 et 36 bis. Ces dispositions s'appliquent sous réserve de celles prévues aux articles 33 et 37 concernant les mineurs de dix-huit ans.

En ce qui concerne les individus faisant partie de l'équipage des navires visés à l'alinéa 1er du paragraphe 1er de l'article 1er, les citations, actes de procédure et jugements sont dispensés du timbre et enregistrés gratis. Les citations sont faites et remises sans frais par les syndics des gens de mer, les gardes maritimes, les agents du personnel de la surveillance des pêches et les gendarmes de la marine, et les jugements sont signifiés par simple extrait contenant le nom des parties et le dispositif du jugement. Cette signification fait courir les délais d'opposition, d'appel et de pourvoi en cassation.

Toute condamnation pour crime, délit ou contravention prévus par la présente loi donne lieu à l'établissement d'un extrait du jugement ou de l'arrêt qui est adressé à l'administrateur des affaires maritimes du quartier d'immatriculation ou d'attache du condamné.

NOTA : Intitulé du titre III modifié par la loi 62-899 du 4 août 1962 art. 3.

Article 26

*(Loi n° 62-899 du 4 août 1962 art. 5 Journal Officiel du 5 août 1962)
(Décret n° 67-431 du 26 mai 1967 Journal Officiel du 2 juin 1967)*

Les crimes, délits et contraventions 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 les administrateurs des affaires maritimes, les officiers et officiers mariniers commandant les bâtiments ou embarcations de l'Etat ; les inspecteurs de la navigation maritime, les syndics des gens de mer, les gardes maritimes, les agents du personnel de la surveillance des pêches maritimes et les gendarmes maritimes, et, en outre, s'il s'agit des délits prévus à l'article 78, par les agents de l'administration des douanes ;

3° Par les capitaines des navires à bord desquels les crimes et délits ont été commis.

Article 27

*(Décret n° 67-431 du 26 mai 1967 Journal Officiel du 2 juin 1967)
(Ordonnance n° 2003-1216 du 18 décembre 2003 art. 14 Journal Officiel du 20 décembre 2003)*

Les procès-verbaux, dûment signés, établis par les officiers et agents énumérés à l'alinéa 2° de l'article 26 ci-dessus, font foi jusqu'à preuve contraire.

Les procès-verbaux établis par les officiers et les officiers mariniers commandant les bâtiments ou embarcations de l'Etat sont transmis à l'administrateur des affaires maritimes

dans la circonscription duquel ils se trouvent, et en cas d'empêchement, au premier administrateur des affaires maritimes avec lequel ils peuvent entrer en contact.

Les procès-verbaux établis par les inspecteurs de la navigation maritime, les syndics des gens de mer, les gardes maritimes, les agents du personnel de la surveillance des pêches, les gendarmes maritimes et les agents de l'administration des douanes sont transmis, dans la forme hiérarchique, à l'administrateur des affaires maritimes du quartier dans lequel ils sont en service.

Article 28

(Loi n° 62-899 du 4 août 1962 art. 6 Journal Officiel du 5 août 1962)

(Loi n° 93-1013 du 24 août 1993 art. 46 Journal Officiel du 25 août 1993 en vigueur le 2 septembre 1993)

Modifié par LOI n°2008-324 du 7 avril 2008

Le capitaine prend toutes mesures nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord.

Article 29

(Décret n° 67-431 du 26 mai 1967 Journal Officiel du 2 juin 1967)

Modifié par LOI n°2008-324 du 7 avril 2008

A la demande du procureur de la République compétent au titre de l'article 37 ou avec son accord, le capitaine peut ordonner la consignation dans un lieu fermé, pendant la durée strictement nécessaire, d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord lorsque les aménagements du navire le permettent. Le mineur doit être séparé de toute autre personne consignée.

En cas d'urgence, la consignation est immédiatement ordonnée par le capitaine. Il informe dès le début de celle-ci le procureur compétent afin de recueillir son accord.

Article 30

(Décret-loi du 29 juillet 1939 Journal Officiel du 3 août 1939)

(Loi n° 62-899 du 4 août 1962 art. 7 Journal Officiel du 5 août 1962)

(Décret n° 67-431 du 26 mai 1967 Journal Officiel du 2 juin 1967)

Modifié par LOI n°2008-324 du 7 avril 2008

Lorsque le capitaine a connaissance d'un crime, d'un délit ou d'une tentative de crime ou de délit commis à bord du navire, il effectue, afin d'en conserver les preuves et d'en rechercher les auteurs, tous les actes utiles ou exerce les pouvoirs mentionnés aux articles 54,60,61,62 et au premier alinéa de l'article 75 du code de procédure pénale . Les articles 55,56,59,66 et les trois premiers alinéas de l'article 76 du même code sont applicables. Les pouvoirs d'enquête de flagrance visés au présent article s'appliquent aux crimes flagrants et aux délits flagrants lorsque la loi prévoit une peine d'emprisonnement. Les constatations et les diligences du capitaine sont inscrites au livre de discipline. Celui-ci en informe sans délai l'autorité administrative en indiquant la position du navire ainsi que le lieu, la date et l'heure prévus de la prochaine escale. L'autorité administrative en informe sans délai le procureur de la République compétent au titre de l'article 37 du présent code qui peut ordonner le déroutement du navire.

Lorsque la personne soupçonnée d'avoir commis ou tenté de commettre un crime ou un délit fait l'objet d'une mesure de consignation, le capitaine la conduit dès que possible devant l'officier de police judiciaire le plus proche.

Lorsque le capitaine constate une contravention commise à bord, il l'inscrit sur le livre de discipline.

Article 30-1

Créé par LOI n°2008-324 du 7 avril 2008

Si la première escale du navire a lieu dans un port français, le capitaine transmet sans délai, par tout moyen permettant d'en garantir l'authenticité, les pièces de l'enquête effectuée en application de l'article 30 à l'autorité administrative dans le ressort de laquelle se situe ledit port ou le port d'immatriculation du navire. Dans les conditions prévues aux troisième à septième alinéas de l'article 33, celle-ci saisit le président du tribunal maritime commercial ou transmet dans les cinq jours l'original au procureur de la République compétent au titre de l'article 37.

Article 30-2

Créé par LOI n°2008-324 du 7 avril 2008

Si la première escale du navire a lieu dans un port étranger, les pièces de l'enquête sont remises sans délai à l'autorité consulaire. Celle-ci se rend à bord afin de constater les mesures prises par le capitaine et, le cas échéant, vérifier les conditions de consignation des personnes mises en cause. Elle peut procéder à une enquête complémentaire dans les conditions prévues à l'article 30.

Si l'autorité consulaire estime nécessaire de prendre une mesure de consignation, elle en informe sans délai le procureur de la République compétent au titre de l'article 37 qui peut ordonner le maintien à bord de la personne mise en cause en vue de son rapatriement.

L'autorité consulaire transmet ensuite le dossier de la procédure par tout moyen permettant d'en garantir l'authenticité au procureur qui informe l'autorité administrative qui l'a saisi.

Dès que le capitaine a connaissance d'un crime, d'un délit ou d'une contravention commis à bord, il procède à une enquête préliminaire conformément aux dispositions du titre II du livre Ier du Code de procédure pénale. Les circonstances du crime, du délit ou de la contravention 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 la personne mise en examen. S'il s'agit d'un mineur de dix-huit ans, ce dernier devra, dans ce cas, être séparé de tous autres détenus. L'emprisonnement préventif est subordonné à l'observation des règles prévues aux deuxième et troisième alinéas de l'article 8. L'imputation de la détention préventive sur la durée de la peine est de droit, sauf décision contraire de la juridiction compétente.

Article 31

(Loi n° 62-899 du 4 août 1962 art. 8 Journal Officiel du 5 août 1962)

(Décret n° 67-431 du 26 mai 1967 Journal Officiel du 2 juin 1967)

L'autorité consulaire ou, à défaut, le commandant d'un bâtiment de guerre peut, si les aménagements du navire le permettent, requérir le capitaine de tout navire français à destination d'un port français de recevoir à son bord, avec le dossier de la procédure sous pli fermé et scellé, tout prévenu de crime, délit ou contravention et de lui procurer le passage et la nourriture pendant le voyage.

Dès l'arrivée du navire dans un port français, le capitaine doit mettre le prévenu, ainsi que le dossier de la procédure, à la disposition de l'administrateur des affaires maritimes.

L'administrateur des affaires maritimes saisit soit le procureur de la République, soit le président du tribunal maritime commercial, dans les conditions prévues à l'article 33.

Article 32

Les frais nécessités par le transport du prévenu, rapatrié par tout autre moyen que le navire auquel il appartient, sont remboursés par l'Etat, conformément aux tarifs établis par les règlements en vigueur et sauf recours contre le condamné.

Article 33

(Décret-loi du 29 juillet 1939 Journal Officiel du 3 août 1939)

(Loi du 26 octobre 1940 Journal Officiel du 2 novembre 1940)

(Loi n° 62-899 du 4 août 1962 art. 9 Journal Officiel du 5 août 1962)

(Décret n° 67-431 du 26 mai 1967 Journal Officiel du 2 juin 1967)

(Loi n° 72-1226 du 29 décembre 1972 art. 62 Journal Officiel du 30 décembre 1972)

(Loi n° 79-1131 du 28 décembre 1979 art. 7 Journal Officiel du 29 décembre 1979)

(Loi n° 85-835 du 7 août 1985 art. 7 Journal Officiel du 8 août 1985 en vigueur le 1er octobre 1986)

(Loi n° 89-469 du 10 juillet 1989 art. 8 Journal Officiel du 11 juillet 1989 en vigueur le 1er janvier 1990)

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3 Journal Officiel du 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

En France métropolitaine et dans les départements d'outre-mer, l'administrateur des affaires maritimes, saisi par le capitaine ou par l'un des officiers ou agents énumérés au paragraphe 1er, alinéa 2, de l'article 26, ou agissant d'office, complète, s'il y a lieu, l'enquête effectuée par le capitaine en exécution de l'article 28, ou procède dès qu'il a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire, conformément aux dispositions du titre II du livre Ier du Code de procédure pénale ; puis il statue dans les conditions ci-après :

Si les faits incriminés ne constituent qu'une faute de discipline, l'administrateur des affaires maritimes inflige à l'intéressé une peine disciplinaire.

Si les faits incriminés constituent une contravention de police, prévue à l'article 36, l'administrateur des affaires maritimes saisit le procureur de la République qui transmet le procès-verbal à l'officier du ministère public près le tribunal de police compétent. S'il s'agit d'une contravention prévue à l'article 36 bis, il saisit : en France métropolitaine le président du tribunal maritime commercial, dans les départements d'outre-mer le procureur de la République.

Dans le cas de contraventions passibles d'une amende supérieure à 450 euros commises par des mineurs de dix-huit ans, il est procédé conformément aux dispositions du 2° du dernier alinéa du présent article.

Si les faits incriminés constituent un crime ou un délit, l'administrateur des affaires maritimes saisit :

1° Si le délinquant est âgé de dix-huit ans ou plus, le procureur de la République pour les infractions prévues à l'article 36, ou le président du tribunal maritime commercial pour celles prévues à l'article 36 bis. Toutefois, dans les départements d'outre-mer, l'administrateur des affaires maritimes saisit le procureur de la République dans tous les cas ;

2° Si le délinquant est âgé de moins de dix-huit ans à l'époque de l'infraction : le procureur de la République près le tribunal pour enfants de la résidence du mineur ou de sa famille. Le mineur est conduit devant ce magistrat aux frais de l'Etat et à la diligence de l'administrateur des affaires maritimes.

Article 34

(Loi n° 62-899 du 4 août 1962 art. 10 Journal Officiel du 5 août 1962)

(Décret n° 67-431 du 26 mai 1967 Journal Officiel du 2 juin 1967)

Lorsque le crime, délit ou contravention a été commis par le capitaine, ou avec sa complicité, l'administrateur des affaires maritimes, ou, à défaut, le commandant du bâtiment de guerre présent sur les lieux si le crime, délit ou contravention a été commis hors de France, ou des départements d'outre-mer, procède, dès qu'il a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire, conformément aux dispositions du titre II du livre Ier du Code de procédure pénale.

Article 35

(Décret-loi du 29 juillet 1939 Journal Officiel du 3 août 1939)

(Loi du 26 octobre 1940 Journal Officiel du 2 novembre 1940)

(Loi du 5 juin 1943 Journal Officiel du 19 juin 1943)

(Loi n° 62-899 du 4 août 1962 art. 11 Journal Officiel du 5 août 1962)

(Décret n° 67-431 du 26 mai 1967 Journal Officiel du 2 juin 1967)

Lorsque le crime, le délit ou la contravention prévu à l'article 34 a été commis hors de la France métropolitaine et des départements d'outre-mer, l'administrateur des affaires maritimes ou, à défaut, le commandant du bâtiment de guerre, adresse le dossier de l'affaire, sous pli fermé et scellé, au ministre chargé de la marine marchande qui saisit la juridiction visée à l'alinéa 2 de l'article 37.

Dans les mêmes circonstances, et si la gravité des faits incriminés ou la sécurité du navire ou des passagers lui semblent l'exiger, l'administrateur des affaires maritimes ou, à défaut, le commandant du bâtiment de guerre, peut prononcer l'incarcération provisoire du capitaine ou son renvoi dans un port français, et il prend alors, autant que possible d'accord avec l'armateur, les mesures nécessaires afin de pourvoir à son remplacement.

Lorsque le crime, le délit ou la contravention prévu à l'article 34 a été commis en France métropolitaine ou dans un département d'outre-mer, l'administrateur des affaires maritimes saisit soit le procureur de la République, soit le président du tribunal maritime commercial, dans les conditions prévues à l'article 33.

Article 36

(Décret-loi du 29 juillet 1939 Journal Officiel du 3 août 1939)

(Loi n° 62-899 du 4 août 1962 art. 12 Journal Officiel du 5 août 1962)

(Décret n° 67-431 du 26 mai 1967 Journal Officiel du 2 juin 1967)

Il appartient au procureur de la République de poursuivre, s'il y a lieu, les crimes commis à bord des navires français visés à l'article 1er ainsi que les délits ou contraventions prévus par les articles 46, 49, 50 à 53, 58 et 68 à 78 .

Pour les délits ou contraventions prévus par les articles 46, 51 (paragraphe 1er), 52, 69 à 72, 74 (paragraphe 1er et 3), et 75 à 78, le ministère public ne peut engager les poursuites que sur l'avis conforme de l'administrateur des affaires maritimes.

Pour les délits prévus par les articles 49, 50, 51 (paragraphe 2), 53, 58, 68 et 73, le ministère public ne peut engager les poursuites qu'au vu des conclusions de l'administrateur des affaires maritimes ou à l'expiration du délai de huit jours après qu'il aura réclamé ces conclusions par lettre recommandée.

L'administrateur des affaires maritimes doit, s'il le demande, être entendu par le tribunal.

Article 36 bis

(Décret-loi du 29 juillet 1939 Journal Officiel du 3 août 1939)

(Loi n° 62-899 du 4 août 1962 art. 13 Journal Officiel du 5 août 1962)

Les contraventions ou délits prévus par les articles 39 à 43, 45, 54 à 57, 59, 62 à 67, 80 à 85, 87 et 87 bis sont, en France métropolitaine, de la connaissance des tribunaux maritimes commerciaux institués par le titre IV de la présente loi.

Dans les départements d'outre-mer, ils sont de la compétence des tribunaux correctionnels. Les dispositions des alinéas 2 et 4 de l'article 36 leur sont alors applicables.

Toutefois, les mineurs de dix-huit ans sont déférés aux juridictions pour enfants, conformément aux dispositions de l'article 33 (2°).

Article 36 ter

(Loi du 20 août 1943 Journal Officiel du 22 août 1943)

(Loi n° 62-899 du 4 août 1962 art. 14 Journal Officiel du 5 août 1962)

(Loi n° 67-481 du 26 mai 1967 Journal Officiel du 2 juin 1967)

(Loi n° 93-1013 du 24 août 1993 art. 45 Journal Officiel du 25 août 1993 en vigueur le 2 septembre 1993)

(Loi n° 2000-516 du 15 juin 2000 art. 83 Journal Officiel du 16 juin 2000 en vigueur le 1er janvier 2001)

Les administrateurs des affaires maritimes et les commissaires rapporteurs sont chargés de l'instruction des délits ou contraventions relevant de la compétence des tribunaux maritimes commerciaux et investis à ce titre des pouvoirs conférés aux juges d'instruction par le Code de procédure pénale, notamment pour la délivrance de mandats de comparution, d'amener, de dépôt et d'arrêt.

Le président du tribunal maritime commercial compétent pour juger un prévenu peut également délivrer contre le prévenu un mandat de comparution, d'amener, de dépôt ou d'arrêt.

Les dispositions du Code de procédure pénale relatives à la détention préventive sont applicables aux prévenus de délits relevant de la compétence des tribunaux maritimes commerciaux.

Les ordonnances rendues en exécution des dispositions qui précèdent sont susceptibles d'appel devant la chambre de l'instruction par le procureur de la République, soit d'office, soit à la requête du directeur des affaires maritimes.

Article 37

(Décret-loi du 29 juillet 1939 Journal Officiel du 3 août 1939)

(Loi n° 62-899 du 4 août 1962 art. 15 Journal Officiel du 5 août 1962)

(Loi n° 86-1271 du 15 décembre 1986 art. 1 Journal Officiel du 16 décembre 1986)

La partie lésée a, pour tout crime ou délit, le droit de se porter partie civile devant les juridictions de droit commun conformément aux dispositions du Code de procédure pénale. Par dérogation à l'article 182 de ce code, la partie lésée ne peut donner citation directement au prévenu devant le tribunal correctionnel, mais doit saisir le juge d'instruction.

La juridiction compétente pour connaître de l'action publique ou de l'action civile est celle : soit de la résidence du prévenu, soit du port où il a été débarqué, soit du lieu où il a été appréhendé, soit du port d'immatriculation du navire, soit du port où le navire a été conduit, ou, s'il n'a pas été conduit au port, celle de la résidence administrative de l'agent qui a constaté l'infraction. Toutefois, s'il s'agit d'un mineur de dix-huit ans, la compétence est déterminée conformément aux dispositions spéciales relatives à l'enfance délinquante.

Article 38

(Décret n° 67-431 du 26 mai 1967 Journal Officiel du 2 juin 1967)

(Loi n° 79-1 du 2 janvier 1979 art. 1 Journal Officiel du 3 janvier 1979)

Lorsqu'il s'agit des faits prévus par les articles 63, premier et troisième alinéas, 63 bis et 80 à 83 de la présente loi et imputables à une ou plusieurs personnes appartenant à l'équipage d'un navire français ou étranger, l'administrateur des affaires maritimes peut, sans préjudice des mesures de droit commun, arrêter le navire jusqu'au dépôt, à la caisse des gens de mer, d'un cautionnement destiné à garantir l'exécution des condamnations et dont il fixe le montant. En cas de condamnation définitive et non exécutée, le cautionnement est acquis à la caisse des invalides de la marine, déduction faite des frais et réparations civiles.

Pour assurer l'exécution de ces décisions, l'administrateur des affaires maritimes peut requérir les autorités du port de s'opposer à la libre sortie du navire, ou ordonner lui-même les mesures matérielles empêchant le départ du bâtiment.

Chapitre II : De l'absence irrégulière et de l'abandon de poste

Article 39

(Décret n° 67-431 du 26 mai 1967 Journal Officiel du 2 juin 1967)

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

(Loi n° 2002-73 du 17 janvier 2002 art. 208 Journal Officiel du 18 janvier 2002)

Est puni de six mois d'emprisonnement tout officier, maître ou homme d'équipage qui, dans un port métropolitain, se rend coupable d'absence irrégulière à bord, lorsqu'il est affecté à un poste de garde ou de sécurité.

L'administrateur des affaires maritimes, en formulant l'avis prévu à l'article 36 (paragraphe 2) ci-dessus, doit indiquer les motifs pour lesquels le poste auquel était affecté le marin constituait un poste de garde ou de sécurité.

Lorsque le contrat d'engagement a été conclu à durée déterminée ou indéterminée et que le délai de préavis est expiré, le marin doit être relevé du poste qu'il occupe de manière à pouvoir quitter librement le bord. Le capitaine qui aura négligé de le relever est puni des peines prévues par le paragraphe 1er de l'article 42 ci-après, et il en est de même, quelle que soit la forme du contrat d'engagement, dans le cas prévu par l'article 98, paragraphe 2, du Code du travail maritime.

Article 40

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

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, de deux ans d'emprisonnement ; et si le navire était en rade foraine ou en mer, de deux ans d'emprisonnement.

Article 41

(Loi n° 77-1468 du 30 décembre 1977 art. 16 Journal Officiel du 31 décembre 1977)

(Loi n° 85-835 du 7 août 1985 art. 8 Journal Officiel du 8 août 1985 en vigueur le 1er octobre 1986)

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 et 329 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3 Journal Officiel du 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

Est puni de 3750 euros d'amende tout capitaine qui ne se tient pas en personne dans son navire à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières.

Chapitre III : Infractions touchant la police intérieure du navire

Article 42

(Loi n° 77-1468 du 30 décembre 1977 art. 16 Journal Officiel du 31 décembre 1977)

(Loi n° 85-835 du 7 août 1985 art. 8 Journal Officiel du 8 août 1985 en vigueur le 1er octobre 1986)

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 191, 322 et 329 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3 Journal Officiel du 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

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 de 3750 euros d'amende et de six mois d'emprisonnement, 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 de l'équipage.

Tout capitaine, officier ou maître, qui, hors les motifs légitimes visés à l'article 2, a usé ou fait user de violence dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, est puni conformément aux dispositions des articles 222-8, 222-10, 222-12 et 222-13 du code pénal réprimant les violences commises par une personne dépositaire de l'autorité publique.

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

Article 43

(Décret n° 93-726 du 29 mars 1993 art. 2 Journal Officiel du 30 mars 1993 en vigueur le 1er mars 1994)

Est puni, pour chacune des infractions visées ci-après, de l'amende prévue pour les contraventions de la 5e classe, tout capitaine qui refuse ou néglige, sans motif légitime :

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

2° De rédiger : soit les actes de l'état civil, les procès-verbaux de disparition et les testaments, dans les cas prévus par les articles 59, 62, 86, 87, 988 et 989 du Code civil, soit les actes de procuration, de consentement et d'autorisation prévus par la loi du 8 juin 1893, soit les rapports de maladies, blessures ou décès des participants à la caisse nationale de prévoyance des marins français ;

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

Article 44

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 192 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

Est puni des peines du délit de faux en écriture publique prévu par le premier alinéa de l'article 441-4 du code pénal, tout capitaine, officier, maître ou homme d'équipage qui inscrit frauduleusement sur les documents du bord des faits altérés ou contraires à la vérité .

Article 45

(Loi n° 77-1468 du 30 décembre 1977 art. 16 Journal Officiel du 31 décembre 1977 en vigueur le 1er janvier 1978)

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 et 329 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3 Journal Officiel du 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

Est puni de six mois d'emprisonnement, 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 joint une amende de 3750 euros, est prononcée contre toute personne qui a pris indûment le commandement d'un navire et contre l'armateur qui serait son complice.

Article 46

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

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 de trois mois d'emprisonnement.

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

Article 47

Est puni de cinq à dix ans de réclusion criminelle 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.

Nota : Intitulés du titre III et du chapitre III modifiés par la loi 62-899 1962-08-04 art. 3 et art. 16 (JORF 5 août 1962).*

Article 48

Est puni de la peine prévue à l'article 47, tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse, se rend coupable d'un des faits visés à l'article 236 du Code de commerce, ou qui vend, hors le cas d'innavigabilité légalement constatée, le navire dont il a le commandement, ou qui opère des déchargements en contravention à l'article 248 dudit code ((les articles 236 et 248 du code de commerce ont été abrogés par l'article 42 de la loi n° 69-8 du 13 janvier 1969 publié au Journal officiel du 5 janvier 1969)).

Article 49

(Loi n° 77-1468 du 30 décembre 1977 art. 16 Journal Officiel du 31 décembre 1977)

(Loi n° 85-835 du 7 août 1985 art. 8 Journal Officiel du 8 août 1985 en vigueur le 1er octobre 1986)

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 et 329 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3 Journal Officiel du 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

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 de trois mois d'emprisonnement ou de 3750 euros d'amende.

Article 50

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 193 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

Tout capitaine, officier, maître ou homme d'équipage qui altère des marchandises faisant partie de la cargaison est puni des peines encourues pour le délit de destruction, dégradation ou détérioration prévu par l'article 322-2 du code pénal.

Article 51

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

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

S'il y a eu emploi de substances malfaisantes, la peine est de cinq 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.

Article 52

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

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

Article 53

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 194 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

Les vols commis à bord sont punis conformément aux dispositions du Code pénal.

Article 54

(Décret n° 67-431 du 26 mai 1967 Journal Officiel du 2 juin 1967)

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 195 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

Tout marin qui, après avoir reçu devant l'administrateur des affaires maritimes des avances sur salaires ou parts, s'abstient, sans motif légitime, de prendre son service à bord et ne se met pas en mesure de rembourser les avances qui lui ont été accordées, est puni des peines de l'abus de confiance.

Article 55

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

Est punie d'un mois d'emprisonnement toute personne embarquée, coupable d'avoir introduit de l'alcool et 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.

Article 56

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

Est puni de six mois d'emprisonnement 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 à l'article 23 de la présente loi.

NOTA : L'article 23 du présent code a été abrogé par le décret 60-1193 1960-11-07 et remplacé par des dispositions réglementaires (voir ce texte).

Article 57

(Loi n° 77-1468 du 30 décembre 1977 art. 16 Journal Officiel du 31 décembre 1977)

(Loi n° 85-835 du 7 août 1985 art. 8 Journal Officiel du 8 août 1985 en vigueur le 1er octobre 1986)

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 et 329 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3 Journal Officiel du 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

Est puni de 3750 euros d'amende et de six mois d'emprisonnement, 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.

Article 58

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 196 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

Les violences commises contre le capitaine par toute personne embarquée sont punies conformément aux articles 222-8, 222-10, 222-12 et 222-13 du code pénal.

Article 59

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

(Loi n° 2002-73 du 17 janvier 2002 art. 208 Journal Officiel du 18 janvier 2002)

Est puni de trois mois d'emprisonnement, tout homme d'équipage qui, dans un port métropolitain, a, après une sommation formelle du capitaine ou d'un officier spécialement désigné à cet effet par le capitaine, refusé d'obéir ou résisté à un ordre concernant le service, donné pour assurer la garde ou la sécurité du navire et lorsque la non-exécution de cet ordre est de nature à entraîner des conséquences dommageables.

Si le coupable est un officier ou maître, les peines prévues aux deux paragraphes précédents sont portées au double.

Article 60

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, de la réclusion criminelle à temps de dix à vingt ans, et les autres personnes embarquées de la réclusion criminelle à temps de cinq à six ans. Toutefois, les 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.

Nota : Intitulés du titre III et du chapitre III modifiés par la loi 62-899 1962-08-04 art. 3 et art. 16 (JORF 5 août 1962).*

Article 61

Toute personne impliquée dans un complot ou dans un attentat contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine est punie : les officiers ou maîtres, de la peine de la réclusion à temps de dix à vingt ans, et les autres personnes embarquées de la peine de réclusion criminelle à temps de cinq à dix ans.

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

Article 62

(Décret n° 67-431 du 26 mai 1967 Journal Officiel du 2 juin 1967)

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

La troisième faute grave et les fautes graves subséquentes contre la discipline commises au cours du même embarquement sont considérées comme délit et punies de six mois d'emprisonnement.

Toutefois, lorsque la nature de la faute et les circonstances qui l'ont accompagnée ne paraissent pas suffisantes à l'administrateur des affaires maritimes pour lui permettre de saisir le procureur de la République, l'administrateur des affaires maritimes peut conserver à l'infraction son caractère de faute et lui appliquer les punitions prévues par l'article 15 ci-dessus. Les fautes légères, réputées fautes graves en vertu du paragraphe 1er de l'article 14, ne peuvent jamais constituer des délits.

Chapitre IV : Infractions concernant la police de la navigation

Article 63

(Décret-loi du 29 février 1940)

(Loi n° 62-899 du 4 août 1962 art. 18 Journal Officiel du 5 août 1962)

(Loi n° 77-1468 du 30 décembre 1977 art. 16 Journal Officiel du 31 décembre 1977)

(Loi n° 79-1 du 2 janvier 1979 art. 2 Journal Officiel du 3 janvier 1979)

(Loi n° 85-835 du 7 août 1985 art. 8 Journal Officiel du 8 août 1985 en vigueur le 1er octobre 1986)

(Loi n° 86-1271 du 15 décembre 1986 art. 2 Journal Officiel du 16 décembre 1986)

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 et 329 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3 Journal Officiel du 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

Toute personne, même étrangère, embarquée sur un navire français ou étranger, qui, dans les eaux maritimes et jusqu'à la limite des eaux territoriales françaises, ne se conforme pas aux règlements et aux ordres émanant des autorités maritimes et relatifs, soit à la police des eaux et rades, soit à la police de la navigation maritime, est punie de six mois d'emprisonnement et de 3750 euros d'amende, ou de l'une de ces deux peines seulement.

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

Le capitaine de tout navire français ou étranger, qui aura enfreint dans les eaux territoriales ou intérieures françaises soit les règles de circulation maritime édictées en application de la Convention internationale de Londres du 20 octobre 1972 en vue de prévenir les abordages en mer et relatives aux dispositifs de séparation de trafic, soit les règles édictées par les préfets maritimes en ce qui concerne les distances minimales de passage le long des côtes françaises, sera puni d'une peine de deux ans d'emprisonnement et de 7500 euros d'amende ou de l'une de ces deux peines seulement. Toutefois, lorsque l'infraction est commise par le capitaine d'un

bâtiment français ou étranger transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses définies par décret, l'amende est de 150000 euros.

Est puni des peines prévues par l'alinéa précédent le capitaine de tout navire français qui aura, hors des eaux territoriales ou intérieures françaises, enfreint les règles de circulation maritime édictées en application de la convention internationale de Londres du 20 octobre 1972 en vue de prévenir les abordages en mer, et relatives aux dispositifs de séparation de trafic.

Si les infractions prévues au présent article ont été commises en temps de guerre, la peine peut être portée au triple et la connaissance desdites infractions appartient aux tribunaux maritimes.

Article 63 bis

(Loi n° 79-1 du 2 janvier 1979 art. 3 Journal Officiel du 3 janvier 1979)

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3 Journal Officiel du 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

Sera puni d'une peine de deux ans d'emprisonnement et de 75000 euros d'amende, ou de l'une de ces deux peines seulement, le capitaine de tout navire français ou étranger transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses définies par décret, qui aura pénétré dans les eaux territoriales ou intérieures françaises sans avoir signalé au préfet maritime la date et l'heure d'entrée, la position, la route et la vitesse du navire ainsi que la nature et l'importance du chargement et, le cas échéant, tout accident de mer au sens des stipulations de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, dont il aura été victime. Sera puni des mêmes peines tout capitaine qui n'aura pas signalé au préfet maritime tout accident de mer dont son navire aura été victime alors qu'il naviguait dans les eaux territoriales ou intérieures françaises.

Les peines édictées à l'alinéa précédent seront encourues par le capitaine de tout navire français ou étranger qui, se trouvant dans les eaux territoriales françaises, se sera, aux fins d'assistance ou de remorquage, porté au secours de tout navire transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses définies par décret, sans avoir signalé au préfet maritime dès qu'il en a eu connaissance la position du navire en difficulté et la nature de ses avaries ou sans avoir tenu le préfet maritime informé du déroulement des opérations de secours.

Article 64

(Loi n° 77-1468 du 30 décembre 1977 art. 16 Journal Officiel du 31 décembre 1977 en vigueur le 1er janvier 1978)

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 et 329 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3 Journal Officiel du 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

Tout capitaine requis par l'autorité compétente, comme il est dit aux articles 30 et 31, 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 dans les conditions prévues à l'article 31, ou qui ne livre pas le prévenu ou le dossier confié à ses soins à l'autorité maritime désignée pour les recevoir, est puni de 3750 euros d'amende 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.

Article 65

(Décret n° 67-431 du 26 mai 1967 Journal Officiel du 2 juin 1967)

Est puni de la peine prévue à l'article 64 tout capitaine qui, sans motif légitime, refuse de déférer à la réquisition de l'administrateur des affaires maritimes pour rapatrier des Français, soit dans la métropole, soit dans un territoire d'outre-mer.

Nota : Intitulés du titre III et du chapitre IV modifiés par la loi 62-899 1962-08-04 art. 3 et art. 17*.

Article 66

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

En dehors du cas prévu par l'article 401 du code de justice militaire pour l'armée de mer, tout capitaine qui, en mer, n'obéit pas à l'appel d'un bâtiment de guerre français et le contraint à faire usage de la force, est puni de deux ans d'emprisonnement.

Article 67

(Loi n° 77-1468 du 30 décembre 1977 art. 16 Journal Officiel du 31 décembre 1977 en vigueur le 1er janvier 1978)

(Loi n° 85-835 du 7 août 1985 art. 8 Journal Officiel du 8 août 1985 en vigueur le 1er octobre 1986)

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 et 329 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3 Journal Officiel du 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

Tout capitaine qui, ayant laissé à terre, dans un port où n'existe aucune autorité française, un officier, un maître ou un homme d'équipage malade ou blessé, ne lui procure pas les moyens d'assurer son traitement et son rapatriement, est puni de 3750 euros d'amende et de deux mois d'emprisonnement, 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.

Article 68

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 et 329 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3 Journal Officiel du 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

Tout armateur qui exploite ou fait exploiter à terre un économat, en violation des dispositions de l'article 77 du Code du travail maritime, ou impose aux marins, en violation dudit article, l'obligation de dépenser tout ou partie de leurs salaires dans des magasins indiqués par lui, est puni de 3750 euros d'amende, qui peut être portée à 7500 euros en cas de récidive.

Article 69

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 329 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3 Journal Officiel du 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

Est puni d'une amende de 3 750 euros, pour chaque infraction constatée, tout armateur ou propriétaire de navire qui ne se conforme pas aux prescriptions du Code du travail maritime relatives aux réglementations du travail, de la nourriture et du couchage à bord des navires et aux prescriptions des règlements d'administration publique rendus pour leur application.

Est puni de la même peine, sans préjudice des mesures disciplinaires prévues par l'article 23, 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 douze mois qui précèdent, une condamnation pour des faits réprimés par le présent article.

Article 70

(Décret n° 67-431 du 26 mai 1967 Journal Officiel du 2 juin 1967)

(Loi n° 77-1468 du 30 décembre 1977 Journal Officiel du 31 décembre 1977)

(Loi n° 85-835 du 7 août 1985 art. 8 Journal Officiel du 8 août 1985 en vigueur le 1er octobre 1986)

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 et 329 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3 Journal Officiel du 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

Toute personne qui, sur un navire français, exerce, sans l'autorisation de l'administrateur des affaires maritimes 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 an d'emprisonnement et de 3750 euros d'amende ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 72

(Décret n° 93-726 du 29 mars 1993 art. 2 Journal Officiel du 30 mars 1993 en vigueur le 1er mars 1994)

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 maritime est puni, pour chaque personne irrégulièrement embarquée ou débarquée, de l'amende prévue pour les contraventions de la 5e classe, si le bâtiment a une jauge brute dépassant 25 tonneaux, de l'amende prévue pour les contraventions de la 4e classe dans le cas contraire.

Les mêmes peines sont encourues pour chaque passager admis à bord sans avoir été inscrit à la suite du rôle d'équipage. Toutefois, des dispositions spéciales pourront être établies par décret pour certaines navigations ; les infractions à ces dispositions seront punies de l'amende prévue pour les contraventions de la 3e classe.

Article 73

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

Toute personne qui contracte ou tente de contracter un engagement maritime, en produisant sciemment de fausses pièces d'identité, est punie de six mois d'emprisonnement. La peine est doublée en cas de récidive.

Article 74

(Décret du 30 octobre 1935))

(Décret-loi du 6 juin 1939))

(Décret n° 93-726 du 29 mars 1993 art. 1 et 2 Journal Officiel du 30 mars 1993 en vigueur le 1er mars 1994)

Toute personne autre que les fonctionnaires et agents des services publics qui pénètre à bord d'un navire sans billet ou sans autorisation du capitaine ou de l'armateur, ou sans y être appelée par les besoins de l'exploitation, est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 4e classe.

Toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée de long cours ou de cabotage international, est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 4e classe.

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'issu du capitaine est punie

de l'amende prévue pour les contraventions de la 5e classe. 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 celle prévue pour les contraventions de la 5e classe commises en récidive. 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.

Article 75

(Loi n° 77-1468 du 30 décembre 1977 art. 16 Journal Officiel du 31 décembre 1977)

(Loi n° 85-835 du 7 août 1985 art. 8 Journal Officiel du 8 août 1985 en vigueur le 1er octobre 1986)

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 et 329 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3 Journal Officiel du 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

Toute personne embarquée qui, à l'insu du capitaine, introduit sur un navire, en vue de les faire transporter, des marchandises non inscrites au manifeste, est punie de 3750 euros d'amende et de six mois d'emprisonnement, 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 23 du Code du travail maritime, les marchandises indûment chargées sur le bâtiment.

Article 76

(Décret n° 93-726 du 29 mars 1993 art. 2 Journal Officiel du 30 mars 1993 en vigueur le 1er mars 1994)

Tout capitaine qui, hors le cas d'empêchement légitime, ne dépose pas son rôle d'équipage et son livre de discipline au bureau des affaires maritimes ou à la chancellerie du consulat, soit dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans un port français ou dans un port étranger où réside un consul général, un consul ou un vice-consul de France lorsque le bâtiment doit séjourner plus de vingt-quatre heures dans le port (jours fériés exclus), soit dès son arrivée, si le bâtiment doit séjourner moins de vingt-quatre heures dans le port, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 5e classe.

Article 78

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 et 329 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3 Journal Officiel du 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

Tout capitaine qui ne se conforme pas aux dispositions fixées par décret sur les marques extérieures d'identité des navires, ou qui efface, altère, couvre ou masque lesdites marques est puni de 3750 euros d'amende.

Chapitre V : Pertes de navires, abordages, échouements et autres accidents de navigation

Article 79

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 197 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

Toute personne qui, en dehors des cas prévus par le Code de justice militaire, échoue, perd ou détruit, volontairement et dans une intention criminelle, un navire quelconque, par quelque moyen que ce soit, est punie des peines encourues pour les destructions, dégradations et détériorations dangereuses pour les personnes, réprimées par les articles 322-6 à 322-11 du code pénal.

Article 80

(Loi n° 77-1468 du 30 décembre 1977 art. 16 Journal Officiel du 31 décembre 1977)

(Loi n° 79-1 du 2 janvier 1979 art. 4 Journal Officiel du 3 janvier 1979)

(Loi n° 85-835 du 7 août 1985 art. 8 Journal Officiel du 8 août 1985 en vigueur le 1er octobre 1986)

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 et 329 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3 Journal Officiel du 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

Est puni de trois mois d'emprisonnement et de 3750 euros d'amende, 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 et 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.

Article 81

(Décret n° 72-473 du 12 juin 1972 art. 1 Journal Officiel du 13 juin 1972 en vigueur le 1er juillet 1972)

(Décret n° 80-567 du 18 juillet 1980 art. 2 Journal Officiel du 19 juillet 1980 en vigueur le 25 juillet 1980)

(Décret n° 85-956 du 11 septembre 1985 Journal Officiel du 12 septembre 1985 en vigueur le 1er octobre 1985)

(Décret n° 89-989 du 29 décembre 1989 Journal Officiel du 31 décembre 1989 en vigueur le 1er janvier 1990)

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 et 329 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3 Journal Officiel du 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

Si l'une des infractions prévues à l'article 80 ou tout autre fait de négligence imputable au capitaine, chef de quart ou pilote, a occasionné, pour le navire ou pour un 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 trois mois d'emprisonnement et de 3750 euros d'amende, 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 deux ans d'emprisonnement et de 3750 euros d'amende, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 82

(Décret n° 93-726 du 29 mars 1993 art. 1 et 2 Journal Officiel du 30 mars 1993 en vigueur le 1er mars 1994)

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 de l'amende prévue pour les contraventions de la 4e classe.

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 l'amende prévue pour les contraventions de la 5e classe.

Article 83

(Loi n° 77-1468 du 30 décembre 1977 art. 16 Journal Officiel du 31 décembre 1977 en vigueur le 1er janvier 1978)

(Loi n° 85-835 du 7 août 1985 art. 8 Journal Officiel du 8 août 1985 en vigueur le 1er octobre 1986)

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 et 329 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3 Journal Officiel du 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

Est puni de 3750 euros d'amende et de deux ans d'emprisonnement, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine qui, après abordage et autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, néglige d'employer tous les moyens dont il dispose pour sauver du danger créé par l'abordage l'autre bâtiment, son équipage et ses passagers.

Est puni de la même peine le capitaine qui, hors le cas de force majeure, s'éloigne du lieu du sinistre avant de s'être assuré qu'une plus longue assistance est inutile à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers, et si le bâtiment a sombré, avant d'avoir fait tous ses efforts pour recueillir les naufragés. Si une ou plusieurs personnes ont péri par suite de la non-exécution des obligations visées au présent paragraphe, la peine peut être portée au double.

Après un abordage, le capitaine de chacun des navires abordés qui, s'il le peut sans danger pour son navire, son équipage ou ses passagers, ne fait pas connaître au capitaine de l'autre navire les noms de son propre navire et des ports d'attache, de départ et de destination de celui-ci, est puni de 3750 euros d'amende et de trois mois d'emprisonnement, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 84

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

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

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

Article 85

(Loi n° 77-1468 du 30 décembre 1977 art. 16 Journal Officiel du 31 décembre 1977 en vigueur le 1er janvier 1978)

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 et 329 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3 Journal Officiel du 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

Tout capitaine qui, alors qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, ne prête pas assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre, est puni de 3750 euros d'amende et de deux ans d'emprisonnement, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 86

(Décret-loi du 29 juillet 1939 Journal Officiel du 3 août 1939)

(Loi n° 62-899 du 4 août 1962 art. 19 Journal Officiel du 5 août 1962)

(Décret n° 67-431 du 26 mai 1967 Journal Officiel du 2 juin 1967)

(Loi n° 80-514 du 7 juillet 1980 art. unique Journal Officiel du 9 juillet 1980)

En ce qui concerne les contraventions ou délits prévus aux articles 80 à 85, l'administrateur des affaires maritimes ne peut saisir soit le président du tribunal maritime commercial, soit le procureur de la République, selon les règles établies à l'article 36 bis, qu'au vu d'une enquête contradictoire effectuée par ses soins dans les conditions qui seront déterminées par un décret en Conseil d'Etat.

Article 87

(Loi n° 62-899 du 4 août 1962 art. 20 Journal Officiel du 5 août 1962)

Les dispositions des articles 80 à 83 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 françaises.

Les mêmes dispositions, ainsi que celles de l'article 78, sont également applicables aux personnes qui se trouvent sur un navire ou engin muni d'un permis de circulation ou d'une carte de circulation. Est alors considérée comme capitaine la personne qui, en fait, dirige le navire ou engin.

Dans le cas où l'une des infractions prévues par les articles 80, 81 et 83 à 85, a été commise par une personne exerçant le commandement dans les conditions irrégulières déterminées par l'article 70, la peine est portée au double.

Nota : Intitulé du titre III modifié par la loi 62-899 du 4 août 1962 art. 3*.

Article 87 bis

(Décret-loi du 6 juin 1939 Journal Officiel du 7 juin 1939)

(Décret n° 67-431 du 26 mai 1967 Journal Officiel du 2 juin 1967)

(Loi n° 77-1468 du 30 décembre 1977 art. 16 Journal Officiel du 31 décembre 1977 en vigueur le 1er janvier 1978)

(Loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 322 et 329 Journal Officiel du 23 décembre 1992 en vigueur le 1er mars 1994)

(Ordonnance n° 2000-916 du 19 septembre 2000 art. 3 Journal Officiel du 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002)

Est punie de la peine de cinq ans d'emprisonnement et de 3750 euros d'amende, ou de l'une de ces deux peines seulement toute personne qui, étant à terre ou à bord, provoquera, par parole ou par écrits, un homme d'équipage ou l'équipage d'un navire, à commettre l'un des délits punis par la présente loi.

Titre IV : Des tribunaux maritimes commerciaux

Article 88

(inséré par Décret-loi du 29 juillet 1939 Journal Officiel du 3 août 1939)

Il est institué des tribunaux maritimes commerciaux qui connaissent des délits visés à l'article 36 bis.

Article 89

(Décret-loi du 29 juillet 1939 Journal Officiel du 3 août 1939)

(Loi n° 62-899 du 4 août 1962 art. 21 Journal Officiel du 5 août 1962)

Un tribunal maritime commercial est institué dans les chefs-lieux de quartier de France métropolitaine désignés par décret. Le décret institutif fixe la circonscription de juridiction du tribunal.

Article 90

(Décret-loi du 29 juillet 1939 Journal Officiel du 3 août 1939)

(Loi n° 62-899 du 4 août 1962 art. 24 Journal Officiel du 5 août 1962)

(Décret n° 67-431 du 26 mai 1967 Journal Officiel du 2 juin 1967)

(Loi n° 93-1013 du 24 août 1993 art. 45 Journal Officiel du 25 août 1993 en vigueur le 2 septembre 1993)

Le tribunal maritime commercial est composé de cinq membres, à savoir :

Un magistrat du siège du tribunal de grande instance dans le ressort duquel se trouve le tribunal maritime commercial, président.

Juges :

- un administrateur des affaires maritimes qui n'a pas participé aux poursuites ou à l'instruction de l'affaire en cause.

- un agent des affaires maritimes choisi en fonction de ses compétences dans le domaine de la sécurité des navires ou de la sauvegarde de la vie humaine en mer parmi les corps d'officiers des affaires maritimes, ou de fonctionnaires ou de contractuels de catégorie A des affaires maritimes.

- un capitaine au long cours ou un capitaine de première classe de la navigation maritime de moins de soixante ans, en activité ou inactif depuis moins de cinq ans, ayant accompli au moins quatre ans de commandement.

- suivant la qualité du prévenu, un quatrième juge choisi comme suit :

A - Si le prévenu est un marin breveté ou diplômé : un marin actif titulaire du même brevet ou diplôme, en activité ou inactif depuis moins de cinq ans ;

B - Si le prévenu est un marin ni breveté ni diplômé : un maître ou une personne d'un grade équivalent à celui de maître, en activité ou inactif depuis moins de cinq ans, appartenant à la spécialité (pont, machine ou service général) du prévenu ;

C - Si le prévenu n'est pas un marin : un agent des affaires maritimes choisi en fonction de ses compétences dans le domaine de la sécurité des navires ou de la sauvegarde de la vie humaine en mer parmi les corps d'officiers des affaires maritimes, ou de fonctionnaires ou de contractuels de catégorie A des affaires maritimes.

Le quatrième juge prévu dans les cas A et B ci-dessus est pris parmi les marins n'ayant subi aucune condamnation pénale ou sanction disciplinaire présents dans le port, siège du tribunal maritime commercial ou à défaut dans les ports voisins.

Un contrôleur des affaires maritimes remplit les fonctions de greffier.

Article 90-1

(inséré par Loi n° 62-899 du 4 août 1962 art. 23 Journal Officiel du 5 août 1962)

Si, dans une même affaire, comparaissent plusieurs prévenus qui sont, soit des marins titulaires de brevets ou diplômes différents, soit des marins brevetés ou diplômés et des marins non brevetés ni diplômés ou des personnes autres que des marins, le tribunal maritime commercial comprend, en plus du quatrième juge désigné en fonction du prévenu titulaire du brevet ou diplôme le plus élevé, autant de juges supplémentaires qu'il est nécessaire pour tenir compte, en exécution des dispositions de l'article précédent, de la situation des autres prévenus.

Toutefois, au cours du délibéré et du vote sur la culpabilité et lors de la fixation de la peine, le quatrième juge et chacun des juges supplémentaires n'interviennent qu'en ce qui concerne le ou les prévenus à raison duquel ou desquels ils ont été nommés.

Article 91

(Décret-loi du 29 juillet 1939 Journal Officiel du 3 août 1939)

(Décret du 5 juin 1940 Journal Officiel du 1940)

Chaque fois que le tribunal maritime commercial est chargé de juger un des délits prévus aux articles 80 à 85 et 87, un commissaire rapporteur, appartenant au corps des officiers de marine, et désigné par le préfet maritime ou par le chef d'arrondissement maritime, est chargé de l'instruction. Il remplit, en outre, auprès du tribunal maritime commercial, les fonctions du ministère public.

NOTA : Dispositions réglementaires selon la loi du 19 mars 1939.

Article 92

(inséré par Décret-loi du 29 juillet 1939 Journal Officiel du 3 août 1939)

Les tribunaux maritimes commerciaux ne peuvent juger par défaut. Ils ne connaissent pas de l'action civile.

Article 93

(inséré par Décret-loi du 29 juillet 1939 Journal Officiel du 3 août 1939)

Le prévenu condamné par jugement des tribunaux maritimes commerciaux peut se pourvoir en cassation pour violation ou fausse application de la loi.

Le pourvoi sera formé par une déclaration reçue par le greffier du tribunal qui aura rendu le jugement et inscrite sur un registre spécial tenu à cet effet. Il sera, quant aux délais et aux formes, assimilé aux pourvois en matière de police correctionnelle.

Le ministre chargé de la marine marchande pourra, dans les cas prévus par l'article 620 du Code de procédure pénale, transmettre au ministre de la justice, pour être déférés à la Cour de cassation, dans l'intérêt de la loi, les jugements des tribunaux maritimes commerciaux qui seraient susceptibles d'être annulés pour violation des articles concernant le mode de procéder devant les tribunaux maritimes commerciaux ou des dispositions concernant les pénalités.

Article 94

(Décret-loi du 29 juillet 1939 Journal Officiel du 3 août 1939)

(Loi n° 62-899 du 4 août 1962 art. 24 Journal Officiel du 5 août 1962)

(Loi n° 80-514 du 7 juillet 1980 art. unique Journal Officiel du 9 juillet 1980)

Un décret fixera la forme de procéder devant les tribunaux maritimes commerciaux.

Un décret en Conseil d'Etat détermine les frais qui peuvent être compris sous la dénomination des frais de justice pour l'application de la présente loi ; il en établit le tarif, en règle le paiement et le recouvrement, fixe les conditions que doivent remplir les parties prenantes et, d'une façon générale, règle tout ce qui s'y rapporte.

Titre V : Dispositions diverses

Article 95

Le montant des sommes provenant des amendes prononcées en vertu de la présente loi est versé à la caisse des invalides de la marine.

Nota : Ancien article 88 de l'ancien titre IV, devenu titre V de la loi du 17 décembre 1926, par le décret-loi du 29 juillet 1939.*

Article 96

Sont abrogées toutes les dispositions contraires à la présente loi, et notamment :

Le décret-loi du 19 mars 1852 concernant les rôles d'équipage et les indications des bâtiments et embarcations exerçant une navigation maritime, sauf les articles 1er et 2 ;

Les articles 4 et 5 du décret du 20 mars 1852 sur la navigation de bornage ;

Le décret-loi du 24 mars 1852 et les lois modificatives des 15 avril 1898 et 31 juillet 1902 concernant le régime disciplinaire et pénal de la marine marchande ;

La loi du 10 mars 1891 sur les accidents et collisions en mer ;

L'article 36 de la loi du 17 avril 1907 sur la sécurité de la navigation maritime et la réglementation du travail à bord des navires de commerce ;

Le paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 17 juillet 1908 organisant l'enseignement préparatoire aux brevets de mécanicien de la marine marchande dans les écoles nationales de navigation maritime ;

L'article 11 de la loi du 29 avril 1916 sur l'assistance et le sauvetage maritime ;

Le paragraphe 5 de l'article 3 de la loi du 14 juillet 1908 sur les pensions de la caisse des invalides de la marine ;

Le paragraphe 4 de l'article 3 de la loi du 14 juillet 1908 est remplacé par la disposition suivante : "Les bateaux ou engins autres que les navires de guerre, sur lesquels est effectuée, dans les eaux maritimes, l'une des navigations non professionnelles prévues au paragraphe précédent, doivent être munis, au lieu de rôle d'équipage, d'un permis de circulation annuel".

NOTA : Ancien article 89 de l'ancien titre IV, devenu titre V de la loi du 17 décembre 1926, par le décret-loi du 29 juillet 1939.