

portant Code de la Marine Marchande  
de la République du Dahomey

## LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

- VU la Proclamation du 17 décembre 1967 ;  
 VU le décret n° 145/PR du 15 mai 1968 portant formation du  
 Gouvernement Provisoire ;  
 VU le décret n° 441/PR-SGG du 22 décembre 1967, déterminant les  
 services rattachés à la Présidence de la République et fixant  
 les attributions des membres du Gouvernement ;  
 SUR la proposition du Ministre des Travaux Publics, Transports,  
 Postes et Télécommunications ;  
 Le Conseil des Ministres entendu,

ORDONNE :TITRE IL'ORGANISATION ADMINISTRATIVE DE LA  
MARINE MARCHANDE ET DES PECHES MARITIMESCHAPITRE I - DEFINITION DE L'AUTORITE MARITIME

ARTICLE 1er. - L'expression Autorité Maritime au sens du présent Code désigne le  
 Ministre chargé de la Marine Marchande de la République du Dahomey et les fonc-  
 tionnaires d'autorité auxquels il est susceptible de déléguer une partie de ses  
 pouvoirs.

CHAPITRE II - L'ORGANISATION DES SERVICES DE LA MARINE  
MARCHANDE ET DES PECHES MARITIMES AU DAHOMEY.

ARTICLE 2. - Un décret pris en Conseil des Ministres, sur proposition du Ministre  
 chargé de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes, fixe l'Organisation des  
 services de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes sur le territoire de la  
 République.

CHAPITRE III - REPRESENTATION DE L'AUTORITE MARITIME  
HORS DU TERRITOIRE DE LA REPUBLIQUE.

ARTICLE 3. - Hors du Territoire National, les navires et les marins dahoméens  
 sont administrés par les Ambassadeurs et les Consuls du Dahomey.

Dans les ports étrangers où il n'existe pas d'Ambassadeur ou de Consul  
 du Dahomey, l'autorité maritime locale ou un autre Ambassadeur ou Consul pourra,  
 après accord du Gouvernement dont il relève, se voir déléguer les pouvoirs dévolus  
 aux Ambassadeurs ou Consuls du Dahomey.

- 2 -

T I T R E II

LA NAVIGATION MARITIME

CHAPITRE 1er.- DEFINITION DE LA NAVIGATION MARITIME.

ARTICLE 4. La navigation maritime est la navigation qui s'effectue en mer et dans les parties des fleuves, rivières et eaux jusqu'au premier obstacle permanent qui s'oppose au passage des navires de mer.

La liste de ces obstacles est fixée par arrêté de l'Autorité maritime.

CHAPITRE 2.- ZONES DE NAVIGATION POUR LE COMMERCE.

ARTICLE 5. La navigation commerciale comprend trois zones : la navigation côtière ou bornage, le cabotage et le long cours.

Les limites des différentes zones de navigation commerciale et les conditions dans lesquelles la navigation correspondante peut y être pratiquée sont fixées par arrêté de l'Autorité maritime.

CHAPITRE 3.- NAVIGATION COMMERCIALE RESERVEE.

ARTICLE 6. La navigation commerciale entre les ports de l'Etat du Dahomey peut être réservée par décret aux navires dahoméens et, sous réserve de réciprocité, aux navires d'autres Etats ou à certaines catégories d'entre eux.

CHAPITRE 4.- ZONES DE NAVIGATION POUR LA PECHE

ARTICLE 7. La navigation à la pêche comporte trois zones : la pêche côtière, la pêche au large et la grande pêche.

Les limites des différentes zones de navigation à la pêche et les conditions dans lesquelles la navigation correspondante peut y être exercée sont fixées par arrêté de l'Autorité maritime.

CHAPITRE 5.- PECHE RESERVEE.

ARTICLE 8. La pêche dans les eaux Territoriales est réservée aux navires dahoméens et, sous réserve de réciprocité, aux navires d'autres Etats ou à certaines catégories d'entre eux.

ARTICLE 9. Les dispositions de l'article 8 ne portent pas atteinte au droit de libre circulation reconnu aux bateaux de pêche étrangers naviguant ou mouillant dans la zone de pêche réservée des eaux

territoriales dahoméennes, à condition que ces navires se conforment aux règles spéciales de police qui pourraient être édictées en application de l'article 10 du présent code.

CHAPITRE 6.- POLICE DE LA NAVIGATION MARITIME

ARTICLE 10. La police de la navigation dans les eaux maritimes est réglementée par Arrêté.

T I T R E   I I I

STATUT DU NAVIRE

-----

CHAPITRE 1er.- DEFINITION DU NAVIRE DE MER.

ARTICLE 11. Est considéré comme navire de mer tout engin flottant qui effectue à titre principal une navigation maritime, soit par ses propres moyens, soit en remorque.

La qualité de navire de mer est constatée par l'immatriculation de l'engin par les soins de l'Autorité maritime.

CHAPITRE 2.- DAHOMEISATION DES NAVIRES.

ARTICLE 12. La Dahoméisation est l'acte administratif qui confère au navire le droit de porter le pavillon de la République du Dahomey avec les privilèges qui s'y attachent.

ARTICLE 13. Tout navire dahoméen qui prend la mer doit avoir à bord un acte de dahoméisation délivré par l'Autorité maritime au nom du chef de l'Etat.

ARTICLE 14. Les navires d'Etat et les navires armés pour le compte de la République du Dahomey reçoivent une lettre de nationalité qui leur confère le droit de porter le pavillon national.

ARTICLE 15. L'Autorité administrative peut dispenser de l'acte de Dahoméisation certains navires de moins de 10 tonneaux de jauge brute.

ARTICLE 16. Pour recevoir l'acte de dahoméisation, les navires doivent appartenir pour moitié au moins à des nationaux dahoméens ou à des nationaux d'un autre Etat avec lequel auront été passés des accords de réciprocité.

Si le navire appartient à une société, celle-ci doit avoir son siège social au Dahomey et avoir un conseil d'administration ou de surveillance dont le Président, le Président Directeur Général s'il y en a un, le gérant et la majorité des membres soient de nationalité dahoméenne ou de la nationalité d'un autre Etat avec lequel auront été passés des accords de réciprocité.

Si la société est une société de personnes ou une société à responsabilité limitée, il faut, en outre, que la moitié du capital au moins appartienne à l'Etat Dahoméen ou à un autre Etat avec lequel auront été passés des accords de réciprocité, à des collectivités publiques ou à des nationaux dahoméens ou d'un autre Etat avec lequel auront été passés des accords de réciprocité. Des dérogations à ces conditions pourront être accordées par décret en faveur des Etats limitrophes ne possédant pas de frontière maritime, des collectivités publiques des sociétés et des nationaux de ces Etats.

.../...

ARTICLE 17. L'Autorité maritime fait procéder au jaugeage des navires avant leur dahoméisation. Elle établit le certificat de jauge contre paiement d'une redevance dont le montant et l'imputation sont fixés par Arrêté.

ARTICLE 18. Des décrets fixeront 1°) la liste des formalités à accomplir, des justifications et pièces à produire pour l'obtention de la dahoméisation ; 2°) les formalités et conditions à remplir pour le maintien de la dahoméisation en cas de perte du titre ou de modification dans les caractéristiques du navire telles qu'elles y sont décrites.

ARTICLE 19. Les formalités de la dahoméisation s'effectueront à COTONOU, port d'immatriculation de tous les navires admis à la nationalité dahoméenne.

Les navires achetés ou construits à l'étranger reçoivent, avant de rejoindre le Dahomey, un acte de dahoméisation provisoire qui leur est délivré par l'autorité diplomatique ou consulaire, ou l'autorité en tenant lieu, visée à l'article 3 du présent code.

### CHAPITRE 3.- NOM DES NAVIRES.

ARTICLE 20. Le choix du nom du navire appartient au propriétaire. Il ne peut cependant y avoir plusieurs navires portant le même nom. Les noms à caractère injurieux sont interdits.

ARTICLE 21. Les noms sous lesquels les navires sont dahoméisés ou simplement immatriculés ne peuvent être changés sans l'autorisation de l'autorité maritime.

### CHAPITRE 4.- IMMATRICULATION DES NAVIRES PUBLICATION RADIATION.

ARTICLE 22. Les navires sont immatriculés à COTONOU pas les soins de l'Autorité maritime.

Seuls peuvent être immatriculés les navires ayant obtenu un acte de dahoméisation ou ceux dont les propriétaires ont déposé une demande non contestée en ce sens et ceux régulièrement dispensés de l'acte de dahoméisation en application de l'article 15 du présent code.

ARTICLE 23. L'immatriculation originelle d'un navire et toute nouvelle immatriculation ou nom d'un nouveau propriétaire fait l'objet d'une publication au Journal Officiel de la République du Dahomey.

Cette publication mentionne les noms, tonnage et port d'immatriculation du navire, les noms domiciles ou sièges sociaux du vendeur ou constructeur et de l'acquéreur, la date de la mutation de propriété.

Sauf opposition dûment notifiée dans un délai de deux mois à compter de cette publication le changement de propriété est considéré comme inattaquable et définitif.

.../...

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

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

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

Les ventes, achats ou constructions à crédit pourront faire l'objet de constitution d'hypothèque dans les conditions prévues aux articles 62 et suivant.

ARTICLE 31. La réglementation des changes est applicable aux opérations visées à l'article 30 lorsqu'elles s'effectuent entre nationaux dahoméens et nationaux d'autres Etats.

ARTICLE 32. Aucune mutation de propriété, aucun titre de nationalité, aucun certificat de radiation des matricules ne peuvent être octroyés, sauf production d'un contrat passé dans les conditions prescrites par les articles 30 et 31 du présent code.

#### CHAPITRE 7.- TITRES DE NAVIGATION MARITIME

ARTICLE 33. Tout navire de mer doit être muni d'un titre de navigation maritime. Pour tous les navires, le titre de navigation principal est le rôle d'équipage.

ARTICLE 34. Le rôle d'équipage a pour objet :

- d'autoriser le navire, qui satisfait par ailleurs à toutes les prescriptions du présent Code et des règlements administratifs à exercer une navigation maritime ;
- de préciser l'identité du navire, du propriétaire, de l'armateur et de l'équipage et le genre de navigation exercé, ces divers renseignements devant y figurer ;

...../...

- de constater les conditions d'engagement de l'équipage lesquelles à peine de nullité doivent y être mentionnées ou annexées ;
- de constater la nature et la durée des services accomplis à bord par l'équipage, les dates d'embarquement et de débarquement ainsi que les fonctions remplies par chaque marin devant y être obligatoirement mentionnées par l'Autorité maritime ;
- de suppléer aux registres officiels du droit commun pour les actes d'état-civil ou autres que le capitaine peut être amené et est habilité à dresser à bord ;
- de contrôler la navigation effectuée, lors de chaque escale le rôle d'équipage devant être déposé pour visa auprès de l'Autorité maritime ;
- de recueillir l'engagement formel de se soumettre aux ordonnances et règlements de la Nation pris par le capitaine.

Les énonciations du rôle font foi en justice.

ARTICLE 35. Certains navires peuvent être dispensés de rôle d'équipage et être munis d'une carte de circulation.

Les catégories de navires susceptibles de recevoir une carte de circulation sont fixées par Arrêté.

ARTICLE 36. Le titre de navigation est établi par l'Autorité maritime. Il est valable un an et renouvelé annuellement.

La délivrance et le renouvellement du titre de navigation sont subordonnés au paiement d'une taxe dont le montant et l'imputation sont fixés par Arrêté.

CHAPITRE 8.- LA SECURITE DE LA NAVIGATION MARITIME, HYGIENE.

ARTICLE 37. Tout navire, tel que défini par l'article 11 du présent code, doit être muni, selon la navigation effectuée et les installations du bord, d'un ou plusieurs des titres de sécurité suivants :

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

et de certificats délivrés par des experts agréés par l'Autorité maritime pour effectuer des opérations ou contrôles tels que la dératisation ou l'analyse de l'eau potable.

...../...

ARTICLE 38. Des Arrêtés déterminent les règles générales auxquelles doivent satisfaire les navires dahoméens pour obtenir les titres de sécurité prévus à l'article 37, notamment en ce qui concerne :

- la construction (cloisonnement et stabilité installation électrique, prévention et lutte contre l'incendie épuisement et assèchement) ;
- les appareils propulsifs et les appareils auxiliaires ;
- les moyens de sauvetage (embarcations, radeaux, engins) ;
- l'habitabilité et l'hygiène à bord, le service médical et sanitaire, (radiotélégraphie, radiotéléphonie, signaux optiques) ;
- les instruments et documents nautiques ;
- les règles spéciales relatives aux transports des passagers ;
- l'embarquement, l'arrimage et le transport des grains, des liquides et marchandises dangereuses.

Ils définissent également la liste et la composition des commissions de visites et de contrôle devant examiner les navires préalablement à la délivrance ou au renouvellement des différents titres de sécurité.

ARTICLE 39. - Il est créé auprès du Ministre chargé de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes une Commission Centrale de Sécurité à rôle consultatif.

Cette commission est saisie par l'Autorité maritime de toute demande, d'autorisation de construction ou de toute demande d'autorisation d'achat d'un navire étranger, lorsque la construction ou l'achat concerne un navire de plus de 50 tonnaux de jauge brute.

Des Arrêtés de l'Autorité maritime fixent la composition de la Commission Centrale de Sécurité, les modalités de son fonctionnement, la liste des plans et documents qui doivent lui être soumis pour examen.

ARTICLE 40. Des titres de sécurité provisoires sont délivrés par les Autorités visées à l'article 3 du présent code aux navires construits ou acquis à l'Etranger et expédiés pour un premier voyage.

ARTICLE 41. Tous les navires dahoméens et étrangers fréquentant les ports du Dahomey sont soumis à une visite de partance effectuée par l'Inspecteur de la Navigation ou par le fonctionnaire ou l'expert désigné à cet effet par l'Autorité maritime. L'Inspecteur de la Navigation peut être assisté, en cas de besoin, d'un ou plusieurs experts désignés par l'Autorité maritime.

ARTICLE 42. Les navires étrangers sont présumés satisfaire aux conditions de sécurité découlant des conventions internationales sur la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer si le capitaine présente des titres de Sécurité réguliers délivrés par le Gouvernement d'un pays lié par lesdites conventions.

...../.....

Ces titres doivent être considérés comme suffisants, à moins que l'état de navigabilité du navire ne corresponde pas en substance aux indications qui y sont portées et qu'il ne puisse prendre la mer sans danger pour ses passagers ou son équipage.

ARTICLE 43. L'Inspecteur de la Navigation peut interdire ou ajourner jusqu'à exécution de ses prescriptions le départ de tout navire qui lui semblerait ne pouvoir prendre la mer sans danger pour l'équipage ou les personnes embarquées.

L'Autorité maritime prend dans ce cas toutes dispositions convenables pour empêcher le départ.

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

ARTICLE 44. Les décisions de l'Inspecteur de la Navigation et celles des Commissions de visite sont susceptibles de recours devant l'Autorité maritime qui prescrit dans les plus brefs délais une contrevisite du navire par une commission présidée par elle-même et dont la composition est fixée par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

La Commission entend l'auteur du recours, l'Inspecteur de la Navigation ou un rapport sur la décision attaquée puis procède à toutes investigations utiles. L'Autorité maritime statue conformément aux conclusions de la Commission de contrevisite.

ARTICLE 45. Des sociétés de classification peuvent être reconnues et agréées par arrêté de l'Autorité maritime.

ARTICLE 46. Les exports appelés à participer aux visites de sécurité reçoivent de l'Etat des vacations dont le montant est fixé par décret.

ARTICLE 47. La délivrance ou le renouvellement des titres de sécurité, les visites de contrôle et les visites de partance donnent lieu à perception de taxes dont le montant et l'imputation sont fixés par Arrêté.

ARTICLE 48. Tous les navires dahoméens doivent se conformer au règlement international pour prévenir les Abordages en mer.

#### CHAPITRE 9. ASSISTANCE ET SAUVETAGE MARITIMES.

ARTICLE 49. L'assistance et le sauvetage des navires, des choses se trouvant à bord, du fret et du prix du passage, ainsi que les services de même nature rendue entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure sont soumis aux dispositions des articles ci-après, sans qu'il y ait lieu à distinguer entre ces deux sortes de service et sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où ils ont été rendus.

ARTICLE 50. Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

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

..../....

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

ARTICLE 51. N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

ARTICLE 52. Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance ou le sauvetage du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

ARTICLE 53. Une rémunération est due encore que l'assistance ou le sauvetage ait lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

ARTICLE 54. Le montant de la rémunération est fixé par la Convention des parties et, à défaut, par le juge.

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

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

ARTICLE 55. Toute convention d'assistance et de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le juge, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables.

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

ARTICLE 56. La rémunération est fixée par le juge selon les circonstances en prenant pour base :

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

Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition prévue à l'article 54 alinéa 2 du présent code.

..../....

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

ARTICLE 57. Il n'est dû aucune rémunération par les personnes sauvées.

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

ARTICLE 58. L'action en paiement de la rémunération d'assistance ou de sauvetage est prescrite après deux ans à compter du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage sont terminées.

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

ARTICLE 59. Tout capitaine est tenu autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

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

ARTICLE 60. Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux navires de l'Etat du Dahomey, même exclusivement affectés à un service public.

ARTICLE 61. L'Autorité maritime prête, dans toute la mesure de ses moyens, aide et assistance pour le sauvetage des vies humaines en danger en mer et à tout bâtiment ou aéronef naufragé dont l'équipage est présent à bord. Elle prend, par la suite, toutes mesures nécessaires à la conservation des objets sauvés.

La condition d'application des dispositions du présent article sont fixées, en tant que de besoin, par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes. Plus particulièrement, une convention générales d'assistance adaptée aux besoins particuliers des navires de pêche et comportant une procédure d'arbitrage peut être élaborée en accord avec les capitaines, propriétaires, armateurs et assureurs desdits navires et rendue obligatoire par décision de l'Autorité maritime.

#### CHAPITRE 10.- HYPOTHEQUES MARITIMES

ARTICLE 62. Les navires de mer sont meubles. Ils sont susceptibles d'hypothèques. Ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties.

..../....

Le contrat par lequel l'hypothèque est consentie doit être rédigé par écrit. Il peut être fait par acte sous seing privé.

ARTICLE 63. L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial tenu par l'Autorité maritime.

ARTICLE 64. L'hypothèque sur un navire ne peut être consentie que par le propriétaire ou par son mandataire muni d'un mandat spécial.

En cas de pluralité de propriétaires le navire ne peut être hypothéqué que sur présentation d'une autorisation écrite signée soit de l'ensemble soit de la majorité des copropriétaires. Dans ce dernier cas, les copropriétaires signataires doivent représenter plus de la moitié du capital social. Le mandat ainsi délivré devra être enregistré.

Au cas où l'un des copropriétaires voudrait hypothéquer sa part indivisée, il ne pourra le faire qu'avec l'autorisation de la majorité. Celle-ci se détermine par une portion d'intérêt dans le navire excédant la moitié de sa valeur.

ARTICLE 65. L'hypothèque consentie sur le navire ou une portion du navire s'étend, sauf convention contraire, au corps du navire et à tous les accessoires, machines, agrès ou autres appareils.

ARTICLE 66. L'hypothèque peut être consentie sur un navire en construction. Dans ce cas, elle devra être précédée d'une déclaration faite à l'Autorité maritime indiquant les dimensions, tonnage, caractéristiques principales du navire et le chantier de construction.

ARTICLE 67. S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même navire ou sur la même part de propriété du navire, leur rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates de leur inscription.

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

ARTICLE 68. L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de son inscription. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai sur le registre tenu par l'Autorité maritime.

ARTICLE 69. L'inscription garantit deux années d'intérêt en sus de l'année courante, au même rang que le capital.

ARTICLE 70. Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte translation du droit hypothécaire.

ARTICLE 71. Les inscriptions sont rayées soit du consentement des parties soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée.

ARTICLE 72. L'Autorité maritime est tenue de délivrer à tous ceux qui en font la demande l'état des inscriptions hypothécaires existant sur un navire ou un certificat mentionnant qu'il n'en existe aucune.

ARTICLE 73. Les créanciers ayant une hypothèque inscrite sur un navire ou portion de navire le suivent en quelques mains qu'il passe pour être colloquée et payée suivant l'ordre de leurs inscriptions.

ARTICLE 74. La vente volontaire à un tiers d'un navire grévé d'hypothèques, soit au Dahomey, soit à l'étranger, est interdite. Tout acte fait en fraude de ces dispositions est nul et rend le vendeur passible des peines prévues à ce sujet par le Code pénal.

ARTICLE 75. Les hypothèques consenties à l'Etranger n'ont d'effet, comme celles consenties au Dahomey, que du jour de leur inscription sur le registre tenu par l'Autorité maritime.

Sont néanmoins valables les hypothèques constituées sur le navire acheté hors de l'Etat avant son immatriculation au Dahomey si elles ont été régulièrement inscrites par l'Autorité diplomatique ou consulaire visée à l'article 3 du présent code sur les titres de nationalité provisoires et reportées sur les registres tenus par l'Autorité maritime lors de l'établissement des titres de nationalité définitifs et de l'immatriculation du bâtiment.

Ce report ne pourra être effectué que sur réquisition du créancier.

ARTICLE 76. Seuls les navires susceptibles d'immatriculation et d'un tonnage brut supérieur à vingt tonnaux peuvent être hypothéqués.

La possibilité d'hypothéquer des navires d'un tonnage inférieur peut être accordée par l'Autorité maritime, mais exclusivement pour la garantie des prêts ou avances de l'Etat ou des organismes de crédit social ou de développement dûment habilités.

ARTICLE 77. Des décrets régleront les modalités d'application des dispositions du présent chapitre, notamment :

- les modalités d'inscription et le report des hypothèques maritimes ;
- les modalités d'achat et de vente du navire hypothéqué ;
- les modalités de purge des hypothèques maritimes ;
- le montant et l'imputation des droits à percevoir par l'Autorité maritime, à raison des actes concernant les hypothèques maritimes.

La responsabilité de l'Etat à raison du mauvais fonctionnement du service des hypothèques maritimes et l'action récursoire contre ses agents obéissent aux règles du droit commun.

CHAPITRE 11.- CONCOURS DU NAVIRE POUR L'EXECUTION DE CERTAINS SERVICES PUBLICS : ETAT CIVIL, SUCCESSIONS MARITIMES, RAPATRIEMENT, SERVICE HYDROGRAPHIQUE ET METEOROLOGIQUE, DEFENSE NATIONALE.-

.../...

A

ARTICLE 78. Sur les navires battant pavillon dahoméen, la qualité d'officier instrumentaire est dévolue au capitaine, maître ou patron. En cas de décès ou d'incapacité du capitaine, la qualité d'officier instrumentaire est exercée par le second capitaine, ou à défaut, par celui de l'équipage qui est le plus élevé en grade dans la hiérarchie du bord, pourvu qu'il soit âgé de 21 ans.

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

- des actes publics (actes de naissance, actes de reconnaissance d'enfants naturels, actes de décès, actes de déclaration d'enfants sans vie, testaments, etc...)
- des actes administratifs tels que les procès-verbaux de disparition en mer.

L'officier instrumentaire doit se conformer pour la rédaction des actes aux dispositions du Code Civil. Les actes d'Etat-civil établis doivent être transcrits sur une annexe spéciale au rôle d'équipage, pour être remis à l'autorité maritime qui leur donne la suite qu'ils comportent.

L'Autorité maritime détermine les limites de compétence des officiers instrumentaires et les modes de rédaction des différents actes.

ARTICLE 79. Le capitaine du navire est tenu de faire, dès le décès, l'inventaire des biens, vêtements, valeurs ou autres, des marins ou passagers décédés à bord au cours d'un voyage maritime. Ces biens sont immédiatement mis sous scellés, enfermés dans les locaux fermant à clé où leur conservation peut être assurée sans risque. Les valeurs sont déposées dans le coffre du bord dans une enveloppe scellée.

Dès l'arrivée du navire dans un du DAHOMEY, les biens, effets, et valeurs constituant la succession sont remis par le capitaine à l'Autorité maritime qui procède à la recherche des héritiers.

Un décret fixe les conditions dans lesquelles les successions sont administrées, remises aux héritiers s'il s'en trouve. Le délai maximum de recherche par l'Autorité maritime est fixé à un an. A l'issue de ce délai, les biens et valeurs sont déclarés vacants.

ARTICLE 80. L'Autorité maritime a le pouvoir de réquisitionner les capitaines de navires de transporter au DAHOMEY :

- soit des marins débarqués d'un autre navire,
- soit des passagers ordinaires, en cas de nécessité.

La réquisition doit être formulée par écrit.

.../...

Les limites de l'obligation ainsi imposée aux capitaines, les prestations dues aux rapatriés et l'indemnité due à l'armateur qui effectue le rapatriement sont fixées par Arrêté.

ARTICLE 81. L'Autorité maritime détermine les conditions dans lesquelles les Capitaines de navires doivent, en tant que de besoin, prêter leur concours, sans être détournés de leur activité normale, aux missions des Services hydrographiques et météorologiques, en fournissant par exemple les renseignements techniques qui leur sont demandés.

ARTICLE 82. L'Autorité maritime peut, en temps de guerre ou en période de tension grave, procéder à la réquisition des navires.

Les dispositions applicables en la matière sont fixées par la loi.

#### CHAPITRE 12.- LE PILOTAGE DES NAVIRES DE MER

ARTICLE 83. Le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines par un personnel commissionné par l'Etat pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, rades ou autres eaux maritimes.

ARTICLE 84. Le pilotage, quand il existe, est obligatoire pour tous les navires sans distinction de nationalité.

Certaines catégories de navires peuvent cependant être dispensés.

ARTICLE 85. A bord du navire piloté, le pilote n'est que le conseiller du capitaine. Il n'a pas la conduite effective du navire et ne démonte pas l'Autorité du capitaine qui demeure chargé du commandement du navire et de toutes les responsabilités que ce commandant comporte pour lui-même et son armateur. Cette responsabilité peut cependant être atténuée ou dérogée s'il apparaît que le pilote a commis une faute dans l'exercice de sa profession.

ARTICLE 86. Hors le cas de force majeure, tout pilote doit, nonobstant toute autre obligation de service, prêter d'abord son assistance au navire en danger, même s'il n'en a pas été requis, dès lors qu'il a pu constater le péril dans lequel se trouve ce navire.

ARTICLE 87. La responsabilité civile résultant des fautes commises dans l'exercice des fonctions de pilote est limitée à une somme fixée par arrêté de l'Autorité portuaire. Ces dispositions ne s'appliquent pas lorsque le pilote échoue, perd ou détruit volontairement et dans une intention criminelle le navire qu'il est chargé de piloter.

ARTICLE 88. Sauf le cas de faute lourde du pilote ou de l'équipage du bateau - pilote, la responsabilité du navire est engagée en cas d'accident au personnel ou d'avaries au bateau - pilote survenu pendant le pilotage ou au cours des manoeuvres d'embarquement ou de débarquement du pilote.

...../...

ARTICLE 89. Les courtiers et consignataires de navires sont personnellement responsables du paiement des droits de pilotage à l'entrée et à la sortie, à la condition d'en avoir été prévenus dans le délai de soixante douze heures après la sortie du navire.

Toutes contestations entre les pilotes et capitaines, courtiers ou consignataires de navires concernant les salaires et indemnités dues aux pilotes sont du ressort des tribunaux de droit commun.

ARTICLE 90. L'organisation du pilotage y compris la détermination des zones où le pilotage est obligatoire, le statut des pilotes, le montant et le mode d'établissement des tarifs de pilotage sont fixés par Arrêté de l'Autorité portuaire.

### CHAPITRE 13.- LES EPAVES MARITIMES.

ARTICLE 91. Constituent des épaves maritimes soumises à l'application du présent code :

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

2°) les navires de mer et aéronefs submergés dans les eaux territoriales du Dahomey ;

3°) les cargaisons desdits bâtiments et aéronefs ;

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

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

6°) d'une façon générale, tous les objets trouvés abandonnés en mer, sur le rivage ou au fond de la mer.

ARTICLE 92. En cas de découverte d'épave :

1°) l'inventeur doit, dans la mesure de ses moyens, procéder à la mise en sûreté de l'épave et, obligatoirement, en faire aussitôt déclaration à l'Autorité maritime.

En cas de vol, de recel ou détournement d'épave, l'Autorité maritime dresse les procès-verbaux et les transmet au Procureur de la République. Elle a le droit d'interroger les témoins et d'ordonner les perquisitions domiciliaires en vue de la découverte de l'épave.

...../...

2°) l'Autorité maritime prend les mesures nécessaires en vue de la récupération et de la conservation de l'épave, à moins que le propriétaire ou son représentant ne soit sur place.

Elle peut requérir à cet effet, moyennant indemnité, toute personne physique ou morale capable d'y participer ainsi que tout moyen de transport ou autres. Elle peut donner l'ordre d'occuper et de traverser pour ces motifs des propriétés privées, moyennant indemnités fixées par accord entre l'Autorité maritime et l'Administration des Finances, d'une part et le propriétaire d'autre part, soit à défaut par le Juge.

Elle dresse un inventaire des matériels ou objets sauvés.

Elle procède enfin à la recherche du propriétaire.

ARTICLE 93.

Si le propriétaire de l'épave est connu, il doit indiquer dans le délai de trois mois à compter du sauvetage, s'il désire procéder à sa récupération ou en faire abandon.

Dans le premier cas, il doit procéder à la récupération de l'épave dans le délai maximum de six mois à compter du sauvetage.

Dans le second cas, l'épave devient propriété de l'Etat qui peut procéder à sa vente ou à son exploitation.

ARTICLE 94.

Si le propriétaire reste inconnu ou n'a pas fait connaître ses intentions dans le délai de trois mois ou ne respecte pas le délai de six mois qui lui est fixé par l'article précédent pour procéder lui-même à la récupération de l'épave, l'Autorité maritime peut, aux lieu et place du propriétaire et selon la nature de l'épave :

- soit procéder à sa vente ;
- soit procéder directement à son exploitation ;
- soit passer un contrat de concession d'exploitation d'épave avec une entreprise spécialisée.

Le propriétaire ne peut en aucun cas mettre en cause la responsabilité de l'Autorité maritime lorsqu'elle procède à ces opérations.

Le produit net obtenu, après paiement des divers frais, est versé en dépôt au Trésor où il peut être réclamé par le propriétaire pendant trois ans à compter du jour du dépôt. Passé ce délai, le produit est acquis à l'Etat.

En cas de vol ou de détournement d'épaves, des procès-verbaux de contravention seront établis par les personnes, fonctionnaires ou agents habilités selon l'article 274 du présent code.

ARTICLE 95.

L'Autorité maritime peut, sans attendre l'expiration des délais prévus aux articles 93 et 94 du présent code, faire procéder immédiatement, aux frais et risques du propriétaire, à l'enlèvement, à la démolition, à la vente ou à l'exploitation d'une épave dans les cas suivants :

...../...

1°) Si un bâtiment de mer ou un aéronef échoué ou coulé, ou une épave forme écueil ou obstacle dans un port, dans une passe d'accès ou dans une rade, le Service Public compétent peut mettre en demeure le propriétaire de procéder au relevement ou à la démolition de l'épave dans un délai fixé qui ne pourra en aucun cas excéder trois mois. En cas de refus ou d'inaction du propriétaire dans le délai imparti, le Service compétent peut procéder lui-même au relevement ou à la démolition de l'épave, aux frais et risques du propriétaire.

Le Service susvisé doit tenir l'autorité maritime au courant de ces opérations.

2°) Sur la demande du propriétaire, si celui-ci ne dispose pas de moyens suffisants et s'il y a urgence à agir pour éviter la dépréciation ou la perte de l'épave.

3°) Si la récupération présente un intérêt général.

ARTICLE 96. Une rémunération est due par le propriétaire à l'inventeur de l'épave et aux personnes qui ont participé à son sauvetage.

Cette rémunération est fixée par accord entre les parties: inventeur et sauveteurs d'une part, propriétaire d'autre part, celui-ci étant remplacé par l'Autorité maritime dans les cas prévus à l'article 93 dernier alinéa et à l'article 94 du présent code.

A défaut d'accord, elle est fixée par le juge du lieu où l'épave a été trouvée ou amenée. La juridiction compétente est celle de droit commun.

ARTICLE 97. Le montant de la rémunération doit tenir compte dans chaque cas :

1°) du succès obtenu, du mérite, du temps employé, des frais et dommages subis, des dangers et risques encourus, de la valeur et de l'appropriation du matériel utilisé ;

2°) de la valeur de l'épave.

Le montant de la rémunération ne peut jamais dépasser la valeur de l'épave sauvée.

ARTICLE 98. Lorsqu'un navire a contribué au sauvetage d'une épave, la rémunération est partagée entre l'armateur et l'équipage sur la base des deux tiers à l'armateur et un tiers à l'équipage.

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

ARTICLE 99. Le propriétaire ne peut procéder à la récupération de l'épave qu'après paiement de la rémunération ou consignation au Trésor d'une somme suffisante pour assurer ce paiement.

...../.....

Lorsque le propriétaire fait abandon de l'épave dans les conditions prévues à l'article 93 dernier alinéa du présent code, la rémunération est versée par l'Autorité maritime sur le produit net retiré de l'épave et à concurrence de ce produit,

Lorsque l'épave a été vendue ou exploitée dans les conditions prévues à l'article 94 du présent code la rémunération est versée soit par le propriétaire soit par l'Autorité maritime à l'expiration du délai de trois ans, sur le produit net obtenu et à concurrence de celui-ci.

ARTICLE 100. La rémunération de l'inventeur et des sauveteurs est privilégiée. Ce privilège a même rang que celui des frais engagés pour la conservation de la chose.

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

ARTICLE 101. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent, sous réserve des clauses des conventions internationales en vigueur, aux épaves des navires et aéronefs de nationalité étrangère ainsi qu'aux marchandises et objets en provenant, trouvés ou amenés sur le domaine public maritime. Par ailleurs, ces dispositions ne font pas obstacle à l'application de la législation douanière en vigueur.

ARTICLE 102. L'Autorité maritime fixe en tant que de besoin les conditions d'application des dispositions du présent chapitre ainsi que la réglementation spéciale applicable aux épaves de nature très particulière comme les matériels ou objets appartenant à l'Etat, aux établissements publics ou collectivités publiques, les objets à caractère historique ou scientifique, les cadavres ou objets personnels trouvés sur eux, les engins de pêche, les marchandises prohibées par la loi, les mines et engins dangereux de toute nature.

#### CHAPITRE 14.- LES PAPIERS DE BORD.

ARTICLE 103. En plus du texte du présent code, de l'acte de dahoméisation dont ils sont titulaires, du rôle d'équipage ou de la carte de circulation dont ils sont munis, des certificats de sécurité dont ils sont pourvus de l'Etat des inscriptions hypothécaires dont ils sont l'objet, les navires doivent être munis de documents d'ordre administratif dont la liste est fixée par l'Autorité maritime.

LE STATUT DU MARIN

-----

CHAPITRE 1er.- LE MARIN, LE CAPITAINE ET L'ARMATEUR.  
DEFINITIONS.

ARTICLE 104. Est considéré comme marin pour l'application de la présente loi quiconque, quel que soit son sexe, s'engage envers un armateur ou son représentant pour servir à bord d'un navire.

Les marins d'un navire forment son équipage qui est placé sous l'autorité directe du capitaine.

L'équipage comprend le personnel du pont, le personnel de la machine, le personnel du service général qui s'est affecté au service de l'équipage et des passagers.

ARTICLE 105. Est considéré comme Capitaine, ou patron, la personne qui exerce régulièrement à bord le commandement du navire.

ARTICLE 106. Est considéré comme armateur toute personne physique ou morale de droit public ou privé qui arme, exploite ou utilise un navire.

CHAPITRE 2.- ORGANISATION DE LA PROFESSION DE MARIN.

ARTICLE 107. La qualité de marin Dahoméen est réservée aux nationaux Dahoméens, et aux nationaux des Etats ayant passé avec le Dahomey des accords de réciprocité.

Elle est constatée par l'immatriculation du marin par les soins de l'Autorité maritime.

COTONOU est désigné comme Port d'immatriculation de tous les marins dahoméens.

ARTICLE 108. Pour pouvoir être inscrit sur les matricules des gens de mer, le marin dahoméen ou assimilé doit répondre au quatre catégories de conditions suivantes :

- âge minimum ;
- aptitude physique ;
- aptitude professionnelle ;
- absence de condamnation.

ARTICLE 109. L'embarquement à titre professionnel sur les navires armés au Dahomey est interdit aux enfants de moins de quinze ans révolus.

...../.....

ARTICLE 110. Un arrêté de l'Autorité maritime fixe les conditions d'aptitude physique et professionnelle requises pour l'exercice de la profession de marin en distinguant selon les différentes spécialités (pont, machine, service général, d'une part et la navigation effectuée d'autre part. Il fixe en outre les modalités d'application et de contrôle.

ARTICLE 111. Toute condamnation à une peine criminelle ou correctionnelle ayant entraîné privation de liberté pour une durée supérieure à six mois fait obstacle à l'attribution de la qualité de marin. Il peut cependant être dérogé à cette règle si la condamnation prononcée n'entache ni l'honneur ni la probité.

Le marin immatriculé qui ferait l'objet d'une condamnation telle que définie à l'alinéa précédent est radié et définitivement exclu de la profession.

ARTICLE 112. Tout marin embarquant sur un navire muni d'un rôle d'équipage reçoit, selon la formation professionnelle dont il fait preuve, soit un livret professionnel maritime qui l'autorise à embarquer sur tous navires, soit une carte spéciale qui ne l'autorise à pratiquer que certaines navigations de commerce ou de pêche fixées par Arrêté de l'Autorité Maritime.

Celle-ci régleme les conditions et modalités de délivrance des livrets professionnels et des cartes spéciales ainsi que la contenance de ces documents qui doivent mentionner les embarquements et les débarquements du marin, toute appréciation des services rendus étant interdite.

ARTICLE 113. La délivrance des livrets professionnels maritimes et des cartes spéciales donne lieu à la perception d'une taxe dont le montant et l'imputation sont fixés par Arrêté.

ARTICLE 114. Tout marin convaincu d'avoir vendu ou prêté son livret professionnel maritime ou sa carte spéciale est radié d'office des matricules sans préjudice des sanctions pénales qui seront prises contre lui et contre son complice pour usage frauduleux de titres professionnels maritimes.

ARTICLE 115. Hors les cas prévus par les articles 111 et 114 du présent code sont rayés des matricules. :

- tout marin qui en fait la demande ;
- tout marin qui, sauf cas de force majeure justifié, reste trois ans sans naviguer ;
- tout marin reconnu physiquement inapte à la navigation ;
- tout marin que son inconduite habituelle ou l'incapacité professionnelle, motivée par des faits précis, tels que des fautes graves répétées dûment sanctionnées par l'Autorité maritime en application de son pouvoir disciplinaire, rendrait indésirable.

..../...

Dans ce dernier cas, la radiation est définitive et ne peut être prononcée par l'Autorité maritime qu'après avis du Conseil de Discipline et dans les conditions prévues au titre VII chapitre 2 du présent Code.

ARTICLE 116. L'embarquement en qualité de membre de l'équipage d'un navire dahoméen doit, dans la proportion de 75 % être réservé aux nationaux dahoméens ou aux nationaux d'autres états ayant passé avec le Dahomey des accords de réciprocité.

Des dérogations peuvent être accordées par l'Autorité maritime lorsqu'il est impossible de recruter sur place les techniciens nécessaires.

### CHAPITRE 3.- LE CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME

#### SECTION I : Généralités.

ARTICLE 117. Par dérogation au Code du Travail et à toutes dispositions qui pourraient le compléter ou le modifier, et compte tenu des nécessités inhérentes au métier de marin, tout contrat d'engagement conclu entre un marin et un armateur ou son représentant, pour servir à bord d'un navire, est soumis aux dispositions du présent code et de ses textes d'application qui sont d'ordre public à moins de stipulation contraire.

Cependant, en dehors des périodes d'embarquement au rôle d'équipage, le contrat de louage de services conclu entre la marin et l'armateur ou son représentant reste régi par les dispositions du Code du Travail.

ARTICLE 118. La présente loi est applicable à tous les engagements conclus pour tout service à accomplir sur un navire battant pavillon dahoméen. Elle n'est pas applicable aux marins engagés au Dahomey pour servir sur un navire étranger. Elle est applicable aux marins étrangers embarqués sous pavillon dahoméen.

ARTICLE 119. L'engagement maritime est libre. L'armateur ou le capitaine conserve en toute circonstance le libre choix de son équipage. Aucune opération de placement ne peut donner lieu à une rémunération quelconque de la part du marin.

Toute infraction à cette règle sera justiciable des sanctions pénales prévues à cet effet par le Code du Travail.

ARTICLE 120. En matière maritime, la capacité de contracter est soumise aux règles du droit commun, sous réserve de l'application de l'article 109 du présent Code.

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

...../...

ARTICLE 121. Le contrat d'engagement doit être rédigé en termes clairs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et obligations respectifs. Il doit indiquer en particulier

- la durée du contrat. Si l'engagement est conclu pour une durée indéterminée, le contrat doit fixer obligatoirement le délai de préavis à observer en cas de résiliation par une des parties. Ce délai doit être le même pour les deux parties et ne pas être inférieur à vingt quatre heures. S'il est conclu au voyage, il doit mentionner le port où le voyage prendra fin et apprécier la durée maxima du voyage envisagé.
- le service pour lequel le marin s'engage et la fonction qu'il doit exercer.
- le montant des salaires et accessoires ou les bases de calcul des parts ou profits.

ARTICLE 122. Le contrat à l'essai ne peut être conclu pour une période supérieure à trois mois. Si l'essai n'est pas concluant, les frais éventuels de rapatriement sont à la charge de l'armateur.

ARTICLE 123. Le contrat d'engagement est visé par l'Autorité maritime. Celle-ci ne peut régler les conditions de l'engagement, mais elle peut refuser son visa lorsque le contrat contient une clause contraire aux dispositions de la présente loi.

Les marins peuvent se faire expliquer et traduire la teneur du contrat lors de l'armement du navire ou de leur embarquement administratif au rôle d'équipage.

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

ARTICLE 124. Des conventions collectives conclues entre les représentants qualifiés des armateurs et des marins peuvent déterminer dans le cadre des dispositions légales et réglementaires les obligations réciproques des armateurs et des marins (travail, salaires et avantages divers).

Ces conventions font l'objet d'un dépôt au greffe du Tribunal du Travail.

ARTICLE 125. Des accords d'établissement peuvent être passés entre un ou plusieurs armateurs et les équipages embarqués à bord de leurs navires.

Ces accords doivent être déposés entre les mains de l'Autorité maritime qui n'accepte de les viser qu'autant qu'ils sont conformes aux dispositions légales ou réglementaires, ou découlent des conventions collectives en vigueur.

ARTICLE 126. Les conventions collectives et accords d'établissement, entre qu'ils doivent être inscrits au rôle d'équipage ou simplement mentionnés, doivent être affichés à bord.

..../...

- ARTICLE 127. Le marin est tenu d'obéir aux ordres de ses supérieures concernant le service du navire, des passagers ou de la cargaison.
- ARTICLE 128. Le marin est tenu, en dehors des heures de service, au travail de mise en t état de propreté de son poste d'équipage, des annexes de poste, des objets de couchage et de plat sans que ce travail puisse donner lieu à allocations supplémentaires.
- ARTICLE 129. Le marin est tenu quelle que soit sa spécialité de travailler au sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison.
- ARTICLE 130. Sauf autorisation du capitaine, le marin ne peut charger dans le navire aucune marchandise pour son compte personnel. En cas d'infraction à cette règle, il peut être tenu de payer le frêt. En outre le capitaine peut ordonner le jet à la mer des marchandises indûment chargées si elles sont de nature à mettre en péril le navire ou la cargaison, ou à faire encourir des amendes ou confiscations pour infractions aux lois douanières ou autres.
- ARTICLE 131. L'Autorité maritime fixe, en tant que de besoin, les conditions d'application des dispositions ci-dessus.
- SECTION 2.- Des obligations du marin envers l'armateur.  
Organisation du travail à bord des navires.-
- ARTICLE 132. Le marin doit accomplir son service dans les conditions déterminées par le contrat, les lois, règlements et usages en vigueur.
- ARTICLE 133. Il est tenu de se rendre à bord du navire sur lequel il embarque au jour et à l'heure qui lui sont indiqués par l'armateur ou son représentant, par le capitaine ou l'officier dont il relève.
- ARTICLE 134. Sauf dans les circonstances de force majeure et celle où le salut du navire est en jeu, circonstance dont le capitaine est seul juge, le marin n'est pas tenu, sauf convention contraire, d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il est engagé.
- ARTICLE 135. Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin qui n'est pas de service peut descendre à terre.
- ARTICLE 136. Le travail à bord des navires et organisé par le capitaine, sous le contrôle de l'Autorité maritime, sur la base de huit heures par jour pendant six jours ou de quarante huit heures par semaine ou de manière équivalente sur une période autre que la semaine mais sans dépasser le mois.
- ARTICLE 137. Des heures supplémentaires peuvent être ordonnées pour tenir compte de l'exploitation du navire.

...../.....

Le Capitaine est seul juge de l'opportunité de la demande d'acompte et du montant de celui-ci.

Les avances et acomptes sont mentionnés au rôle d'équipage.

Le marin peut, lors de l'embarquement, déléguer ses salaires et accessoires, parts ou profits, en faveur des personnes de sa famille légalement à sa charge. Le montant des délégations, qui ne peut excéder les deux tiers des salaires et accessoires, est mentionné au rôle d'équipage, de même que le nom du bénéficiaire et les époques de paiement.

L'armateur est tenu de verser à la date prévue le montant desdites délégations.

**ARTICLE 143.** La situation financière du marin est apurée à son débarquement.

Lors de chaque paiement, un bulletin de paie précis doit lui être remis. Ce bulletin comporte notamment les indications suivantes :

- la période de référence ;
- la fonction remplie ;
- le montant du salaire de base ;
- le montant de l'indemnité de nourriture ;
- le montant des heures supplémentaires ;
- les sommes à déduire avec le motif de la déduction ;
- le salaire net à payer ;
- la date du paiement.

**ARTICLE 144.** Les salaires, parts, profits ou autres rémunérations des marins sont saisissables ou cessibles dans les conditions prévues par le Code du Travail.

Sont insaisissables, pour quelque cause que ce soit, en dehors des biens, sommes et valeurs prévues par les dispositions du code de procédure civile :

- a) les vêtements sans exception des marins ;
- b) les instruments ou autres objets servant à l'exercice de leur profession ;
- c) les sommes qui leur sont dues pour frais médicaux ou pharmaceutiques ou pour rapatriement.

**ARTICLE 145.** Lorsqu'il y a lieu à heures supplémentaires dans le cadre des dispositions de l'article 137, les contrats, conventions, protocoles, conventions collectives ou accords d'établissement fixent les modalités et le taux de rémunération des heures supplémentaires.

La rémunération horaire normale correspond à 1/208ème du salaire mensuel.

...../...

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

Les contrats ou accords fixent également les modalités de paiement et le taux des allocations spéciales payées aux marins exécutant des travaux non exigibles du personnel.

ARTICLE 146. Un repos complet d'une journée par semaine, en principe le dimanche, doit être accordé au marin lorsque l'engagement maritime a une durée supérieure à six jours.

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

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

ARTICLE 147. Une journée de repos hebdomadaire s'entend de vingt quatre heures consécutives de repos, comptées à partir de l'heure normale de la reprise du travail journalier.

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

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

ARTICLE 148. Les marins ont droit à un congé payé à la charge de l'armateur, calculé à raison de deux jours au minimum par mois d'embarquement.

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

Si le navire est en voyage, la mise en congé, sauf accord particulier, ne peut être effectuée qu'au retour du navire au Dahomey.

Pendant les périodes de congé payé les marins ont droit au salaire fixe tel que porté au rôle d'équipage et à l'indemnité de nourriture prévue à l'article 149 du présent Code.

...../...

ARTICLE 149. Les marins ont droit à la nourriture ou à une allocation équivalente pendant toute la durée de leur inscription au rôle d'équipage, les jours de repos et de congé.

Les aliments fournis doivent être sains, de bonne qualité et en quantité suffisante. Il est interdit de charger le capitaine ou tout autre membre du bord de nourrir l'équipage moyennant une allocation forfaitaire.

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

ARTICLE 150. Les marins ont droit à la fourniture de matériel de couchage et de plat.

ARTICLE 151. Sauf les exceptions prévues ci-après, le marin dahoméen débarqué en fin de contrat hors du Dahomey doit être rapatrié aux frais du navire.

Les marins étrangers qui auraient été embarqués dans un Etat autre que le Dahomey sont rapatriés dans cet Etat, sauf s'il a été stipulé par contrat que l'intéressé serait ramené au Dahomey. La présente loi ne fait pas obstacle aux lois et règlements concernant l'immigration.

Pour l'exécution du rapatriement, des réquisitions de passage seront délivrées par l'Autorité maritime, en application de l'article 80 du présent Code.

ARTICLE 152. Le rapatriement comprend :

- le transport,
- la nourriture,
- le logement,
- éventuellement le vêtement, mais à titre d'avance seulement.

ARTICLE 153. Les frais de rapatriement incombent à l'armateur. Toutefois, ces frais doivent être remboursés à l'armateur.

a) par le marin, lorsqu'il est congédié à l'étranger avec l'accord de l'Autorité maritime dans les conditions prévues à l'article 155, du présent Code ou lorsqu'il est blessé ou tombé malade par suite d'un fait intentionnel de sa part ;

b) par l'Etat, lorsque le marin est débarqué par l'Autorité maritime pour passer en jugement ou subir une peine, le recours de l'Etat contre le marin étant réservé.

En outre, lorsque le contrat d'engagement est résilié par la volonté commune des parties, les frais de rapatriement doivent être également réglés par la convention des parties.

SECTION 4.- Fin du contrat d'engagement maritime.

ARTICLE 154. Le contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée ou pour un voyage prend fin à l'expiration du temps pour lequel il a été conclu, ou à la fin du voyage, sauf rupture volontaire ou forcée du voyage.

Lorsque le terme du contrat à durée déterminée vient à échoir en cours de voyage, le contrat est prolongé jusqu'au retour du navire au Dahomey, sauf convention contraire des parties.

Le contrat d'engagement peut encore prendre fin, quelle que soit sa nature :

- par le décès du marin ;
- par la mise à terre consécutive à une blessure ou à une maladie, sous réserve de l'application des articles 170 et suivant du présent Code ;
- par le débarquement résultant du consentement mutuel des deux parties ;
- par le congédiement du marin dans les conditions prévues aux articles 155 et 156 du présent code ;
- par suite de la vente, de la prise, du naufrage ou de l'innavigabilité du navire. Dans ce cas, le marin reçoit de l'armateur une allocation de chômage de deux mois de salaire. Il peut en outre bénéficier, en cas de pertes d'effets ou d'instruments personnels, d'une indemnité versée par l'Etat, dont le montant est fixé forfaitairement par Décret.

ARTICLE 155. Au Dahomey, le capitaine a le droit de congédier le marin. A l'étranger, le capitaine ne peut congédier le marin qu'avec l'accord de l'Autorité maritime.

Dans tous les cas, le motif de congédiement doit être porté au rôle d'équipage.

ARTICLE 156. Le marin congédié pour motif légitime n'a droit à aucune indemnité de licenciement.

Il peut être condamné à des dommages et intérêts au cas où la rupture du contrat a causé un préjudice à l'armateur.

Le marin congédié sans motif légitime a droit à des dommages et intérêts dont le montant est fixé en tenant compte, de la nature des services, de la durée du contrat et du préjudice causé.

ARTICLE 157. Le marin peut demander la résiliation du contrat d'engagement pour inexécution des obligations de l'armateur. La cause doit en être mentionnée au rôle d'équipage.

Le marin peut être condamné à dommages intérêts soit en cas d'inobservation du préavis, soit en cas de résiliation abusive.

Le droit a résiliation du marin ne peut être exercé lorsque le délai de préavis tombe en cours de voyage, avant l'arrivée du navire à son poste d'amarrage ou moins de vingt quatre heures avant l'appareillage.

A l'étranger, le marin ne peut débarquer de lui-même sans autorisation de l'Autorité maritime.

SECTION 5.- Dispositions spéciales relatives au contrat d'engagement concernant certains navires ou certains marins.

ARTICLE 158. Des dispositions dérogatoires concernant le contrat d'engagement maritime et portant notamment sur les conditions générales du travail, la durée du travail et les heures supplémentaires, les congés et repos, les salaires et indemnités des marins peuvent être fixées par décret pour tenir compte des caractéristiques ou du genre d'activité de certains navires et des conditions très spéciales de leur exploitation.

ARTICLE 159. L'engagement du capitaine, ou patron, défini par l'article 105 du présent code est soumis aux dispositions spéciales ci-après :

- 1°) les conventions passées entre l'armateur et le capitaine relativement à la fonction commerciale de ce dernier et à sa qualité de mandataire de l'armateur peuvent être valablement constatées sans intervention de l'Autorité maritime et sans être mentionnées au rôle ;
- 2°) tout capitaine engagé pour un voyage est tenu de l'achever à peine de dommages intérêts envers les propriétaires, armateurs ou affrêteurs ;
- 3°) l'armateur peut toujours congédier le capitaine, sauf dommages intérêts en cas de renvoi sans motif légitime ;
- 4°) le congédiement du capitaine n'est pas subordonné, hors du Dahomey à l'autorisation de l'Autorité maritime.

ARTICLE 160. Des dispositions spéciales peuvent être fixées par l'Autorité maritime concernant l'engagement, l'embarquement, le débarquement et les conditions générales de travail des mineurs.

L'embarquement des mineurs, en outre de la condition d'âge prévue à l'article 109 du présent Code, est subordonnée à l'autorisation de la personnel qui détient la puissance paternelle.

Le mineur de moins de seize ans est qualifié mousse celui de moins de dix huit ans est qualifié novice.

Tout capitaine embarquant des mineurs doit exercer sur eux une surveillance attentive, veiller à ce qu'ils ne soient employés qu'à des travaux en rapport avec leur aptitude physique et leur fonction et leur enseigner ou faire enseigner progressivement la pratique de leur métier.

SECTION 6.- Des litiges entre armateurs et marins.

ARTICLE 161. Les litiges individuels entre armateurs et marins concernant le contrat d'engagement maritime y compris les litiges relatifs aux obligations de l'armateur en application des articles 170 et suivants du présent code, sont soumis à tentative de conciliation devant l'Autorité maritime.

En cas d'échec de la tentative de conciliation, les litiges sont portés devant le Tribunal du port d'immatriculation du navire, à l'exception des litiges concernant le capitaine qui sont portés devant la juridiction commerciale du port d'immatriculation du navire.

ARTICLE 162. Toutes actions relatives au contrat d'engagement maritime sont prescrites un an après la fin du voyage au cours duquel le litige est né. Si le litige est né au cours d'une escale entre deux voyages, le délai court à partir du commencement du voyage suivant.

ARTICLE 163. L'Autorité maritime détermine la procédure spéciale à suivre en cas de conflit collectif.

CHAPITRE 4.- FONCTION A BORD. EFFECTIFS ET BREVETS.

ARTICLE 164. L'équipage d'un navire tel qu'il est défini à l'article 104 du présent code constitue une société hiérarchisée sous l'autorité du capitaine qui est seul juge de la conduite de l'expédition et des décisions à prendre.

ARTICLE 165. Les fonctions de capitaine ou de patron, de second capitaine, de chef mécanicien et d'officier ne peuvent être exercées que par des marins titulaires de brevets, diplômes, certificats, permis ou de titres jugés équivalents.

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

Des dérogations peuvent être accordées en cas de nécessité reconnue, sur demande de l'armateur, du capitaine ou du patron, par l'Autorité maritime qui en fixe les conditions.

ARTICLE 166. Les conditions d'obtention des brevets, diplômes, certificats et permis ainsi que les prérogatives qui s'y rattachent sont fixées par décret.

ARTICLE 167. Les brevets, diplômes, certificats et permis détenus par les étrangers admis à naviguer sur les navires dahoméens en application des articles 107 et 166 du présent Code doivent être préalablement enregistrés par l'Autorité maritime.

ARTICLE 168. L'effectif du personnel à bord des navires doit être tel que, du point de vue de la sécurité de la navigation, il soit suffisant en nombre et en qualité.

A bord de chaque navire, l'effectif est fixé par l'Autorité maritime sur proposition de l'armateur, en tenant compte de la législation sur la durée du travail à bord, des caractéristiques du navire et des conditions de son exploitation. Ceci ne fait pas obstacle à ce que l'Autorité maritime fixe des effectifs minima pour une catégorie de navires et un genre de navigation déterminée.

ARTICLE 169. L'Autorité maritime fixe les modalités d'application des dispositions ci-dessus.

#### CHAPITRE 5.- STATUT SOCIAL DU MARIN.

ARTICLE 170. Le marin est payé de ses salaires et soigné aux frais du navire s'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade pendant son embarquement. En cas de décès, les frais funéraires sont à la charge du navire.

A son débarquement, le marin blessé ou malade non encore guéri est soumis au régime général des accidents du travail et des victimes de maladie professionnelle.

Est considéré comme accident du travail en matière maritime tout accident survenu au cours de l'exercice du métier de marin et entraînant, pour la victime, soit une incapacité de travail temporaire ou définitive, soit la nécessité de soins médicaux.

Est considéré comme maladie contractée en service en matière maritime toute affection constatée en cours d'embarquement, entraînant pour la victime soit une incapacité de travail temporaire ou définitive, soit la nécessité de soins médicaux, et pouvant par sa nature être considérée comme ayant un lien direct avec la profession de marin. En cas de contestation sur l'origine de la maladie, l'avis d'un médecin agréé par l'Autorité maritime sera toujours requis.

Tout accident ou maladie constaté en cours d'embarquement fait obligatoirement l'objet d'un rapport détaillé de blessure ou de maladie établi par le capitaine et contresigné par deux témoins.

Ce document mentionne de la façon la plus précise possible :

- la date et le lieu de la constatation de l'accident ou de la maladie ;
- les mesures d'urgence prises par le bord ;
- \* les circonstances exactes de l'accident ou les faits ayant pu occasionner la maladie constatée ;
- le cas échéant les déclarations de témoins pouvant apporter des indications utiles.

ARTICLE 171. Le marin débarqué pour cause d'accident ou de maladie hors d'un port du Dahomey conserve à l'égard du navire ses droits aux soins et aux salaires jusqu'au jour de son rapatriement quel que soit l'origine de la blessure ou de la maladie, sous réserve des dispositions de l'article 172 du présent Code.

ARTICLE 172. Les dispositions des articles 170 et 171 ci-dessus ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure a été déterminée par un fait intentionnel du marin.

Dans ce cas le capitaine est seulement tenu de faire donner au marin la nourriture ou les soins nécessaires jusqu'à son débarquement.

Cependant, lorsque ce débarquement a lieu hors du Dahomey le capitaine doit prendre au compte de l'armateur, et sauf recours contre l'intéressé, toutes dispositions pour faire assurer les soins et le rapatriement du marin.

ARTICLE 173. Les marins sont soumis au régime de droit commun en matière de prestations familiales et de retraite.

ARTICLE 174. Les dispositions particulières d'ordre social éventuellement applicables aux marins étrangers embarqués à bord des navires dahoméens sont fixées en accord avec le Gouvernement de l'Etat dont relèvent ces marins.

ARTICLE 175. A bord de tout navire dont l'effectif comporte plus de vingt hommes d'équipage, il est institué un ou plusieurs délégués du personnel qui ont pour rôle de transmettre au capitaine les réclamations individuelles ou collectives relatives aux conditions de travail, d'hygiène, de sécurité et de nourriture.

Leur activité, leur nombre, leur désignation sont définis par les règlements, conventions ou usages en vigueur.

#### CHAPITRE 6.- STATUT MILITAIRE DU MARIN.

ARTICLE 176. Tout marin dahoméen peut, en période d'hostilité, être requis son poste à bord d'un navire battant pavillon dahoméen.

Toutefois, les réservistes des forces armées qui seraient du fait de leur spécialité revendiqués par celles-ci, seront mis à sa disposition.

Le pouvoir de réquisition appartient à l'Autorité maritime qui peut en faire usage dès mise en vigueur de l'état d'urgence.

Les réquisitions sont notifiées individuellement au marin dahoméen par l'Autorité maritime.

L'Autorité maritime peut, si nécessaire, réquisitionner en vue d'un embarquement sous pavillon dahoméen des marins régulièrement immatriculés et non embarqués.

CHAPITRE 7.- STATUT POLITIQUE DU MARIN

ARTICLE 177. Un décret pris en Conseil des Ministres détermine les conditions dans lesquelles les marins dahoméens embarqués à bord des navires dahoméens, ou autres, pourront, s'ils sont régulièrement inscrits sur les listes électorales, voter par procuration.

Le texte mentionne la forme de ces procurations et fixe les conditions de leur établissement et de leur acheminement.

## T I T R E V

### LE DOMAINE PUBLIC MARITIME ET LES EAUX TERRITORIALES

#### CHAPITRE 1er.- LE DOMAINE PUBLIC MARITIME

ARTICLE 178. Le domaine public maritime est la partie du domaine public formée par la mer et les espaces qu'elle baigne soit temporairement soit d'une manière continue.

ARTICLE 179. Le domaine public maritime comprend :

- 1°) les eaux intérieures, à savoir celles qui sont situées en deça de la ligne à partir de laquelle est mesurée l'étendue de la mer territoriale et les eaux des ports et rades.
- 2°) le rivage de la mer, c'est-à-dire la partie des côtes alternativement couverte et découverte par la mer.
- 3°) les constructions et ouvrages publics d'utilité maritime situés dans les zones ci-dessus.

ARTICLE 180. Les modalités de délimitation du domaine public maritime sont réglementées par décret.

ARTICLE 181. La circulation est libre sur le domaine public maritime sous réserve de l'observation des règlements de police en vigueur.

ARTICLE 182. Le domaine public maritime est inaliénable, insaisissable et imprescriptible.

Les conditions dans lesquelles il peut être occupé ou concédé, les règles applicables aux extractions du domaine public maritime et aux travaux effectués sur le domaine public maritime, les mesures d'ordre et de police qui s'y rattachent sont fixées par décret, sous réserve des dispositions prévues à l'article 190, 7° du présent Code.

#### CHAPITRE 2.- LES EAUX TERRITORIALES ET CONTIGUES.

ARTICLE 183. Les eaux territoriales s'étendent jusqu'à une distance de douze milles marins à compter de la laisse de la plus basse mer.

Pour les golfes, rades et estuaires, des décrets fixer en tant que de besoin, la ligne à partir de laquelle la distance de douze milles est comptée.

ARTICLE 184. Il peut être créé par décret une zone contigue aux eaux territoriales.

..../....

ARTICLE 185. Outre la pêche, ainsi que prévu au titre II, chapitre 5 du présent code, la République du Dahomey se réserve tous droits d'exploitation de la mer et du sous-sol marin dans les eaux territoriales de l'Etat et dans la zone contigue qui pourrait être déterminée en application de l'article 184 du présent code, conformément aux usages internationaux.

T I T R E VI

LES ACTIVITES MARITIMES

-----

CHAPITRE 1er.- LES TRANSPORTS MARITIMES.

ARTICLE 186. L'Organisation générale des transports maritimes et en particulier les mesures de coordination qui peuvent être imposées aux armements dahoméens pour favoriser l'économie nationale font l'objet en tant que de besoin, d'un décret.

ARTICLE 187. Les armements dahoméens sont tenus d'assurer les transports présentant un intérêt essentiel pour la Nation.

ARTICLE 188. Les opérations d'affrètement par qui que ce soit des navires dahoméens de plus de cinq cents tonnes de port en lourd et celle des navires étrangers quel que soit leur port en lourd sont soumises à l'autorisation de l'Autorité maritime.

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

CHAPITRE 2.- LA PECHE MARITIME ET SES ACTIVITES ANNEXES.-

ARTICLE 189. La pêche maritime consiste dans la capture par des moyens appropriés de tout animal vivant en mer ou dans la partie maritime des fleuves et lagunes.

SECTION I.- Réglementation administrative de la pêche maritime.

ARTICLE 190. Des arrêtés de l'Autorité maritime préparés en accord avec l'Organisation chargée des Recherches en matière de pêche maritime déterminent en tant que de besoin :

- 1°) les zones et époques où la pêche est interdite, soit entièrement soit pour certaines espèces ;
- 2°) les filets, engins, instruments, procédés et modes de pêche prohibés soit entièrement, soit dans certaines conditions ;
- 3°) les dispositions de nature à prévenir la destruction du frai et à assurer la conservation des fonds de pêche et en particulier celles concernant la taille marchande des diverses espèces pêchées ;
- 4°) les interdictions relatives à la pêche, à la mise en vente à l'achat, au transport, au colportage ou à l'emploi du frai, des poissons, crustacés, coquillages et autres animaux marins qui n'atteignent pas les dimensions prescrites.

- 5°) les appâts ou substances dont l'emploi est interdit en dehors de celles prévues à l'article 191 du présent code ;
- 6°) les mesures d'ordre et de police propres à assurer la conservation de la pêche ainsi qu'à en régler l'exercice.;
- 7°) les conditions d'établissement et d'exploitation des pêcheries, viviers, parcs à huîtres, moules ou autres animaux marins situés en mer ou sur le domaine public maritime, sous réserve que le montant et l'imputation des taxes à percevoir lors de l'octroi, de la cession ou du renouvellement de ces autorisations soient fixés par décret.

ARTICLE 191. Il est interdit de faire usage pour la pêche, soit de dynamite, soit de tout autre explosif, soit de substances ou d'appâts pouvant enivrer ou détruire les poissons, crustacés et coquillages.

ARTICLE 192. Des arrêtés de l'Autorité maritime préparés en liaison avec les départements ministériels compétents peuvent être pris pour déterminer les mesures d'hygiène ou de salubrité relatives à la conservation, au traitement, au transport, à la vente et au commerce des différents produits de la pêche.

SECTION 2.- Réglementation économique et professionnelle de la pêche maritime et de ses activités annexes.

ARTICLE 193. Des décrets rendus sur la proposition de l'Autorité maritime et des autres départements ministériels compétents règlent autant que de besoin l'économie et l'organisation professionnelle de la pêche maritime et de ses activités annexes tels que la construction navale, le mareyage, la fabrication de glace pour les besoins de la pêche, la fabrication de conserves et de sous-produit, le commerce, l'importation et l'exportation des produits de la mer.

T I T R E VII

LE REGIME DISCIPLINAIRE ET PENAL

-----

CHAPITRE 1er.- DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 194. Sont soumis aux dispositions du présent titre :

1°/ les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, embarquées à bord des navires battant pavillon dahoméen soit comme membres de l'équipage pendant la durée de leur embarquement, soit comme passagers ou pilotes pendant la durée de leur présence à bord.

Cependant, les militaires et marins des forces armées du Dahomey demeurent justiciables des tribunaux militaires pour tout crime ou délit commis pendant leur présence à bord des navires.

2°/ les personnes qui, bien que non embarquées à bord d'un navire battant pavillon dahoméen ont commis une des infractions prévues au présent titre.

ARTICLE 195. Pour l'application des dispositions contenues dans le présent titre :

- l'expression "CAPITAINE" désigne le capitaine ou patron ou à défaut, la personne qui exerce régulièrement, en fait, le commandement du navire.

- l'expression "OFFICIER" désigne le second, les lieutenants le chef mécanicien, les officiers mécaniciens, les radioélectriciens, les commissaires, les médecins, les élèves officiers et, d'une façon générale, toutes personnes portées comme officiers sur le rôle d'équipage.

- l'expression "MAITRE" désigne les maîtres d'équipage, maîtres-charpentiers, maîtres d'hôtel ou assimilés, les premiers chauffeurs ou assimilés, les graisseurs, les radiotélégraphistes n'ayant pas rang d'officier et, d'une façon générale, toutes personnes portées comme maîtres ou chefs de service sur le rôle d'équipage.

- l'expression "HOMME D'EQUIPAGE" désigne toutes les autres personnes de l'équipage inscrites sur le rôle.

- l'expression "PASSAGER" désigne les passagers proprement dits ainsi que toutes les personnes qui se trouvent en fait à bord du navire en vue d'effectuer le voyage et sans faire partie de l'équipage.

- l'expression "AUTORITE MARITIME" continue à désigner l'autorité définie au Titre 1er du présent Code.

- l'expression "BORD" désigne le navire, ses embarcations et ses divers moyens de communication avec la terre.

ARTICLE 196. En ce qui concerne les crimes et délits prévus par le présent titre, les délais de prescription de l'action publique, de l'exécution de la peine et de l'action civile sont fixés conformément au droit commun.

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

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

ARTICLE 197. Aucune poursuite ne peut être exercée en application des dispositions du présent titre lorsque la personne inculpée a été jugée définitivement à l'étranger pour les mêmes faits, sous réserve, en cas de condamnation, qu'elle ait subi ou prescrit sa peine ou obtenu sa grâce.

ARTICLE 198. Les dispositions du droit commun concernant les circonstances atténuantes sont applicables aux crimes et délits prévus par le présent Code. Il en est de même des dispositions relatives au sursis et à la récidive, sauf stipulation contraire.

ARTICLE 199. Il sera lors de l'armement de chaque navire, ouvert un livre spécial appelé "LIVRE DE DISCIPLINE" qui sera côté et paraphé par l'Autorité maritime pour être conservé à bord.

ARTICLE 200. Le capitaine ou l'Autorité maritime, selon le cas, mentionne au livre de discipline la date, la nature et les circonstances de toute faute ou infraction commise à bord, qu'il s'agisse d'une "faute de discipline", d'un délit ou d'un crime. Il y consigne également les résultats des enquêtes effectuées, les punitions infligées et les mesures spéciales ordonnées.

Le Livre de discipline doit être présenté au visa de l'Autorité maritime toutes les fois qu'une faute de discipline, un délit ou un crime a été commis à bord.

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

ARTICLE 201. Il est tenu en outre par l'Autorité maritime un livre spécial dit "LIVRE DE PUNITIONS" qui mentionne les punitions infligées, les enquêtes ouvertes pour crimes ou délits et les suites qui y ont été données.

ARTICLE 202. - Les punitions ou sanctions infligées sont, avec l'indication des fautes ou infractions qui les ont provoquées, inscrites à la diligence de l'Autorité maritime à l'article matriculatoire du marin intéressé.

ARTICLE 203. L'Autorité maritime peut, en cas de nécessité, demander l'intervention de la force publique à l'autorité compétente soit pour procéder à l'arrestation des délinquants soit pour procéder à la saisie des navires, embarcations, engins, installations, appâts ou produits de la pêche qui ont été l'objet d'un crime ou délit.

ARTICLE 204. Lorsqu'il s'agit des faits prévus par la présente loi et ses textes d'application et imputables à une ou plusieurs personnes appartenant à l'équipage d'un navire étranger, l'Autorité maritime peut, sans préjudice des mesures de Droit commun, arrêter le navire jusqu'au dépôt à la Caisse des Dépôts et Consignations ou l'organisme en tenant lieu 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 au Budget du DAHOMEY déduction faite des frais et des réparations civiles.

ARTICLE 205. Sauf dispositions contraires le droit commun est applicable à la poursuite et au jugement des infractions.

#### CHAPITRES 2.- DES FAUTES CONTRE LA DISCIPLINE

ARTICLE 206. Le capitaine a, dans l'intérêt commun, sur toutes les personnes présentes à bord pour quelque cause que ce soit, et autant que la nécessité l'exige, l'autorité que comportent le maintien de l'ordre, la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition entreprise.

Il peut employer dans ce but tout moyen de coercition utile et réquisitionner les personnes embarquées de lui prêter main forte. Les mesures prises par le capitaine et les circonstances qui les ont motivées doivent être mentionnées au livre de discipline institué par l'article 199 du présent Code.

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

ARTICLE 207. Sont réputées fautes légères contre la discipline :

- 1°/- la désobéissance simple à tout ordre concernant le service;
- 2°/- l'ivresse à bord sans désordre et en dehors du service ;
- 3°/- les querelles et disputes sans voies de fait ;
- 4°/- et, généralement toute faute non spécifiée à l'article 209.

Lorsque l'une ou l'autre de ces fautes a été commise, le capitaine instruit l'affaire dans les vingt quatre heures en mentionnant sur le livre de discipline la nature de l'infraction relevée, les noms et les déclarations des témoins, les explications et, le cas échéant, les regrets de l'intéressé et la punition infligée; puis l'intéressé procède lui-même à la lecture de ces énonciations et il est requis de signer, à défaut de quoi son refus de signer est enregistré.

Dans le cas où l'intéressé ne sait lire ou signer, les explications nécessaires lui sont données devant deux des principaux de l'équipage.

ARTICLE 208. Le capitaine peut infliger, dans les cas prévus à l'article 207 alinéa 1, l'une des punitions suivantes ou une combinaison de ces punitions :

- 1°/- le blâme
- 2°/- la consigne à bord pour quatre jours au plus à effectuer dans le port d'immatriculation, le port tête de ligne ou de retour habituel. La consigne à bord consiste dans l'interdiction de descendre à terre en dehors des heures de service.

ARTICLE 209. Sont réputées fautes graves contre la discipline :

1°/- toute nouvelle faute légère contre la discipline qui est commise au cours d'un même embarquement, lorsque l'intéressé a déjà encouru l'une des sanctions prévues à l'article 208 du présent code depuis moins de deux mois;

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

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

- 4°/- la négligence dans un service de quart ou de garde ;
- 5°/- le fait d'avoir allumé du feu sans permission ou fumé dans un endroit interdit ;
- 6°/- l'emploi non autorisé sans perte, dégradation ou abandon d'une embarcation du navire ;
- 7°/- l'absence irrégulière du bord d'un marin, lorsque son absence n'a pas eu pour conséquence de lui faire manquer le départ du navire ;
- 8°/- les larcins ou filouteries dont l'importance ne justifierait pas aux yeux de l'Autorité maritime le dépôt d'une plainte pour vol.

Lorsque l'une ou l'autre de ces fautes a été commises le capitaine instruit l'affaire dans les conditions prévues à l'article 207 alinéa 2 du présent code puis transmet le dossier ARTICLE 210. d'enquête à l'Autorité maritime.

ARTICLE 210. L'Autorité maritime, saisie dans les conditions fixées à l'article précédent, convoque immédiatement l'intéressé, le capitaine et les témoins à charge et à décharge. Elle interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés et entend le capitaine et les témoins. Si les explications fournies ne sont pas de nature à le disculper, l'Autorité maritime inflige à l'intéressé l'amende prévue à l'article 211 du présent code.

L'intéressé peut, au cours de sa comparution devant l'Autorité maritime, se faire assister d'un conseil de son choix.

ARTICLE 211. Les fautes graves contre la discipline visées à l'article 209 du présent code sont punies par l'Autorité maritime d'une amende de 1.000 à 50.000 francs pour les officiers et les passagers, de 500 à 25.000 francs pour les maîtres et hommes d'équipage.

L'Autorité maritime peut accorder le sursis, sauf aux officiers et aux passagers.

Le paiement des amendes infligées est effectuée immédiatement ou par le prélèvement sur le salaire dans les conditions prévues à l'article 141 alinéa 3 du présent code.

Les conditions dans lesquelles les amendes seront recouvrées et leurs produits affectés seront fixés par décret.

ARTICLE 212. La personne punie peut tenter un recours contre la décision rendue en matière disciplinaire par l'Autorité maritime. Ce recours doit être adressé dans un délai de deux jours francs au Ministre chargé de la Marine Marchande. Celui-ci ou la personne qu'il délègue provoque les explications de l'Autorité maritime, celles du prévenu et tous les témoignages supplémentaires qu'il juge utiles, puis il statue par décision motivée. Le recours n'est pas suspensif.

ARTICLE 213. Le Ministre chargé de la Marine Marchande peut, pour faute contre l'honneur, pour faute dans l'exercice de la profession ou pour incapacité physique, prononcer contre tout marin breveté, diplômé ou certifié ou tout pilote commissionné, soit directement dans le cas de condamnation devenue définitive à une peine afflictive ou infamante, soit dans tous les autres cas après avis d'un Conseil de Discipline, .....

le retrait temporaire ou définitif, partiel ou total des droits et prérogatives afférents à la nature du brevet, du diplôme, du permis, du certificat ou de la commission de pilote dont il est titulaire.

Lorsque le marin déféré au Conseil de Discipline est titulaire de brevet, diplômes, permis ou certificat délivrés par un gouvernement étranger, il perd le droit d'exercer le commandement ou les fonctions d'officier sur les navires dahoméens.

Tout marin qui est déféré devant un Conseil de Discipline perd de ce fait, et jusqu'à ce qu'il ait statué à son égard. L'exercice des droits et prérogatives afférents à la nature de son titre, sauf décision spéciale du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Les règles concernant la constitution, la composition, le fonctionnement du Conseil de Discipline et le mode d'exécution des décisions intervenues sont fixées par Arrêté.

ARTICLE 214. Le Ministre chargé de la Marine Marchande peut, pour faute grave dans l'exercice de la profession interdire à toute personne soit définitivement, soit temporairement, l'exercice de toute fonction à bord qui serait incompatible avec l'incapacité professionnelle ou l'inconduite de l'intéressé, l'interdiction définitive de toute fonction entraînant la radiation définitive des Matricules, comme prévue à l'article 115 du présent code.

L'intéressé est entendu au cours de la procédure et la sanction ne peut être prononcée qu'après avis du Conseil de Discipline visé à l'article 213 du présent code.

### CHAPITRE 3.- DES DELITS ET CRIMES MARITIMES.

#### SECTION 1 : Des délits et crimes concernant la police intérieure du navire.

ARTICLE 215. Est puni d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 5.000 à 250.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout officier, maître ou homme d'équipage qui se rend coupable d'absence irrégulière du bord lorsque son absence a eu pour conséquence de lui faire manquer le départ du navire.

ARTICLE 216. Tout capitaine qui, hors le cas de force majeure, rompt son engagement et abandonne son navire avant d'avoir été remplacé est puni d'un emprisonnement de dix jours à deux ans si le navire se trouvait en sûreté dans un port et d'un emprisonnement de un à deux ans si le navire était sur rade foraine ou en mer.

ARTICLE 217. Est puni d'une amende de 25.000 à 250.000 francs tout capitaine qui ne se tient pas en personne sur son navire à l'entrée et à la sortie des ports, havres, rades ou rivières.

ARTICLE 218. Tout capitaine, officier ou maître qui abuse de son autorité ou qui ordonne ou tolère un abus d'autorité vis-à-vis d'une personne embarquée, est puni d'une amende de 25.000 à 250.000 francs et d'un emprisonnement de dix jours à six mois, ou de l'une de ces peines seulement.

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

Tout capitaine, officier ou maître qui, hors les motifs légitimes visés à l'article 206 a usé ou fait user de violence dans l'exercice ou l'occasion de l'exercice de ses fonctions conformément aux dispositions du Code Pénal relatives aux violences commises par les fonctionnaires ou officiers publics dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions.

Dans les cas prévus aux deux paragraphes précédents la peine peut être doublée si les outrages ou violences ont été exercées contre un mineur.

ARTICLE 219. Est puni pour chacune des infractions visées ci-après d'une amende de 25.000 à 125.000 francs tout capitaine qui refuse ou néglige sans motif légitime :

- 1°- de faire les constatations requises en cas de délit ou crime commis à bord ;
- 2°- d'assurer les obligations qui lui incombent en application du chapitre 11 du titre III du présent code.
- 3°- de tenir régulièrement le journal du bord, le livre de discipline et autres documents réglementaires.

ARTICLE 220. Est puni de la peine prévue par l'article 147 du Code Pénal tout capitaine, officier, maître ou homme d'équipage qui inscrit frauduleusement sur les documents du bord des faits altérés ou contraires à la vérité.

ARTICLE 221. Est puni d'un emprisonnement de dix jours à six mois tout capitaine qui favorise, par son consentement, l'usurpation de l'exercice du commandement à son bord.

La même peine d'emprisonnement, à laquelle il peut être jointe une amende de 25.000 à 250.000 francs est prononcée contre toute personne qui a pris indûment le commandement d'un navire et contre l'armateur qui serait son complice.

ARTICLE 222. Toute personne embarquée autre que le capitaine qui commet ou tente de commettre, dans une intention coupable et à l'insu de l'armateur, un acte de fraude ou de contrebande de nature à entraîner une condamnation pénale pour l'armement, est punie d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 25.000 à 250.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

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

ARTICLE 223. Est puni de cinq à dix ans de travaux forcés tout capitaine qui dans une intention frauduleuse, détourne à son profit le navire dont la conduite lui est confiée ou qui, volontairement et dans une intention criminelle, fait fausse route ou détruit sans nécessité tout ou partie de la cargaison, des navires ou des effets du bord.

ARTICLE 224. Est puni de la peine prévue à l'article précédent tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse, se rend coupable des faits visés à l'article 236 du Code de Commerce ou qui vend, hors le cas où il est autorisé à le faire par l'armateur, le navire dont il assure le commandement, ou qui opère des déchargements en contravention à l'article 248 dudit Code.

ARTICLE 225. Toute personne embarquée qui supprime intentionnellement ou conserve abusivement une lettre qui lui est confiée pour être remise à une autre personne embarquée sur le même navire au lieu de la faire parvenir au destinataire ou qui, dans les mêmes conditions, ouvre une lettre confiée à ses soins, est punie d'un emprisonnement de dix jours à trois mois, ou d'une amende de 25.000 à 125.000 francs.

ARTICLE 226. Toute personne embarquée qui altère des marchandises faisant partie de la cargaison est punie des peines prévues à l'article 387 du Code Pénal.

ARTICLE 227. Toute personne embarquée qui altère volontairement les vivres, boissons ou autres objets de consommation par le mélange de substances non malfaisantes est punie d'un emprisonnement de dix jours à six mois.

S'il y a eu emploi de substances maléfaisantes la peine est de deux à 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 228. Toute personne embarquée qui volontairement détourne, détériore ou vend un objet utile à la navigation, à la manoeuvre ou à la sécurité du navire, ou qui vend des vivres embarqués pour le service du bord, est punie d'un emprisonnement de un mois à deux ans et d'une amende de 25.000 à 125.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

ARTICLE 229. Les vols commis à bord sont punis conformément aux dispositions du Code Pénal.

Toutefois les circonstances aggravantes prévues par les paragraphes 3 et 4 de l'article 386 du Code Pénal ne modifient pas la nature de l'infraction qui reste un simple délit puni par les peines prévues à l'article 401 du Code Pénal.

Les dispositions précédentes ne font pas obstacle à l'application de l'article 209, 8° du présent Code.

ARTICLE 230. Tout marin qui, devant l'Autorité maritime après avoir reçu des avances sur salaires s'abstient sans motif légitime de prendre son service à bord et ne se met pas en mesure de rembourser immédiatement les sommes qui lui ont été avancées est puni des peines prévues à l'article 406 du Code Pénal pour abus de confiance.

ARTICLE 231. Est punie d'un emprisonnement de dix jours à un mois et d'une amende de 5.000 à 125.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne embarquée coupable d'avoir introduit à bord de l'alcool ou des boissons spiritueuses ou d'en avoir facilité l'introduction à bord sans l'autorisation expresse du capitaine.

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

ARTICLE 232. Est puni de 5.000 à 50.000 francs d'amende toute personne embarquée trouvée en état d'ivresse à bord lorsque l'ivresse a lieu pendant le service ou est suivie de désordre. La peine peut être portée au double en cas d'ivresse habituelle.

Est punie d'une amende de 25.000 à 125.000 francs tout capitaine trouvé en état d'ivresse à bord ou tout pilote qui aurait entrepris ou tenté de conduire, en état d'ivresse, un navire.

ARTICLE 233. Est puni d'une amende de 25.000 à 125.000 francs et d'un emprisonnement de dix jours à six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout officier, maître ou homme d'équipage qui se rend coupable d'outrage par parole, geste ou menace envers un supérieur.

ARTICLE 234. Est punie des peines prévues à l'article 230 du Code Pénal toute personne embarquée qui se rend coupable de voies de fait contre le capitaine sans qu'il en soit résulté pour celui-ci une incapacité de travail de plus de 20 jours.

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

ARTICLE 235. Est puni d'un emprisonnement de dix jours à trois mois et d'une amende de 5.000 à 50.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout homme d'équipage qui, après une sommation formelle du capitaine ou d'un officier spécialement désigné à cet effet par le capitaine a refusé d'obéir ou résisté à un ordre concernant le service.

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

ARTICLE 236. Les personnes embarquées qui, collectivement et étant armées ou non, se livrent à des violences à bord ou se soulèvent contre l'autorité du capitaine et refusent après une sommation formelle de rentrer dans l'ordre sont punies : les officiers ou maîtres des travaux forcés à temps et les autres personnes embarquées de la réclusion.

Les personnes qui ne remplissent pas à bord un emploi salarié sont punies comme les officiers ou les 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 prêtent assistance est considérée comme un acte de légitime défense.

ARTICLE 237. Toute personne impliquée dans un complot ou dans un attentat contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine est punie les officiers et les maîtres, de la peine des travaux forcés à temps, et les autres personnes embarquées de la peine de la réclusion.

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

ARTICLE 238. La troisième faute grave et les fautes graves subséquentes contre la discipline commises au cours du même embarquement sont considérées comme délit et punies d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 5.000 à 100.000 francs, ou de l'une de ces peines seulement.

ARTICLE

Toutefois, lorsque la nature de la faute et les circonstances qui l'ont accompagnée ne paraissent pas suffisantes à l'Autorité maritime pour lui permettre de saisir le Procureur de la République, l'Autorité maritime peut conserver à l'infraction son caractère de faute grave et infliger à son auteur une amende disciplinaire.

SECTION 2.- Des délits et crimes concernant la police de la Navigation.

ARTICLE 239. Toute personne, même étrangère, embarquée sur un navire dahoméen ou étranger, qui, dans les eaux maritimes et jusqu'à la limite des eaux territoriales, ne se conforme pas aux règlements ou aux ordres émanant de l'Autorité maritime et relatifs, soit à la police des eaux et rades, soit à la police de la navigation maritime, soit à la sécurité de la navigation, est punie d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 25.000 à 250.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

La même peine est encourue par toute personne embarquée sur un navire dahoméen qui, hors des eaux territoriales du Dahomey ne se conforme pas aux ordres régulièrement donnés par l'une des Autorités visés au chapitre 1er du Titre I du présent Code ou par le Commandant d'un navire de guerre de la République du DAHOMEY.

Si les infractions au présent article sont commises en temps de guerre, la peine peut être triplée.

ARTICLE 240. Tout capitaine requis par l'Autorité compétente, comme il est dit à l'article 278 du présent Code, qui, sans motif légitime refuse de se charger du dossier de l'enquête ou des pièces à conviction, ou d'assurer le transport d'un prévenu, ou qui ne livre pas le prévenu ou le dossier confié à ses soins à l'Autorité maritime désignée pour les recevoir, est puni d'une amende de 25.000 à 250.000 francs sans préjudice, s'il y a lieu, en cas d'évasion ou de complicité d'évasion, de l'application aux personnes embarquées, au capitaine et au prévenu des dispositions des articles 237 à 243 du Code Pénal.

ARTICLE 241. Est puni d'une amende de 25.000 à 250.000 francs tout capitaine ou armateur qui, sans motif légitime, refuse de déférer à la réquisition de l'Autorité maritime pour rapatrier des nationaux dahoméens au Dahomey.

ARTICLE 242. Tout capitaine qui, en mer, n'obéit pas à l'appel d'un navire de guerre de la République du Dahomey et le contraint à faire usage de la force est puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de 25.000 à 250.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

ARTICLE 243. Tout capitaine ou armateur qui enfreint les obligations qui incombent à l'armement concernant, soit les soins à donner aux marins malades ou blessés, soit le rapatriement et la conduite de ces marins ainsi qu'il est prévu au Chapitre 5 du Titre IV du présent Code, est puni d'un emprisonnement de dix jours à deux mois et d'une amende de 25.000 à 250.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

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

ARTICLE 244. Est puni d'une amende de 25.000 à 250.000 francs, pour chaque infraction constatée, tout propriétaire ou armateur qui ne se conforme pas aux prescriptions du présent Code relatives à la réglementation du travail, de la nourriture et du couchage, des congés et repos, des salaires minima à bord des navires, et aux prescriptions des règlements pris pour leur application.

Est puni de la même peine sans préjudice des mesures disciplinaires prévues par l'article 213, 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 le propriétaire ou l'armateur s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de cet armateur ou propriétaire.

Les peines prévues aux deux 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 les faits réprimés par le présent article.

ARTICLE 245. Toute personne qui, sur un navire dahoméen, exerce sans l'autorisation de l'Autorité maritime et hors le cas de force majeure, soit le commandement du navire, soit toute autre fonction, sans satisfaire aux conditions exigées par les règlements maritimes, est punie d'un emprisonnement de dix jours à un an et d'une amende de 25.000 à 250.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

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

ARTICLE 246. Est puni d'une amende de 25.000 à 250.000 francs tout armateur ou propriétaire qui ne se conforme pas aux règlements relatifs à l'immatriculation des navires.

ARTICLE 247. Tout propriétaire ou armateur qui ne se conforme pas aux règlements relatifs à la dahoméisation des navires ou se rend coupable d'une dahoméisation frauduleuse est puni d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 100.000 à 5.000.000 de francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

ARTICLE 248. Toute personne qui se livre à une navigation maritime sans être munie, conformément aux règlements, de l'un des titres de navigation prévus par le Chapitre 7 du Titre III du présent Code ou qui n'exhibe pas ce document à la première réquisition des autorités qualifiées, est punie d'une amende de 25.000 à 250.000 francs si le navire a une jauge brute dépassant 25 tonneaux, de 10.000 à 100.000 francs dans le cas contraire.

Pour l'application des dispositions de l'alinéa précédent, est considérée comme navigant sans titre la personne titulaire d'un titre dont la validité est périmée ou la nature inadéquate.

ARTICLE 249. Tout capitaine ou armateur 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, d'une amende de 25.000 à 125.000 francs.

Les mêmes peines sont encourues pour chaque passager admis à bord sans avoir été inscrit soit à la suite du rôle d'équipage soit sur une liste annexée au rôle et dont le double est déposé entre les mains de l'Autorité maritime.

ARTICLE 250. Sauf le cas prévu à l'alinéa suivant, est puni d'une amende de 50.000 à 1.000.000 de francs tout armateur ou propriétaire de navire qui enfreint les prescriptions du Chapitre 8 du Titre III du présent Code ou celles des règlements pris pour leur application.

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

Le capitaine qui a commis l'une des infractions prévues et réprimées au présent article est passible des mêmes peines. Le maximum de la peine est toutefois réduit au quart s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de l'armateur ou du propriétaire.

Les consignataires qui se sont abstenus d'effectuer en temps prescrit par les règlements la déclaration de partance des navires étrangers sont passibles d'une amende de 5.000 à 25.000 francs.

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

ARTICLE 251. Toute personne qui contracte ou tente de contracter un engagement maritime en produisant sciemment de fausses pièces d'identité ou de fausses pièces professionnelles maritimes est punie d'un emprisonnement de six jours à six mois et d'une amende de 25.000 à 125.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

L'obtention ou la détention frauduleuse, de même que le trafic des pièces d'identité ou professionnelles maritimes est punie de la même peine.

ARTICLE 252. Toute personne autre les fonctionnaires et agents des services publics qui pénètre à bord d'un navire sans autorisation du capitaine ou de l'armateur ou sans y être appelée par les besoins de l'exploitation est punie d'une amende de 5.000 à 25.000 francs.

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

ARTICLE 253. Toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée est punie d'une amende de 25.000 à 125.000 francs et d'un emprisonnement de dix jours à six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice du remboursement éventuel du prix du passage.

Est punie de la même peine toute personne qui, soit à bord, soit à terre, a favorisé l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin, l'a dissimulé ou lui est venue en aide à l'insu du capitaine. 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 dans l'année, l'amende sera doublée et l'emprisonnement de six mois à deux ans. La peine sera du double du maximum à l'égard des personnes qui se sont groupées pour favoriser les embarquements clandestins.

ARTICLE 254. Les frais de refoulement hors du territoire des passagers clandestins de nationalité étrangère sont imputés au navire à bord duquel ils auront été introduits sur le territoire du Dahomey, quelle que soit la nationalité de ce navire.

ARTICLE 255. Toute personne embarquée qui, à l'insu du capitaine, introduit sur un navire en vue de les faire transporter des marchandises non inscrites au manifeste est punie d'une amende de 25.000 à 125.000 francs et d'un emprisonnement de dix jours à six mois, ou de l'un de ces deux peines seulement, sans préjudice du droit du capitaine de faire payer le prix du transport ou de jeter à la mer les marchandises indûment chargées, dans les conditions prévues à l'article 130 du présent Code.

ARTICLE 256. Tout capitaine qui hors le cas d'empêchement légitime ne dépose pas son acte de dahoméisation, son rôle d'équipage et éventuellement son livre de discipline au bureau de l'Autorité maritime, so à dans les 24 heures de son arrivée dans un port s'il doit y rester plus de 24 heures, soit dès son arrivée s'il doit s'y séjourner moins de 24 heures, est puni d'une amende de 25.000 à 125.000 francs.

ARTICLE 257. Tout capitaine qui, à moins de motifs légitimes d'empêchement, s'abstient à son arrivée dans un port étranger ou sur une rade étrangère de se rendre à bord du navire de guerre du DAHOMEY présent dans le port ou sur cette rade, alors qu'il y a été convoqué pour raison de service, est puni d'une amende de 10.000 à 100.000 francs.

La même peine est infligée lorsque le salut à un navire de guerre du DAHOMEY n'est pas effectué.

ARTICLE 258. Tout capitaine ou armateur qui ne se conforme pas aux règlements prévus par le Chapitre 5 du Titre III du présent Code concernant le pavillon et le signalement extérieur des navires est puni d'une amende de 25.000 à 250.000 francs.

La vente v

ARTICLE 259. Tout propriétaire ou armateur qui ne se conforme pas aux dispositions du Chapitre 6 du Titre III du présent Code relatives aux opérations de vente, d'achat ou de location de navires, ainsi qu'à celles des règlements pris pour leur application, est puni d'une amende de 25.000 à 500.000 francs.

La vente volontaire d'un navire grevé d'hypothèque à un étranger, en quelque lieu qu'elle intervienne est punie des peines de l'abus de confiance.

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

ARTICLE 260. Tout capitaine ou armateur qui ne se conforme pas aux dispositions des Chapitres 2 et 4 du Titre IV du présent Code concernant l'importance, la qualité ou la nationalité des effectifs à bord, ainsi qu'à celles des règlements pris pour leur application, est puni d'une amende de 25.000 à 125.000 francs pour chaque infraction constatée.

ARTICLE 261. En cas de défaut de déclaration de découverte d'une épave maritime, le contrevenant est puni d'une amende de 1.000 à 50.000 francs.

Toute personne qui a détourné ou tenté de détourner, ou recelé une épave maritime est punie des peines du vol ou de rece

SECTION 3. Des crimes et délits nautiques.

ARTICLE 262. Toute personne qui échoue, perd ou détruit volontairement et dans une intention criminelle un navire quelconque, par quelque moyen que ce soit, est punie conformément aux dispositions du Code de Commerce et du Code Pénal relatives à la destruction des navires par l'effet du feu ou d'une mine.

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

ARTICLE 263. Est puni de dix jours à trois mois d'emprisonnement et d'une amende de 25.000 à 125.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine ou chef de quart qui se rend coupable d'une infraction aux règles prescrites par les règlements maritimes, soit sur les feux à allumer la nuit et les signaux à faire en temps de brume, soit sur la route à suivre, soit sur les manœuvres à exécuter en cas de rencontre d'un bâtiment.

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

ARTICLE 264. Si l'une des infractions prévues à l'article 263 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, soit un choc contre un obstacle visible et connu, soit une avarie grave du navire ou de sa cargaison, le coupable est puni de dix jours à trois mois d'emprisonnement et d'une amende de 25.000 à 250.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si l'infraction a eu pour conséquence la perte ou l'incapacité absolue d'un navire ou la perte d'une cargaison, ou si elle a entraîné soit des blessures graves soit la mort pour un ou plusieurs personnes, le coupable est puni de trois mois à deux ans d'emprisonnement et d'une amende de 50.000 à 500.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

ARTICLE 265. Toute personne de l'équipage, autre que le capitaine, le chef de quart ou le pilote, qui se rend coupable pendant son service d'un fait de négligence sans excuse, d'un défaut de vigilance ou de tout autre manquement aux obligations de son service ayant occasionné, pour un navire quelconque, soit un abordage, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave d'un navire ou de sa cargaison, est punie d'un emprisonnement de dix jours à deux mois et d'une amende de 25.000 à 125.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si l'infraction a eu pour conséquence la perte ou l'innavigabilité absolue d'un navire ou la perte d'une cargaison, ou si elle a entraîné soit des blessures graves, soit la mort pour une ou plusieurs personnes, le coupable est puni de dix jours à huit mois d'emprisonnement et d'une amende de 25.000 à 250.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

ARTICLE 266. Est puni d'une amende de 50.000 à 1.000.000 de francs et d'un emprisonnement d'un mois à deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine qui, après abordage et autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, néglige d'employer tous les moyens dont il dispose pour sauver du danger créé par l'abordage d'un autre navire, 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 navire, à son équipage et à ses passagers, et, si le navire a sombré, avant d'avoir fait tous ses efforts pour recueillir les naufragés. Si une ou plusieurs personnes ont péri par suite de la non exécution des obligations visées au présent 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 le nom de son propre navire, ceux de ses ports d'immatriculation, de départ et de destination, est puni d'une amende de 25.000 à 125.000 francs et d'un emprisonnement de dix jours à trois mois, ou de l'une de ces deux peines seulement.

ARTICLE 267. Est puni d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 25.000 à 250.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine qui, en cas de danger, abandonne son navire pendant le voyage sans prendre l'avis des officiers et principaux de l'équipage.

Est puni d'un emprisonnement de un à deux ans et d'une amende de 50.000 à 1.000.000 de francs, ou de l'une de ces deux peines seulement, 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 ou objets les plus précieux de la cargaison.

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

ARTICLE 268. Tout capitaine qui, alors qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, ne prête pas assistance à toute personne, même ennemie, en danger de se perdre, est puni d'une amende de 50.000 à 1.000.000 de francs et d'un emprisonnement de un mois à deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Est puni de la même peine le pilote qui ne prête pas assistance à un navire contrairement aux dispositions de l'article 86 du présent Code.

ARTICLE 269. Les dispositions des articles 263 à 266 inclus sont applicables aux personnes, mêmes étrangères, qui se trouvent sur un navire étranger lorsque l'infraction a eu lieu dans les eaux maritimes et jusqu'à la limite des eaux territoriales du DAHOMEY.

ARTICLE 270. Dans le cas où l'une des infractions prévues par les articles 263 à 268 a été commise par une personne exerçant le commandement dans les conditions irrégulières déterminées par l'article 245 du présent Code, la peine est portée au double.

SECTION 4 : De la piraterie.

ARTICLE 271. Seront poursuivis et jugés comme pirates :

- 1° - tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire armé militairement et navigant sans avoir été muni pour le voyage d'un passeport, rôle d'équipage, commissions ou autres actes constatant la légitimité de l'expédition ;
- 2° - tout capitaine d'un navire armé militairement et porteur de commissions délivrées par deux ou plusieurs puissances ou Etats différents ;
- 3° - tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire battant pavillon du DAHOMEY, lequel commettrait à main armée des actes de déprédation ou de violence, soit envers des navires dahoméens ou des navires d'une puissance avec laquelle le DAHOMEY ne serait pas en état de guerre, soit envers les équipages ou chargements de ces navires ;
- 4° - tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire étranger lequel, hors l'Etat de guerre et sans être pourvu de lettres de marque ou de commissions régulières, commettrait les actes visés à l'alinéa précédent envers des navires dahoméens, leurs équipages ou chargements ;
- 5° - le capitaine et les officiers de tout navire quelconque qui auraient commis des actes d'hostilité sous un pavillon autre que celui de l'Etat dont ledit navire aurait commission ;
- 6° - tout dahoméen qui, ayant obtenu, même avec l'autorisation du Gouvernement, commission d'une puissance étrangère pour commander un navire armé militairement, commettrait des actes d'hostilité envers des navires dahoméens, leurs équipages ou leurs chargements ;
- 7° - tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire dahoméen qui tenterait de s'emparer dudit navire par fraude ou violence envers le capitaine ;

8° - tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire dahoméen qui le livrerait à des pirates ou à l'ennemi.

ARTICLE 272. Quiconque aura été déclaré coupable du crime de piraterie sera puni de la peine de mort, des travaux forcés ou de la réclusion.

Les mêmes peines sont applicables aux passagers qui participeraient aux actes visés à l'article 271 du présent Code ou en seraient les auteurs.

La vente des navires capturés pour cause de piraterie sera, en outre, ordonnée par le Tribunal au profit de l'Etat.

SECTION 5 : Des infractions à l'Organisation Générale des Transports et à la navigation réservée au pavillon national.

ARTICLE 273. Est puni d'une amende de 100.000 à 5.000.000 de francs :

- 1° - tout armateur ou propriétaire de navire qui enfreint les dispositions du chapitre 1er du titre VI du présent Code et celles des règlements pris pour leur application.
- 2° - tout armateur ou propriétaire qui enfreint les dispositions mises dans le cadre du chapitre 3 du titre II du présent Code.

SECTION 6 : De la compétence et de la procédure en matière de délits et de crimes maritimes.

ARTICLE 274. Les crimes et délits prévus et réprimés par les dispositions des sections 1 à 5 du présent chapitre sont recherchés et constatés soit sur la plainte de toute personne intéressée, soit d'office :

- 1° - par les capitaines des navires à bord desquels ils ont été commis ;
- 2° - par les représentants qualifiés de l'Autorité maritime ;
- 3° - par les officiers de police judiciaire ;
- 4° - par les officiers et officiers mariniens commandant les bâtiments ou embarcations de la République du DAHOMEY, les gendarmes, les officiers et maîtres de port, les agents des Douanes et les autres fonctionnaires spécialement habilités à cet effet

ARTICLE 275. Les procès-verbaux, dûment signés, établis par les officiers et agents énumérés à l'article 274 du présent code, font foi jusqu'à preuve du contraire.

Ils ne sont pas soumis à l'affirmation. Ils sont, dans tous les cas, transmis par leurs auteurs à l'Autorité maritime.

ARTICLE 276. Les procès-verbaux d'enquête établis par le capitaine, en cas de crime ou délit constaté à bord, sont adressés, en même temps que le Livre de Discipline du navire, à l'Autorité maritime du premier port où le navire fait escale ou du premier port d'escale où se trouve une Autorité maritime.

En cas de nécessité, le capitaine peut faire arrêter préventivement l'inculpé. L'emprisonnement préventif est subordonné à l'observation des prescriptions de l'article 206 du présent Code.

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

Le capitaine ou le pilote, suivant le cas, est en outre tenu, après toute perte de navire, abordage, échouement et, généralement tout accident de mer, de déposer une copie de son rapport de mer entre les mains de l'Autorité maritime, dès qu'il peut le faire, tant à l'étranger qu'au DAHOMEY.

ARTICLE 277. Au DAHOMEY, l'Autorité maritime, saisie par le capitaine ou l'un des officiers ou agents énumérés à l'article 274 du présent Code, ou agissant d'office, complète s'il y a lieu l'enquête effectuée par le capitaine, ou procède, dès qu'elle a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire. Elle saisit ensuite le Procureur de la République dans les conditions prévues aux articles ci-après, sauf si elle estime que les faits ne constituent qu'une faute de discipline.

ARTICLE 278. Hors du DAHOMEY, l'Autorité maritime saisie par le capitaine ou l'un des officiers ou agents énumérés à l'article 274 du présent Code, ou agissant d'office, complète l'enquête effectuée par le capitaine ou procède, dès qu'elle a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire.

Elle statue ensuite dans les conditions indiquées ci-après :

1° - Si le navire doit prochainement aborder dans un port dahoméen, elle prononce soit le maintien de l'inculpé en liberté provisoire, avec continuation du service si l'intéressé fait partie de l'équipage, soit son incarcération sur le navire.

Dans tous les cas le dossier de l'affaire est confié, sous pli-fermé et scellé, au capitaine du navire pour être remis dès l'arrivée du navire dans un port du DAHOMEY, à la disposition de l'Autorité maritime qui en saisit le Procureur de la République.

2° - Si le navire ne doit pas prochainement aborder dans un port dahoméen, l'Autorité maritime débarque administrativement le prévenu, procède sur place, s'il y a lieu, à son incarcération provisoire et prend aussitôt que possible les mesures nécessaires pour assurer son rapatriement dans un port du DAHOMEY, soit en qualité de marin gagnant son passage, soit comme passager, soit en état d'incarcération.

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

Dans tous les cas, le dossier de l'affaire est confié au capitaine ou aux capitaines des navires qui effectuent le rapatriement, comme dans le cas précédent.

- 3° - Si le prévenu est en fuite, ou si, le navire ne devant pas aborder prochainement dans un port du DAHOMEY, le caractère de l'infraction ne semble pas nécessiter une répression immédiate, l'Autorité maritime locale se borne à adresser le dossier de l'affaire à l'Autorité maritime du DAHOMEY qui saisit le Procureur de la République.
- 4° - Enfin, si l'Autorité maritime estime que les faits incriminés ne constituent qu'une faute de discipline, elle inflige au prévenu une peine disciplinaire.

Les frais nécessités par le transport du prévenu débarqué par l'Autorité maritime et rapatrié par tout autre moyen que le navire auquel il appartient sont remboursés à l'armateur par l'Etat, sauf recours de ce dernier contre le condamné.

ARTICLE 279.

Lorsque le crime ou délit a été commis par le capitaine ou avec sa complicité, l'Autorité maritime procède, dès qu'elle a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire et statue comme suit :

- 1° - Si le crime ou délit a été commis ou découvert hors du DAHOMEY, l'Autorité maritime locale adresse le dossier de l'affaire, sous pli scellé et fermé, à l'Autorité maritime du DAHOMEY qui saisit le Procureur de la République.

Dans les mêmes circonstances et si la gravité des faits incriminés ou la sécurité du navire, de l'équipage ou des passagers lui semblent l'exiger, l'Autorité maritime locale peut prononcer l'incarcération provisoire du capitaine ou son renvoi dans un port du DAHOMEY et elle prend alors, autant que possible en accord avec l'armateur, les mesures nécessaires à son remplacement. Les dispositions du dernier alinéa de l'article 278 sont applicables en ce qui concerne le rapatriement du prévenu.

- 2° - Si le crime ou délit a été commis ou découvert au DAHOMEY, l'Autorité maritime saisit le Procureur de la République près le Tribunal dont elle relève.

ARTICLE 280.

Il appartient au Procureur de la République de poursuivre, s'il y a lieu, les crimes et délits commis à bord des navires dahoméens.

Le Ministère Public ne peut engager les poursuites qu'au vu des conclusions de l'Autorité maritime ou à l'expiration d'un délai de quinze jours après qu'il aura réclamé ces conclusions par lettre recommandée.

L'Autorité maritime doit, si elle le demande, être entendue par le Tribunal.

ARTICLE 281. La partie lésée a, pour tout crime ou délit, le droit de se porter partie civile devant les juridictions de droit commun conformément aux textes en vigueur.

Toutefois, elle ne peut donner citation directement au prévenu devant le Tribunal compétent mais doit saisir le juge d'instruction.

ARTICLE 282. La juridiction compétente est celle, soit de la résidence de l'inculpé, soit du port où il a été débarqué, soit du lieu où il a été appréhendé, soit enfin du port d'immatriculation du navire.

#### CHAPITRE 4.- DES INFRACTIONS EN MATIERE DE PECHE MARITIME.

##### SECTION 1 : Des délits concernant la réglementation administrative des Pêches Maritimes et des activités annexes.

ARTICLE 283. Est puni d'une amende de 20.000 à 1.000.000 de francs et d'un emprisonnement de dix jours à six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque contrevient aux dispositions prévues aux articles 190 et 191 du présent Code.

Lorsqu'il s'agit d'établissements de pêcheries, viviers, parcs à huîtres, moules, coquillages ou autres animaux marins, l'Autorité maritime peut ordonner en outre l'enlèvement ou la destruction immédiate, aux frais des contrevenants, des installations construites sans autorisation.

ARTICLE 284. L'Autorité maritime procède à la saisie et à la mise en vente immédiate au profit de l'Etat des produits de la pêche des contrevenants aux dispositions de l'article précédent.

ARTICLE 285. En cas de récidive dans les deux ans à l'une quelconque des infractions réprimées par l'article 283, le contrevenant peut être condamné au double de la peine d'amende.

En outre, les embarcations, navires, installations et engins utilisés sont saisis par l'Autorité maritime et le Tribunal peut prononcer leur confiscation et leur mise en vente au profit de l'Etat.

ARTICLE 286. Est puni d'une amende de 20.000 à 1.000.000 de francs et d'un emprisonnement de dix jours à six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque contrevient aux dispositions réglementaires édictées en application de l'article 192 du présent Code.

L'Autorité maritime peut, en outre, ordonner soit la destruction, soit la mise en vente au profit de l'Etat des produits ou lots qui ne répondent pas aux normes fixées.



ARTICLE 290. Les procès-verbaux établis par les agents énumérés à l'article précédent font foi jusqu'à preuve du contraire. Ils ne sont pas soumis à l'affirmation.

Les procès-verbaux sont transmis directement par leurs auteurs à l'Autorité maritime qui saisit le Procureur de la République près le Tribunal dont relève sa résidence.

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

ARTICLE 291. Le Ministère Public ne peut engager les poursuites qu'au vu des conclusions de l'Autorité maritime ou à l'expiration d'un délai de quinze jours après qu'il aura réclamé ces conclusions par lettre recommandée.

L'Autorité maritime doit, si elle le demande, être entendue par le Tribunal.

ARTICLE 292. La partie lésée a le droit de se porter partie civile devant le Tribunal, conformément aux textes en vigueur.

Toutefois, elle ne peut donner citation directement au prévenu et doit saisir le juge d'instruction.

ARTICLE 293. Pour tous les délits de pêche, l'Autorité maritime peut transiger avec les délinquants dès lors qu'ils ne sont pas considérés comme récidivistes.

Le montant de la transaction, qui ne peut être opérée qu'avant jugement, est, au minimum celui du montant de la peine d'amende encourue par le délinquant.

SECTION 2 : Des infractions à la réglementation économique et professionnelle des Pêches Maritimes et des Activités Annexes.

ARTICLE 294. Les infractions aux dispositions des règlements pris en matière économique en application de l'article 193 du présent Code sont passibles de sanctions administratives ou de sanctions pénales, les deux ordres de sanction pouvant être cumulés ou disjoints.

ARTICLE 295. Les sanctions administratives varient selon l'activité exercée par l'auteur de l'infraction :

- 1° - s'il s'agit d'un armateur ou d'un pêcheur, elles consistent dans le retrait temporaire ou même définitif du rôle d'équipage ou du brevet ou titre de commandement à la pêche ;
- 2° - s'il s'agit d'un professionnel, artisan, commerçant ou industriel pratiquant l'une ou l'autre des activités annexes de la pêche, elles consistent dans le retrait temporaire ou définitif des cartes professionnelles obligatoires pour l'exercice de l'activité considérée ou dans la fermeture temporaire ou définitive de l'entreprise ou de l'établissement.

Les sanctions administratives sont prononcées par l'Autorité maritime, après une enquête contradictoire, selon des modalités et dans des conditions déterminées par décret.

ARTICLE 296.- Les sanctions pénales consistent en amende de 10.000 à 500 000 francs.

ARTICLE 297.- Les infractions aux règlements édictés par les organismes professionnels créés en application des dispositions de l'article 193 du présent Code sont, lorsque lesdits règlements ont été approuvés par l'Autorité maritime, passibles des sanctions administratives prévues à l'article 295 du présent Code et prononcées dans les conditions prévues à cet article.

ARTICLE 298.- Ont qualité pour rechercher et constater les infractions prévues aux articles précédents les officiers et agents énumérés à l'article 289 du présent Code et dans les conditions prévues par ledit article.

Les procès-verbaux sont transmis à l'Autorité maritime qui saisit, s'il y a lieu le Procureur de la République près le Tribunal de sa résidence.

Le Ministère Public ne peut, en aucun cas, engager les poursuites sans l'avis conforme de l'Autorité Maritime.