

## EXPOSÉ DE PRÉSENTATION

de la loi n° 10/63 du 12 janvier 1963

### **code de la marine marchande gabonaise**

Vu le protocole d'accord particulier, en date du 15 juillet 1960, portant transfert à la République Gabonaise des compétences de la Communauté franco-africaine, il appartenait au Gouvernement gabonais d'élaborer les textes législatifs nécessaires à la mise en place des institutions nouvelles.

Dans ce cadre il lui incombait de présenter une loi nouvelle portant « CODE DE LA MARINE MARCHANDE GABONAISE », texte qui condense tout au long de ses 234 articles les dispositions devant servir de fondement et de statut juridique à la flotte de commerce et de pêche gabonaise.

Etant donné le caractère original et l'importance de cette loi, il est apparu nécessaire d'exposer en quelques pages les raisons qui ont motivé son élaboration et de commenter ses dispositions essentielles du triple point de vue juridique, économique et administratif.



### GENESE DE LA LOI

Quoique disposant d'une importante frontière maritime et de rades portuaires importantes présentant

la sécurité désirable, et malgré le développement de ses activités industrielles et minières ayant entraîné une intensification des transports par voie maritime, le Gabon est demeuré jusqu'alors totalement dépourvu de flotte marchande.

Sans doute les raisons d'un tel état de choses sont-elles multiples. Il est inconcevable toutefois que, parallèlement au développement des échanges extérieurs, une flotte de commerce gabonaise, même embryonnaire, ne se soit pas créée à l'image des flottes des autres nations maritimes de l'Union Africaine et Malgache, avec une certaine participation de capitaux étrangers.

Les causes essentielles d'une telle carence doivent être recherchées dans l'inexistence d'un Pavillon maritime gabonais et dans l'absence de dispositions légales garantissant l'exploitation des navires armés sous ce pavillon tout en tenant compte des impératifs propres à la navigation internationale, à l'armement et à la profession de marin.

Nous rappellerons, en effet, que, jusqu'à l'entrée en vigueur du nouveau Code, les navires armés au Gabon demeuraient régis par une série de décrets de décembre 1911 sur la Marine marchande dans les Territoires français d'outre-mer.

En outre, un décret du 17 octobre 1929 a rendu applicable outre-mer la loi française du 17 décembre 1926 portant Code disciplinaire et pénal de la Marine marchande, tandis qu'une décision du 30 avril 1931 rendait applicable outre-mer le décret du 19 mars 1927 sur les accidents de mer.

Ignorant les servitudes particulières du métier de marin, la loi du 13 décembre 1952 portant Code du travail outre-mer et, dernièrement, la loi n° 88/61 du 4 janvier 1962 instituant un Code du travail de la

République Gabonaise, continuaient, par ailleurs, à régler les rapports entre l'armateur considéré comme simple employeur et le marin considéré comme ouvrier salarié.

Il n'existait, en conclusion, à l'accession du Gabon à l'indépendance aucune législation maritime nationale, mais seulement une série de dispositions (d'origine étrangère) disparates, archaïques, bien souvent dépassées ou inadaptées, et en tout état de cause impropres à la création d'une Flotte de commerce nationale.

Dans le domaine des institutions, le seul organisme existant était un Service français de l'Inscription maritime pour l'A.E.F-Cameroun, siégeant à Douala, investi au premier chef d'une fonction de représentation maritime et concourant accessoirement au règlement des problèmes maritimes gabonais en vertu de conventions internationales.

Les fonctions de chef de Circonscription maritime, à Libreville, ont été reprises en 1962 par le chef du Service maritime et fluvial du Gabon, dépendant du Ministère des Travaux publics et des Transports et chargé de jeter les bases des nouveaux services gabonais de la Marine marchande (Inscription maritime).

Dès mars 1962, une commission désignée par arrêté et formée d'experts des départements ministériels intéressés, fut chargée de l'élaboration des premiers « livres » du nouveau « CODE ADMINISTRATIF DE LA MARINE MARCHANDE ». Et ce, en conformité avec les recommandations et dispositions déjà prises par les experts de l'O.A.M.C.E. chargés de l'étude des problèmes communs de navigation, tendant à l'harmonisation des législations maritimes.

Le Gouvernement a ainsi manifesté sa ferme intention de faire table rase du passé et de doter le pays, dans un domaine dont l'importance économique ne

cesse de croître, d'institutions modernes et comparables à celles des grandes nations maritimes.

En s'inspirant des dispositions édictées en d'autres pays, et dans le cadre des attributions qui lui sont dévolues, à savoir :

— Statut juridique, immatriculation et nationalité des navires ;

— Sécurité de la navigation, assistance et sauvetage en mer ;

— Travail maritime, organisation de la profession, régime disciplinaire et statut social des marins ;

— Pêches maritimes et de manière générale tous problèmes relevant traditionnellement de l'Inscription maritime.

Le Service chargé de la Marine marchande s'est attaché à élaborer une législation aussi complète et adaptée que possible aux nécessités du trafic international, de la protection sociale des travailleurs, de la défense des eaux territoriales et du développement d'un Armement gabonais de commerce et de pêche, au besoin par investissements de capitaux étrangers dans une proportion bien déterminée.

Dès publication de cette loi, le Service responsable entreprendra l'élaboration des textes d'application nécessaires à la mise sur pied et au fonctionnement des nouvelles institutions.

— Quel est le contenu de cette loi ?

— Quels seront ses textes d'application ?

Telles sont les questions auxquelles nous allons maintenant répondre.



## LE CONTENU DE LA LOI

Il ressort de l'expérience des vieilles nations maritimes que l'administration et l'exploitation d'une flotte marchande ou de pêche posent des problèmes d'une extrême complexité touchant à la fois :

— Au droit commercial pour tout ce qui concerne l'armement proprement dit et les rapports entre chargeurs et armateurs ;

— Au droit civil, notamment en matière d'établissement d'actes de naissance, testaments ou autres actes d'état civil à bord ;

— Au droit pénal pour tout ce qui se rapporte au maintien de la discipline et de l'ordre public à bord en l'absence d'autorités de police ;

— Au droit du travail pour tout ce qui a trait à l'organisation du travail en mer, aux droits et devoirs des marins et de leurs armateurs, ainsi qu'aux modes de rémunérations et de règlement des litiges ;

— Au droit social pour tout ce qui concerne le régime particulier de protection — maintenant adopté par la plupart des nations maritimes — contre les risques d'accident, de maladie et de vieillesse des marins ;

— Au droit international public et privé pour tout ce qui a trait aux garanties et protections attachées au pavillon, au statut juridique du navire et aux relations des états-majors et équipages avec les Autorités des pays étrangers où ils sont susceptibles d'escaler ;

— Au droit administratif enfin pour tout ce qui concerne la sécurité de la navigation, la formation professionnelle, le pilotage, les diplômes et brevets

**LOI N° 10/63 du 12 janvier 1963 portant  
CODE de la MARINE MARCHANDE GABONAISE**

*L'Assemblée Nationale a délibéré et adopté,*

*Le Président de la République, Chef du Gouvernement, promulgue la loi dont la teneur suit :*

**GENERALITES**

*Champ d'application*

Les dispositions du présent Code sont applicables à tous les navires immatriculés au Gabon, aux états-majors et équipages qui y sont embarqués, ainsi qu'à toutes les personnes, quelle que soit leur nationalité, qui bien que non présentes à bord auraient commis une infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses textes d'application.

Toutefois, les navigateurs étrangers auxquels des accords de réciprocité passés entre leur pays d'origine et la République Gabonaise auront permis de naviguer à bord des navires gabonais pourront, autant que les règlements régissant leur statut le leur permettent, continuer à bénéficier des avantages qui leur sont propres.

*Définitions*

Le livre VI du présent code porte organisation administrative et financière des services de la Marine marchande et définition de l'Autorité administrative maritime.

Pour l'application de la présente loi :

Par « port d'immatriculation » d'un navire, il faut entendre le port où se trouve le service de la Marine marchande sur les registres duquel le navire est immatriculé.

Par « port d'armement » d'un navire, il faut entendre le port où se trouve le service de la Marine marchande qui a procédé à l'établissement des titres de navigation du navire considéré.

Par « quartier d'inscription » ou « d'immatriculation » d'un marin, le lieu où se trouve le chef de circonscription maritime chargé de la tenue de l'article matriculaire et de l'administration du marin considéré.

Les services de la Marine marchande à Libreville centralisent la totalité des opérations d'immatriculation d'armement ou d'inscription.

---

## LIVRE PREMIER

### LA NAVIGATION ET LE DOMAINE PUBLIC MARITIMES

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

Est considérée comme maritime la navigation effectuée en eaux fluviales lorsqu'elle est l'accessoire d'une navigation principalement effectuée en eaux maritimes.

*Art. 2. — Police de la navigation.* — Dans la partie maritime des fleuves, rivières, lagunes et canaux et en mer, jusqu'à la limite des eaux territoriales, la police de la navigation est réglementée par arrêté de l'Autorité administrative maritime.

*Art. 3. — Zones de navigation.* — Les limites des différentes zones de navigation commerciale (bornage, cabotage,

long-cours) et les conditions dans lesquelles la navigation correspondante peut être pratiquée sont fixées par arrêté de l'Autorité administrative maritime.

De même pour les trois zones de navigation à la pêche : pêche côtière, pêche au large, grande pêche.

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

*Art. 5. — Le domaine public maritime comprend :*

— Le rivage de la mer ;

— La partie maritime des fleuves et des rivières et les lagunes ou étangs salés ;

— Les eaux territoriales ;

— La zone contiguë dans laquelle la pêche et l'exploitation du sous-sol sous-marin sont réglementées.

Les eaux territoriales du Gabon sont fixées à une distance de douze milles marins à compter de la laisse de plus basse mer.

Pour les golfes, baies et rades, des décrets fixent la ligne à partir de laquelle cette limite est comptée.

Des décrets fixent également la limite de la zone contiguë.

---

## LIVRE II

### LE NAVIRE

#### CHAPITRE I. — Définition du navire de mer

*Art. 6. — Le navire de mer est l'engin flottant qui effectue à titre principal une navigation maritime.*

La qualité de navire de mer résulte de l'immatriculation du navire par les soins de l'Autorité administrative maritime.

Les capitaines demeurent chargés du commandement des navires et de toutes les responsabilités que ce commandement comporte pour eux et leurs armateurs.

*Art. 127.* — L'Autorité administrative maritime fixe les ports dans lesquels un service de pilotage est organisé.

Le pilotage est obligatoire pour tous les navires gabonais ou étrangers, sauf pour certaines catégories de navires fixées par l'Autorité administrative maritime.

*Art. 128.* — Le capitaine d'un navire soumis à l'obligation du pilotage est tenu de payer le pilote, même s'il n'utilise pas ses services, quand celui-ci justifie qu'il a fait la manœuvre pour se rendre au devant du navire.

*Art. 129.* — 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, du moment où il a pu constater le péril dans lequel se trouve ce navire. Le pilote a droit dans ce cas à la rémunération prévue à l'article 23.

*Art. 130.* — Sauf le cas de faute lourde du pilote, les accidents survenus au pilote et à l'équipage du bateau-pilote, les avaries survenues au bateau-pilote, au cours des manœuvres d'embarquement et de débarquement du pilote, sont à la charge du navire.

*Art. 131.* — Les courtiers et consignataires de navires sont personnellement responsables du paiement des droits à l'entrée et à la sortie. Ils répondent également des indemnités supplémentaires dues au pilote à la condition d'en avoir été prévenus dans le délai de soixante-douze heures après la sortie du navire.

*Art. 132.* — L'organisation générale du pilotage ainsi que les tarifs de pilotage sont fixés par arrêté de l'Autorité administrative maritime.

*Art. 133.* — La responsabilité civile du pilote ou de l'Etat au cas où le pilote est un agent de l'Etat, résultant de fautes par lui commises dans l'exercice de ses fonctions, est limitée à une somme fixée par décret.

## LIVRE V

### LA PECHE MARITIME ET L'EXPLOITATION DU DOMAINE PUBLIC MARITIME

#### CHAPITRE PREMIER. — Règlement de la pêche

*Art. 134.* — La pêche maritime consiste dans la capture, par quelque moyen que ce soit, de tout animal vivant complètement ou partiellement en mer, dans les lagunes ou dans la partie salée des fleuves, étangs et canaux.

*Art. 135.* — L'exercice de la pêche tant en mer que le long des côtes et que dans la partie des fleuves, rivières, étangs et canaux où les eaux sont salées, est soumis aux dispositions suivantes :

Des arrêtés de l'Autorité administrative maritime préparés en liaison avec le Service de l'élevage et des pêches maritimes relevant du Ministère de l'Agriculture et de la direction des Affaires économiques au Ministère de l'Economie nationale déterminent :

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

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

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

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

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

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

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

8° Les appâts défendus ;

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

Art. 136. — Il est interdit de faire usage, pour la pêche, soit de dynamite ou de tout autre explosif, soit de substances ou d'appâts pouvant énuvriquer ou détruire les poissons, crustacés et coquillages.

#### CHAPITRE II. — Zone de pêche réservée dans les eaux territoriales

Art. 137. — Dans les eaux territoriales et dans la zone contiguë, la pêche est réservée aux navires gabonais et aux navires des Etats avec lesquels des accords de réciprocité auront été passés.

Art. 138. — Les dispositions ci-dessus ne portent pas atteinte à la libre circulation reconnue aux bateaux de pêche étrangers navigant ou mouillant dans la zone de pêche réservée des eaux territoriales gabonaises.

Un arrêté de l'Autorité administrative maritime déterminera les règles spéciales de police auxquelles, dans ces cas, les bateaux de pêche devront se conformer.

#### CHAPITRE III. — Etablissements de pêche et autres formes sur domaine public maritime

Art. 139. — Les avis de l'Autorité administrative maritime et du service chargé des pêches maritimes seront réclamés en ce qui concerne les concessions des lais et relais de la mer, et leur assentiment devra être obtenu pour les autorisations relatives à la formation d'établissements de quelque nature que ce soit sur le domaine public maritime.

Art. 140. — Aucun établissement de quelque nature que ce soit, aucune pêcherie, aucun parc soit à huîtres, soit à moules, aucun dépôt de coquillages ne peuvent être formés sur le domaine public maritime sans une autorisation spéciale délivrée par l'Autorité administrative maritime après avis du service chargé des pêches maritimes.

Un arrêté de l'Autorité administrative maritime déterminera les formes suivant lesquelles cette autorisation sera accordée et pourra être révoquée.

### LIVRE VI

#### ORGANISATION ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE

Art. 141. — (L'Autorité administrative maritime). — L'expression Autorité administrative maritime au sens du présent code désigne le Ministre chargé de la Marine mar-

chande gabonaise et les fonctionnaires d'autorité auxquels il est susceptible de déléguer tout ou partie de ses pouvoirs.

Art. 142. — (Organisation des services de la Marine marchande). — Un décret fixera l'organisation des services de la Marine marchande au Gabon.

Ce même texte déterminera la liste des représentants des services de la Marine marchande dans les différents ports du Gabon et de ses correspondants locaux dans les différentes escales du territoire.

Art. 143. — (Rôle des autorités consulaires). — Hors du territoire national, les navires et les marins gabonais en escale sont administrés par les consuls du Gabon dans les ports où il en existe.

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

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

Art. 144. — (Organisation financière). — Il sera ouvert dans les écritures du Trésor du Gabon les comptes spéciaux suivants :

— Un compte des dépôts gens de mer gabonais auquel seront inscrites les sommes revenant aux marins gabonais absents ou à leurs ayants droit, ainsi que les sommes versées à titre de cautionnement par les navires étrangers ;

— Un compte d'affectation spéciale des amendes disciplinaires au fonds de secours gens de mer ;

— Un compte d'avance de rapatriement des marins délaissés hors du Gabon ainsi qu'il est dit à l'article 145 ;

— Un compte de dépôt qui constatera les opérations en recettes et dépenses relatives à la curatelle des successions maritimes ;

— Un compte de dépôt des épaves maritimes qui retracera les opérations en recettes et dépenses effectuées par les services de la Marine marchande (Autorité administrative maritime) dans les conditions prévues aux articles 43 à 46.

Un décret fixera les conditions de fonctionnement des dits comptes et le chef de service ordonnateur sur ces différents comptes (Marine marchande ou curateur aux successions et biens vacants territorialement compétent).

Art. 145. — (*Avances rapatriement*). — L'Etat fera l'avance des fonds nécessaires au rapatriement sous réquisition des marins gabonais qui auraient été délaissés sans ressources à l'étranger.

Il en sera de même pour le rapatriement des naufrages ou des prévenus.

Les frais ainsi engagés pourront être recouverts par toutes voies de droit à l'encontre des armateurs ou du marin défaillants.

## LIVRE VII

### REGIME DISCIPLINAIRE ET PENAL

#### CHAPITRE PREMIER. — *Dispositions générales*

Art. 146. — (*Champ d'application*). — Sont soumises à toutes les dispositions du présent livre :

1° Toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, inscrites sur le rôle d'équipage d'un navire gabonais immatriculé dans un port du Gabon et y ayant conservé son port d'attache, à partir du jour de leur embarquement administratif, jusque et y compris le jour de leur débarquement administratif, en quelque lieu que se trouve le navire ;

2° Toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, qui se trouvent en fait, à bord d'un navire visé à l'alinéa premier ci-dessus, soit comme pilote, soit comme passager proprement dit, soit en vue d'effectuer le voyage pendant tout le temps de leur présence sur le bâtiment ;

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

4° Les équipages gabonais ou autres qui seraient embarqués sur des navires étrangers affrétés coque nue, avec l'autorisation du Gouvernement de la République Gabonaise, ou soumis à la législation gabonaise pour quelque motif que ce soit.

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

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, les militaires et marins des armées de la République Gabonaise embarqués à quelque titre que ce soit sur un des navires visés à l'alinéa premier ci-dessus, demeurent justiciables des tribunaux militaires compétents pour tout délit ou crime prévu par le présent livre.

Art. 147. — (*Définitions*). — Pour l'application des dispositions contenues dans le présent livre :

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

L'expression d' « officier » désigne le second, les lieutenants, le chef mécanicien, le mécanicien chef de quart, les radiotélégraphistes ayant rang d'officier, le commissaire, les médecins, les marins titulaires du diplôme d'élève officier de la Marine marchande ou du brevet d'élève officier mécanicien et embarqués comme élèves officiers ainsi que toutes personnes portées comme officiers sur le rôle d'équipage.

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

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

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

L'expression « chef des services de la Marine marchande » désigne :

— Au Gabon, la personne chargée de la direction des Services maritimes, sous l'autorité du Ministre chargé de la Marine marchande. Le chef de circonscription maritime

tive maritime conformément aux dispositions du livre V du présent code. (Art. 135 à 140).

#### CHAPITRE VIII. — Piraterie

Art. 221. — (*Illégitimité de la navigation*). — Seront poursuivis et jugés comme pirates :

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

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

Art. 222. — (*Actes de violence envers les navires*). — Seront poursuivis et jugés comme pirates :

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

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

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

Art. 223. — (*Gabonais ayant obtenu commission d'une puissance étrangère*). — Sera également poursuivi et jugé comme pirate tout Gabonais qui, ayant obtenu, même avec l'autorisation du Gouvernement, commission d'une puissance étrangère pour commander un navire armé, commettrait des actes d'hostilité envers des navires gabonais ou d'Etats auxquels des droits équivalents ont été reconnus, leurs équipages ou leurs chargements.

Art. 224. — (*Faits de s'emparer d'un navire par la violence*). — Seront poursuivis et jugés comme pirates :

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

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

Art. 225. — Dans le cas prévu par le paragraphe premier de l'article 221, les pirates seront punis, à savoir : les capitaines, chefs et officiers de la peine des travaux forcés à perpétuité et les autres hommes de l'équipage de celle des travaux forcés à temps.

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

Art. 226. — Dans les cas prévus par les paragraphes 1 et 2 de l'article 222, s'il a été commis des déprédations et violences sans homicides ni blessures, les capitaines, chefs et officiers seront punis de mort et les autres hommes de l'équipage seront punis de travaux forcés à perpétuité.

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

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

Art. 227. — Quiconque aura été déclaré coupable du crime prévu par l'article 223 sera puni de la peine de mort.

Art. 228. — Dans le cas prévu par le paragraphe premier de l'article 224, la peine sera celle de mort contre les chefs et contre les officiers, et celle des travaux forcés à perpétuité contre les hommes de l'équipage. Si le fait a été précédé, accompagné ou suivi d'homicides ou blessures, la peine de mort sera indistinctement prononcée contre tous les hommes de l'équipage.

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

Art. 229. — (*Vente judiciaire des navires capturés*). — La vente des navires capturés pour cause de piraterie sera ordonnée par le tribunal et le produit de la vente sera versé au fonds spécial prévu par l'article 144.

## LIVRE VIII

### DISPOSITIONS COMMUNES DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Art. 230. — (*Nature des rapports juridiques inhérents à la navigation maritime*). — Sont actes de commerce :

— Toute entreprise de construction et tous achats, ventes et reventes de bâtiments destinés à la navigation maritime ;

— Toutes expéditions maritimes de commerce et de pêche ;

— Tous achats et ventes d'agrès, appareils et avitaillement pour la navigation au commerce et à la pêche ;

— Tous affrètements ou emprunts effectués sur le navire ou le fret ;

— Toutes assurances ou autres contrats concernant le commerce de mer.

Art. 231. — (*Obligations commerciales en matière maritime*). — Par décret pris en Conseil des ministres, il sera publié en annexe à la présente loi un code des obligations commerciales en matière maritime.

Art. 232. — (*Dispenses*). — Pour permettre la mise en place progressive de l'armement gabonais, le Gouvernement pourra, pendant un délai de cinq ans à compter de la mise en application du présent code, déroger :

— Soit aux conditions de nationalité du Conseil d'administration ou de surveillance ou du directeur général lorsqu'il s'agit de sociétés ;

— Soit aux conditions de nationalité des capitaux prévus à l'alinéa c) de l'article 9.

Ces dérogations seront, pour chaque cas particulier, accordées par décret pris en Conseil des ministres.

Art. 233. — (*Application du Code de la Marine marchande - Maintien des actes réglementaires*). — Les dispositions législatives et réglementaires actuellement en vigueur concernant l'administration de la Marine marchande sont abrogées dans toutes leurs dispositions contraires aux énumérations de la présente loi pour compter du jour de sa promulgation.

Les dispositions réglementaires prises en application des textes antérieurs restent cependant valables jusqu'à publication des nouveaux textes réglementaires prévus par le présent Code de la Marine marchande. Ces textes, ainsi que les dispositions légales ou réglementaires anciennes qui seraient reconduites, pourront être publiés en annexe à la présente loi.

Art. 234. — (*Date de mise en vigueur*). — La présente loi, qui sera exécutée comme loi de l'Etat, entrera en vigueur à une date qui sera fixée par décret et au plus tard le 1er juillet 1963.

Fait à Libreville, le 12 janvier 1963.

Léon MBA.

Par le Président de la République,  
Le Ministre d'Etat  
chargé des Affaires étrangères,

J.-H. AUBAME.

Pour le Ministre d'Etat chargé du Travail,  
en mission,

Le Ministre de la Santé publique  
chargé de l'intérim,

L. BADINGA.

Le Ministre d'Etat chargé de la Justice,  
Garde des Sceaux,

V. P. NYONDA.

Le Ministre des Finances,  
F. MEYE.

Le Ministre de l'Economie nationale,  
G. ANGUILE.

Le Ministre des Travaux publics,  
et du Tourisme,  
SANDOUNGOUT.

Pour le Ministre de l'Agriculture  
en mission,

Le Ministre des Eaux et Forêts,  
chargé de l'intérim,

P. AVARO.