

Loi n° 98-05 du Aouel Rabie Aouel 1419 correspondant au 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime ...p.3
J.O.R.A. N° 47 DU 27/06/1998.

Le Président de la République,

Vu la Constitution, notamment ses articles 17, 18, 92, 120, 122, 126 et 127;

Vu le décret n° 63-344 du 11 Septembre 1963 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures:

Vu le décret n° 63-345 du 11 Septembre 1963 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à différentes conventions internationales pour la sauvegarde de la vie humaine en mer;

Vu le décret n° 63-350 du 11 Septembre 1963 portant adhésion, avec réserve, de la République algérienne démocratique et populaire à la convention douanière relative aux conteneurs;

Vu le décret n° 63-351 du 11 Septembre 1963 portant adhésion, avec réserve, de la République algérienne démocratique et Populaire à la convention douanière relative à l'importation temporaire pour usage privé des embarcations de plaisance et des aéronefs;

Vu le décret n° 64-70 du 2 mars 1964 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes;

Vu le décret n° 64-71 du 2 mars 1964 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance;

Vu le décret n° 64-72 du 2 mars 1964 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, signée à Bruxelles le 10 avril 1926;

Vu le décret n° 64-73 du 2 mars 1964 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention internationale sur les lignes de charge;

Vu le décret n° 64-74 du 2 mars 1964 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention internationale relative à l'unification de la responsabilité des propriétaires de navires;

Vu le décret n° 64-171 du 8 juin 1964 portant ratification de la convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer;

Vu le décret n° 64-172 du 8 juin 1964 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, signée à Bruxelles le 10 mai 1952;

Vu l'ordonnance n° 66-271 du 2 septembre 1966 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention douanière relative au matériel de bien-être destiné aux gens de mer;

Vu l'ordonnance n° 72-17 du 7 juin 1972 portant ratification de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages due à la pollution par les hydrocarbures, signée à Bruxelles le 19 novembre 1969;

Vu l'ordonnance n° 73-02 du 25 janvier 1973 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention internationale relative à l'unification de certaines règles relatives au transport des voyageurs par mer, signée à Bruxelles le 27 mai 1967;

Vu l'ordonnance n° 73-03 du 25 janvier 1973 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention internationale relative à l'unification de certaines règles relatives au transport des bagages de voyageurs par mer, signée à Bruxelles le 27 mai 1967;

Vu l'ordonnance n° 74-55 du 13 mai 1974 portant ratification de la convention internationale relative à la création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 18 décembre 1971;

Vu le décret n° 81-02 du 16 février 1981 portant ratification du protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, fait à Barcelone, le 18 février 1976;

Vu le décret n° 81-03 du 16 février 1981 portant ratification du protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique, fait à Barcelone le 16 Février 1976;

Vu le décret n° 82-340 du 13 novembre 1982 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes, faite à Hambourg le 27 avril 1979;

Vu le décret n° 82-441 du 11 décembre 1982 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire au protocole relatif à la protection de la mer méditerranée contre la pollution d'origine tellurique fait à Athènes le 17 mai 1980;

Vu le décret n° 83-510 du 27 Août 1983 portant ratification de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres, le 1er novembre 1974 et du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, fait à Londres, le 17 février 1978;

Vu le décret n° 86-252 du 7 Octobre 1986 portant ratification de la convention relative à un code de conduite des conférences maritimes faite à Genève le 6 avril 1974;

Vu le décret n° 88-88 du 26 avril 1988 portant adhésion à la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1978;

Vu le décret n° 88-108 du 31 mai 1988 portant adhésion à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et au protocole de 1978 y relatif;

Vu le décret présidentiel n° 90-38 du 30 janvier 1990 portant ratification de la convention n° 108 concernant les pièces d'identité nationale des gens de mer, adoptée le 13 mai 1958 par la conférence générale de l'organisation internationale du travail en sa quarante et unième session;

Vu l'ordonnance n° 66-154 du 8 juin 1966, modifiée et complétée, portant code de procédure civile;

Vu l'ordonnance n° 66-155 du 8 juin 1966, modifiée et complétée, portant code de procédure pénale;

Vu l'ordonnance n° 66-156 du 8 juin 1966, modifiée et complétée, portant code pénal;

Vu l'ordonnance n° 68-83 du 16 avril 1968 portant création d'une zone de navigation réservée au pavillon national;

Vu l'ordonnance n° 73-12 du 3 avril 1973, modifiée et complétée, portant création du service national des gardes côtes;

Vu l'ordonnance n° 75-40 du 17 juin 1975 portant organisation du séjour des marchandises dans le port;

Vu l'ordonnance n° 75-58 du 26 septembre 1975, modifiée et complétée, portant code civil;

Vu l'ordonnance n° 75-59 du 26 septembre 1975, modifiée et complétée, portant code civil;

Vu l'ordonnance n° 75-89 du 26 septembre 1975, modifiée et complétée, portant code de commerce;

Vu l'ordonnance n° 75-80 du 23 octobre 1976, modifiée et complétée, portant code maritime;

Vu la loi n° 79-07 du 21 juillet 1979, modifiée et complétée, portant code des douanes;

Vu la loi n° 83-03 du 5 février 1983, relative à la protection de l'environnement;

Vu la loi n° 84-11 du 9 juin 1984 portant code de la famille;

Vu la loi n° 84-17 du 16 juillet 1984, modifiée et complétée, relative aux lois de finances;

Vu la loi n° 90-11 du 21 avril 1990, modifiée et complétée, relative aux relations de travail;

Vu la loi n° 90-30 du 1er décembre 1990 portant loi domaniale;

Vu le décret législatif n° 93-12 du 19 Rabie Ethani 1414 correspondant au 5 octobre 1993 relatif à la promotion de l'investissement;

Vu l'ordonnance n° 95-06 du 23 Chaâbane 1415 correspondant au 25 janvier 1995 relative à la concurrence;

Vu l'ordonnance n° 95-07 du 23 Chaâbane 1415 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances;

Vu l'ordonnance n° 95-22 du 29 Rabie El Aouel 1416 correspondant au 26 août 1995 relative à la privatisation des entreprises publiques;

Vu l'ordonnance n° 95-25 du 30 Rabie Ethani 1416 correspondant au 25 septembre 1995, relative à la gestion des capitaux marchands de l'Etat;

Après adoption par le Parlement;

Promulgue la loi dont la teneur suit:

Article 1er. - La présente loi a pour objet de modifier et de compléter les dispositions de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

Art. 2. - L'article 3 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est modifié et rédigé comme suit:

" Art. 3. - L'organisation et les attributions de l'administration maritime locale sont fixées par voie réglementaire ".

Art. 3. - L'article 6 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est modifié et rédigé comme suit:

" Art. 6. - Le nombre, les limites territoriales et les sièges des unités administratives visées à l'article précédent, sont fixés par voie réglementaire "

Art. 4. - L'article 7 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est modifié et rédigé comme suit:

" Art. 7. - Le domaine public maritime comprend le domaine public maritime naturel et le domaine public maritime artificiel. Le domaine public maritime comprend:

- les eaux territoriales et le sol et le sous-sol de la mer territoriale.

..... le reste sans changement
....." .

Art. 5. - L'article 8 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est modifié et rédigé comme suit:

"Art. 8. - Les modalités de délimitation du domaine public maritime sont précisées par voie réglementaire".

Art. 6. - L'alinéa 2 de l'article 10 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est modifié et rédigé comme suit:

"Art. 10. - sans changement

Ces autorisations délivrées par les autorités compétentes donnent lieu au paiement de redevances fixées conformément à la législation en vigueur".

Art. 7. - L'article 28 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est modifié, complété et rédigé comme suit:

" Art. 28. - Pour obtenir la nationalité algérienne, le navire doit appartenir en toute propriété à une personne physique de nationalité algérienne ou à une personne morale de droit algérien.

Dans ce dernier cas, doivent avoir la nationalité algérienne:

- dans les sociétés de personnes, les associés en nom collectif ou les associés commanditaires;

- dans les sociétés à responsabilité limitée, les propriétaires de la majorité des parts;

- dans les sociétés par actions, les propriétaires de la majorité du capital et, selon le cas, le président directeur général et la majorité des membres du conseil d'administration ou le directoire et la majorité du conseil de surveillance;

- dans les associations les dirigeants et l'ensemble des membres adhérents.

Le navire doit en outre être pourvu d'un équipage dont la proportion en marins algériens est conforme aux dispositions de l'article 413 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976.

Le navire perd le bénéfice du pavillon algérien, si la personne physique de nationalité algérienne ou la personne morale de droit algérien ne satisfait plus aux conditions prévues au présent article".

Art. 8. - L'article 32 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est modifié et rédigé comme suit:

"Art. 32. - L'expression "personne physique et morale de nationalité algérienne" figurant à l'article 32 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 est remplacée par l'expression "personne physique de nationalité algérienne et personne morale de droit algérien".

Art. 9. - L'article 39 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée est complété et rédigé comme suit:

"Art. 39. - sans changement

La déclaration de décès des personnes se trouvant à bord d'un navire est établie, après expiration du délai fixé à l'alinéa ci-dessus, par jugement, conformément aux procédures prévues par la législation en vigueur.

Les mesures prévues par cet article sont applicables aux navires et bâtiments de mer des forces navales et des gardes-côtes".

Art. 10. - L'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est complétée par un article 54 bis rédigé comme suit:

"Art. 54 bis. - Le ministre chargé de la marine marchande peut, dans les cas exceptionnels liés à l'économie et la défense nationale, procéder à la réquisition des navires".

Art. 11. - L'article 56 in fine de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 est modifié et rédigé comme suit:

"Art. 56. - sans changement

Toutefois, aucune hypothèque ne peut être consentie sur les navires et bâtiments de mer appartenant à l'Etat ou aux collectivités locales".

Art. 12. - L'article 73 point "e" de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est modifié et complété comme suit:

"Art. 73. -

e) ainsi que les frais de justice et tous les frais de gardiennage et de conservation du navire et ce, à compter de la date de la saisie exécution jusqu'à la vente et la répartition de son prix".

Art. 13. - L'article 77 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est modifié et rédigé comme suit:

"Art. 77. - Les privilèges maritimes énumérés à l'article 73 prennent rang dans l'ordre qu'ils occupent. Toutefois, les privilèges maritimes garantissant les indemnités d'assistance ou de sauvetage, les frais de relèvement des épaves et les contributions aux avaries communes, ainsi que les frais de justice et les frais de gardiennage et de conservation du navire ont la priorité sur tous les autres privilèges maritimes grevant le navire au moment où les opérations donnant naissance à ces privilèges ont été accomplies".

Art. 14. - L'article 94 point "a" de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est modifié et rédigé comme suit:

"Art. 94. -

.....

a) ainsi qu'aux créances de l'Etat ou de tout autre organisme public qui aurait, au lieu et place du propriétaire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord".

Art. 15. - L'intitulé de la section VI du chapitre II livre I de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, "saisie conservatoire des navires" est remplacé par "saisie des navires".

Art. 16. - L'article 159 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est modifié et rédigé comme suit:

Art. 159. - Tout navire ayant fait l'objet d'une saisie, d'une rétention ou qui est de passage dans les eaux sous juridiction nationale, tente de fuir et refuse d'obtempérer aux injonctions de l'autorité maritime algérienne, est arraisonné et conduit dans un port algérien.

Dans ce cas, le navire est retenu jusqu'à prononciation de la décision de la juridiction compétente.

Si le navire poursuivi refuse d'obtempérer aux injonctions de la police maritime, celle-ci est habilitée à tirer des coups de semonce. Au cas où le navire persiste dans son refus, la police maritime effectue des tirs réels en évitant de toucher les personnes. Elle peut en outre faire usage de tous les moyens qu'elle juge nécessaires.

L'arraisonnement peut avoir lieu au delà des eaux sous juridiction nationale, lorsque la poursuite a commencé à l'intérieur desdites eaux.

Toutefois, la poursuite doit cesser, lorsque le navire poursuivi pénètre dans les eaux d'un autre Etat".

Art. 17. - L'article 160 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est modifié et complété comme suit:

"Art. 160. - La mise en oeuvre de la saisie exécution des navires est régie par les dispositions des articles 160-1 à 160-8 ci-dessous:

Art. 160.1. - En cas de non paiement de la créance dans un délai de vingt (20) jours suivant le commandement de payer, le saisissant citera le propriétaire du navire devant le tribunal compétent qui lui signifiera qu'il sera procédé à la saisie exécution du navire.

Art. 160.2. - Si l'armateur du navire saisi n'est pas domicilié dans le ressort du tribunal compétent, les significations et citations lui sont données en la personne du capitaine du navire ou en son absence en la personne de celui qui représente l'armateur dans un délai de trois (3) jours.

La copie de la décision de saisie est notifiée par voie d'huissier au représentant de l'armateur ou au capitaine, ainsi qu'à l'autorité administrative maritime.

Art. 160.3. - Lorsque le navire bat pavillon étranger, la copie de la décision de saisie est notifié à la représentation consulaire de l'Etat dont le navire bat pavillon. Le gardiennage est assuré sous la responsabilité du créancier saisissant.

Art. 160.4. - La décision de saisie est inscrite:

- pour les navires battant pavillon algérien, sur le registre d'immatriculation des navires;

- pour les navires battant pavillon étranger, sur un registre spécial dont les modalités de tenue sont déterminées par voie réglementaire.

Art. 160.5. - A compter du jour de l'inscription de la saisie, tout acte juridique portant transfert de la propriété du navire saisi ou instituant sur celui-ci des droits réels, conclu par le propriétaire, est imposable au créancier saisissant.

Art. 160-6. - Le président du tribunal compétent fixe, par ordonnance de référé, la mise à prix et les conditions de vente du navire saisi.

Sont déduits du prix de vente, les créances constituées par les frais afférents à l'immobilisation du navire, à son gardiennage et à son maintien en sécurité.

Art. 160-7. L'armateur d'un navire saisi est tenu de maintenir à bord du navire un effectif minimum de sécurité.

L'application du présent article est déterminée par voir réglementaire.

Art. 160-8. - Nonobstant les dispositions du présent article et pour des considérations de sécurité, les autorités concernées peuvent, en tant que de besoin, prendre les mesures nécessaires à l'enlèvement du navire saisi".

Art. 18. - L'article 175 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est complété et rédigé comme suit:

" Art. 175. -
.....

Le pilote est chargé dès sa montée à bord, de présenter au capitaine du navire un plan d'amarrage du navire qui peut faire l'objet de modification de la part du capitaine ".

Art. 19. - L'expression "office national des ports" figurant à l'article 186 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est remplacée par celle de "autorité portuaire."

Art. 20. - L'article 210 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 Octobre 1976, susvisée, est modifié, complété et rédigé comme suit:

"Art. 210. - Nonobstant les dispositions des conventions et accords internationaux ratifiés par l'Algérie et portant sur la protection de la mer, sont interdites le déversement, l'immersion et l'incinération en mer de matières de toute nature susceptibles:

- de porter atteinte à la santé publique et aux ressources biologiques;

- d'entraver les activités maritimes, y compris la navigation et la pêche;

- d'altérer la qualité de l'eau de mer, du point de vue de son utilisation;

- de dégrader les valeurs d'agrément de la mer.

Des textes réglementaires préciseront, en tant que de besoin, la liste de ces matières".

Art. 21. - Le numéro "212" figurant à l'article 214 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est remplacé par le numéro "210".

Art. 22. - L'article 215 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est modifié et rédigé comme suit:

"Art. 215. - Tout déversement de produits polluants en mer doit faire l'objet d'une autorisation préalable délivrée conformément à la législation et à la réglementation en vigueur".

Art. 23. - L'article 216 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est modifié et rédigé comme suit:

"Art. 216. - Toute infraction aux dispositions du paragraphe V est sanctionnée conformément aux dispositions de la présente loi et de la législation en vigueur".

Art. 24. - Sont supprimées de l'article 219 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, les expressions ci-après:

- "toute personne physique ou morale propriétaire d'une exploitation industrielle, terrestre ou maritime";

- "le représentant de l'exploitation".

Art. 25. - L'expression "par la présente ordonnance" figurant à l'article 221 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est supprimée.

Art. 26. - L'article 236 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est modifié et rédigé comme suit:

"Art. 236. - La commission centrale de sécurité siège auprès du service national des garde-côtes.

La composition ainsi que les règles de fonctionnement de la commission sont fixées par voie réglementaire."

Art. 27. - L'article 237 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est complété et rédigé comme suit:

"Art. 237. -

.....

Elle est chargée, en outre, d'effectuer des enquêtes administratives et techniques à la suite d'événements ou d'accidents survenus en mer aux navires.

Une enquête technique et administrative peut être menée par la commission habilitée à la suite de tout événement ou accident survenu en mer aux navires.

En cas d'accident d'un navire étranger dans les eaux sous juridiction nationale, l'autorité maritime informe immédiatement, l'Etat d'immatriculation et lui notifie tous renseignements dont elle dispose. Elle peut, à la demande de l'Etat d'immatriculation du navire accidenté, autoriser la présence d'un ou de plusieurs représentants de cet Etat à l'enquête".

Art. 28. - L'article 238 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est complété par un deuxième alinéa rédigé comme suit:

"Art. 238. -

.....

Les règles d'inspection sont fixées par voie réglementaire."

Art. 29. - L'article 241 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est complété et rédigé comme suit:

"Art. 241. -

.....

Elle est chargée en outre d'effectuer des enquêtes administratives et techniques à la suite d'événements ou d'accidents survenus en mer aux navires dans les cas et conditions fixés par voie réglementaire".

Art. 30. - L'article 268 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est modifié et rédigé comme suit:

"Art. 268. - Les infractions aux dispositions réglementaires concernant la sécurité de la navigation maritime prévues dans la présente loi et les textes pris pour son application, sont constatées par des procès-verbaux établis par:

- les inspecteurs de la navigation et du travail maritime du service national des gardes-côtes;

- les agents assermentés du service national des gardes-côtes".

Art. 31. - L'article 270 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est modifié et rédigé comme suit:

"Art. 270. - Tous les procès-verbaux sont transmis au procureur de la République compétent. Une copie est transmise par la voie hiérarchique au ministre chargé de la marine marchande".

Art. 32. - L'article 348 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est modifié et rédigé comme suit:

"Art. 348. - La rémunération due au navire en raison de l'opération d'assistance ou de sauvetage est répartie pour moitié entre le propriétaire et l'équipage du navire, après déduction des dépenses engagées dans les opérations d'assistance et de la somme représentant l'utilisation des moyens et matériels ainsi que le personnel affectés à ces opérations.

Les membres de l'équipage qui, pendant les opérations d'assistance, ont fait preuve d'engagement et de dévouement particulier ou qui se sont exposés tout particulièrement au danger, bénéficieront d'une rémunération supplémentaire.

Le pilote du navire assistant participe à la répartition de la part de l'équipage avec le même taux que celui des autres membres de l'équipage".

Art. 33. - L'article 349 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est modifié et rédigé comme suit:

"Art. 349. - Si le navire assistant n'est pas exploité par son propriétaire, la moitié de la rémunération nette définie à l'article 348 ci-dessus et afférente au propriétaire, est répartie entre le propriétaire et l'armateur du navire par parts égales, à défaut d'un autre mode de répartition prévu dans le contrat d'affrètement du navire".

Art. 34. - L'article 350 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976,

susvisée, est modifié et rédigé comme suit:

"Art. 350. - La répartition de la rémunération nette entre les membres de l'équipage opérée en application de l'article 349 ci-dessus est effectuée sur proposition du capitaine par le propriétaire ou l'armateur non propriétaire du navire assistant et approuvée par l'autorité maritime compétente.

Les conflits éventuels découlant de la répartition de la rémunération d'assistance entre les membres de l'équipage sont portés à la connaissance de l'autorité maritime et tranchés définitivement par la juridiction compétente".

Art. 35. - L'article 358 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est modifié, complété et rédigé comme suit:

"Art. 358. - Constituent des épaves aux termes de la présente loi:

a) les navires, engins ou installations flottants dont la garde ou la surveillance n'est plus assurée ainsi que leurs cargaisons et approvisionnements;

b) les machines, agrès, ancres, chaînes, engins de pêche abandonnés et les débris des navires et aéronefs;

c) les objets jetés ou tombés à la mer et particulièrement ceux caractère culturel ou historique que le propriétaire a perdu ou abandonné et qui sont soit échoués sur le rivage de la mer soit trouvés flottants ou tirés du fonds des eaux maritimes sous souveraineté ou juridiction nationale ou bien trouvés flottants ou tirés du fonds de la haute mer et ramenés dans les eaux territoriales ou sur le rivage.

Ne sont pas considérés toutefois comme épaves, les engins et objets énumérés à l'article précédent qui sont volontairement abandonnés, jetés en mer ou sur le rivage en infraction à la législation en vigueur".

Art. 36. - L'article 377 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est modifié et rédigé comme suit:

"Art. 377. - Les modalités de vente des épaves maritimes sont régies par la législation en vigueur".

Art. 37. - L'article 384 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est complété par un point "e" rédigé comme suit:

"Art. 384. -
.....

e) "autorité administrative maritime" signifie:

- au niveau central: le ministère chargé de la marine marchande,

- au niveau local: la circonscription maritime, la station maritime principale et la station maritime,

- à l'étranger: les autorités consulaires ou diplomatiques algériennes".

Art. 38. - L'article 428 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est complété par un point g) rédigé comme suit:

"Art. 428. -
.....

g) d'établir des contrats d'engagement écrits aux marins".

Art. 39. - L'article 468 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est modifié et rédigé comme suit:

"Art. 468. - Tout membre de l'équipage qui commet un acte préjudiciable au déroulement normal du service à bord du navire ou à terre s'expose à une sanction disciplinaire".

Art. 40. - L'article 471 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est modifié et complété par les points (c) et (j) rédigés comme suit:

"Art. 471. - Sans préjudice des poursuites pénales, la faute disciplinaire est punie de l'une des sanctions suivantes:

c) la consigne à bord

j) le retrait provisoire ou définitif du brevet de navigation".

Art. 41. - L'article 472 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est modifié, complété et rédigé comme suit:

"Art. 472. - Sans préjudice des dispositions de la réglementation en vigueur, applicables en la matière, les sanctions figurant aux points a, b et c de l'article 471 ci-dessus sont prononcées par le capitaine à l'égard des membres de l'équipage.

Les sanctions prévues aux points d, e, f, g et h du même article sont prononcées par l'armateur.

La radiation et le retrait de brevets sont prononcés par le ministère chargé de la marine marchande.

Le cas et les conditions de retrait temporaire ou définitif des brevets et de radiation sont fixés par voie réglementaire".

Art. 42. - Les articles 477 à 567 des Sections III et IV - Chapitre III -Titre II - Livre I de l'ordonnance n° 76-80 du 23

octobre 1976, susvisée, sont remplacés par les dispositions suivantes:

Section 3

Dispositions pénales

Paragraphe I

Des contraventions maritimes

1. 1 - Contraventions de première catégorie

" Art. 477. - Est puni d'un emprisonnement de dix (10) jours à un (1) mois et d'une amende de 1.000 DA à 10.000 DA, toute personne embarquée ou membre d'équipage qui commet l'un des actes suivants:

* la désobéissance simple à tout ordre concernant le service sans résistance à une sommation formelle par un supérieur;

* l'ivresse à bord sans désordre et en dehors du service;

* l'absence irrégulière du bord, dont se rend coupable soit un marin qui n'est pas de service ou un marin qui est affecté à un poste autre qu'un poste de grade ou de sécurité;

* la non observation des règles de coopération d'entraide et de vie commune".

1. 2 - Contraventions de deuxième catégorie

"Art. 478 - Est puni d'un emprisonnement de dix (10) jours à deux (2) mois et d'une amende de 2.000 DA à 20.000 DA, toute personne embarquée ou membre d'équipage qui commet l'un des actes suivants:

* toute autre contravention de première catégorie qui est commise au cours d'un même embarquement par toute personne embarquée;

* toute faute dans l'exercice de la profession de nature à nuire à la sécurité du navire;

* le refus d'obéir ou la résistance à tout ordre concernant le service, après sommation formelle faite par un supérieur à un marin ou par le capitaine à un passager;

* l'ivresse à bord avec désordre;

* le manque de respect envers un supérieur ou les insultes directement adressées à un subalterne, à bord ou à terre;

* la négligence dans un service de quart ou de garde notamment le fait de s'être endormi en service;

* le fait d'avoir allumé du feu sans permission ou fumé dans un endroit interdit;

* l'emploi non autorisé, sans perte, dégradation ou abandon d'une embarcation du navire;

* l'absence irrégulière du bord dont se rend coupable un marin lorsqu'il est affecté à un poste de garde ou de sécurité sans que son absence n'entraîne des conséquences dommageables au navire;

* l'absence irrégulière du bord, dans les ports étrangers, d'un marin qui n'est pas de service lorsque cette absence ne l'a pas empêché de reprendre son service à bord;

* la dégradation involontaire de matériel;

* l'abandon non justifié de sa cabine par un passager arrêté;

* l'abandon non justifié du poste de garde par tout membre de l'équipage,

* les querelles et disputes sans voies de fait".

Paragraphe II

Des délits et crimes maritimes

2. 1 - Les atteintes à la sécurité de la navigation maritime

" Art. 479. - Est puni d'une amende de 50.000 DA à 300.000 DA tout capitaine qui volontairement ou par négligence prend la mer avec un navire dans un mauvais état de navigabilité, insuffisamment armé, équipé ou approvisionné et tout armateur qui met à sa disposition un tel navire.

Si le fait mentionné à l'alinéa premier, met en danger, le navire lui même ou d'autres navires, les personnes, les cargaisons ou l'environnement marin, la peine est l'emprisonnement de trois (3) mois à deux (2) ans et l'amende de 100.000 DA à 600.000 DA.

Si le fait mentionné à l'alinéa premier ci-dessus, a eu pour conséquence des blessures entraînant une incapacité totale provisoire, la peine est celle prévue par l'article 264 du code pénal.

Si le fait mentionné à l'alinéa premier à eu pour conséquence la perte du navire ou des blessures entraînant une infirmité permanente, la peine est la réclusion à temps de cinq (5) à dix (10) ans. En cas de mort d'une ou de plusieurs personnes, alors que les conséquences en étaient prévisibles la peine est la réclusion à perpétuité".

" Art. 480. - Est punie d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 20.000 DA à 200.000 DA, toute personne embarquée à bord qui, volontairement détourne, détériore ou vend un objet utile à la navigation, à la manoeuvre, à la

sécurité du navire, aux chargement et déchargement du navire ou qui endommage ou vend des vivres embarquées pour le ravitaillement des personnes à bord.

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

"Art. 481. - Est puni de la peine de mort, quiconque fait échouer, perdre, ou détruit volontairement et dans une intention criminelle, un navire quelconque, par quelque moyen que ce soit".

"Art. 482. - Est puni d'un emprisonnement de deux (2) mois à un (1) an et d'une amende de 20.000 DA à 100.000 DA ou de l'une de ces deux peines, quiconque empêche ou gêne la direction ou les manoeuvres nautiques du navire ou enfreint l'ordre ou la sécurité à bord du navire.

Si les actes mentionnés à l'alinéa premier ci-dessus sont de nature à exposer les personnes, le navire, la cargaison ou l'environnement marin à un danger, la peine d'emprisonnement est de six (6) mois à cinq (5) ans et l'amende de 50.000 DA à 500.000 DA.

Si le fait mentionné à l'alinéa premier a eu pour conséquence la perte du navire ou des blessures entraînant une infirmité permanente, la peine d'emprisonnement est de deux (2) à cinq (5) ans.

En cas de mort ou de plusieurs personnes alors que les conséquences en étaient prévisibles, la peine est la réclusion à temps de dix (10) à vingt (20) ans".

Art. 483. - Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 20.000 DA à 200.000 DA ou de l'une de ces deux peines, tout capitaine, officier, pilote ou tout autre membre de l'équipage qui, se rendant coupable d'une infraction aux règles prescrites par les règlements maritimes ou de tout autre fait de négligence, a entraîné pour son navire ou pour un autre navire, soit un abordage soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu soit à une avarie grave de son navire, de sa cargaison ou porté atteinte à l'environnement.

Le fait mentionné à l'alinéa premier ci-dessus qui a eu pour conséquence des blessures entraînant une incapacité totale provisoire est puni, selon le cas, par les peines prévues aux articles 264 et 442 du code pénal.

Si le fait mentionné à l'alinéa premier a eu pour conséquence la perte du navire ou des blessures entraînant une infirmité permanente, la peine est l'emprisonnement de deux (2) à cinq (5) ans.

En cas de mort d'une ou de plusieurs personnes, la peine est la réclusion à temps de dix (10) à vingt (20) ans".

"Art. 484. - Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 20.000 DA à 100.000 DA, tout capitaine qui, après un 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 cet abordage l'équipage et les passagers du navire abordé.

La même peine est applicable au capitaine qui, hors le cas de force majeure, s'éloigne du lieu de l'événement avant de s'être assuré qu'une plus longue assistance est inutile à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers ou sans être autorisé par le directeur des opérations de coordination de recherche et du sauvetage maritimes.

Si une ou plusieurs personnes ont péri suite à la non exécution des obligations visées aux alinéas précédents, la peine est la réclusion à temps de dix (10) à vingt (20) ans.

Après un abordage, est puni d'un emprisonnement de six (6) jours à trois (3) mois et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA ou de l'une de ces deux peines, le capitaine de chacun des navires abordés qui, s'il le peut sans danger pour son navire, son équipage ou ses passagers, ne fait pas connaître au capitaine de l'autre navire les noms de son propre navire et des ports d'attache de départ et de destination de celui-ci".

"Art. 485. - Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à cinq (5) ans et d'une amende de 20.000 DA à 200.000 DA ou de l'une de ces deux peines, tout capitaine qui peut le faire sans danger pour son équipage ou les passagers, ne prête pas assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre ou de mort.

Si la personne trouvée à péri par suite de la non exécution de l'obligation visée à l'alinéa précédent, la peine est la réclusion à temps de cinq (5) à dix ans et l'amende de 50.000 DA à 200.000 DA".

"Art. 486. - Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à six (6) mois, tout capitaine qui, pendant le voyage alors que son navire se trouve en danger, l'aura abandonnée sans nécessité ou sans avoir pris l'avis de ces officiers.

Est passible de la même peine tout capitaine qui, forcé d'abandonner son navire, ne reste pas le dernier à bord ou qui en cas de danger et avant d'abandonner son navire:

* néglige d'organiser le sauvetage de l'équipage et des passagers;

* néglige de sauver les documents du bord, les objets et les marchandises les plus précieux.

Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à cinq (5) ans et d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA tout membre de l'équipage qui abandonne le navire en danger sans l'autorisation du capitaine".

"Art. 487. - Est puni d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA tout capitaine, officier, pilote ou tout membre de l'équipage qui n'observe pas les règles relatives à la direction nautique du navire, ne respecte pas la route à suivre ou les règlements régissant la sécurité de la navigation maritime.

Si les actes indiqués à l'alinéa premier ci-dessus sont commis durant la nuit ou dans de mauvaises conditions météorologiques, la peine sera l'emprisonnement de deux (2) mois à deux (2) ans et l'amende de 20.000 DA à 100.000 DA".

"Art. 488. - Est puni d'un emprisonnement de deux (2) mois à deux (2) ans et d'une amende de 20.000 DA à 150.000 DA ou de l'une de ces deux peines, tout armateur, propriétaire ou capitaine qui fait naviguer ou tente de faire naviguer son navire pour lequel le titre de sécurité est périmé, a été retiré ou suspendu."

"Art. 489. - Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à six (6) mois et d'une amende de 10.000 DA à 20.000 DA, tout propriétaire d'épave qui, mis en demeure d'accomplir les opérations d'enlèvement de cette épave, refuse de procéder à son enlèvement.

Lorsque cette épave présente en totalité ou en partie un caractère dangereux pour la navigation, la pêche, l'environnement, l'accès à un port ou le séjour dans un port, la peine est l'emprisonnement de deux (2) mois à deux (2) ans et l'amende de 20.000 DA à 100.000 DA.

La juridiction prononce en outre, à l'encontre du propriétaire, le paiement de tous les frais engagés par l'autorité maritime compétente pour l'exécution des opérations d'enlèvement ou de réparation de tout dommage causé par ces opérations".

"Art. 490. - Est puni d'une amende de 5.000 DA à 150.000 DA quiconque aura enfreint les obligations de déclaration prévues à l'article 359 de l'ordonnance.

Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à six (6) mois et d'une amende de 15.000 DA à 150.000 DA, quiconque aura fait une fausse déclaration, concernant, le temps, le lieu et les circonstances de la découverte et du sauvetage de l'épave.

Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d'une amende de 100.000 DA à 5.000.000 DA, quiconque détourne une épave à caractère historique".

"Art. 491. - Est puni d'un emprisonnement d'un an à cinq (5) ans et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA ou de l'une de ces deux peines, quiconque se trouvant à bord d'un navire ayant connaissance d'un fait ou d'un danger pouvant porter atteinte à la sécurité de la navigation, aux personnes embarquées ou à la cargaison n'a pas aussitôt informé la hiérarchie ou les autorités".

"Art. 492. - Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à six (6) mois et d'une amende de 200.000 DA à 500.000 DA, quiconque ayant connaissance de décès ou blessures d'une ou de plusieurs personnes à bord, de perte de matériel ou tout objet en mer, de dommage matériel affectant tout navire dans les eaux sous juridiction nationale ou un navire algérien là où il se trouve ou de tout dommage porté à l'environnement maritime et qui n'a pas informé les autorités maritimes algériennes compétentes."

"Art. 493. - Est puni d'un emprisonnement de deux (2) mois à deux (2) ans et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA ou de l'une de ces deux peines, le capitaine de tout navire algérien ou étranger qui aura enfreint dans les eaux territoriales ou intérieures algériennes:

* toute règle de circulation maritime édictée en application de la convention internationale pour prévenir les abordages en mer;

* toute obligation édictée par les dispositions réglementaires fixant les chenaux de sortie ou d'entrée aux ports et ceux délimitant les zones de mouillage autorisées;

* toute obligation édictée par l'autorité maritime compétente en ce qui concerne les distances minimales de passage le long des côtes algériennes.

Toutefois, lorsque l'infraction est commise par le capitaine d'un navire algérien ou étranger transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses, l'amende est portée à 5.000.000 DA.

Les mêmes peines sont applicables au capitaine de tout navire algérien qui aura, hors des eaux territoriales ou intérieures algériennes, enfreint toute règle de circulation maritime édictée en application de la convention internationale pour prévenir les abordages en mer.

Si les infractions prévues au présent article ont été commises en temps de guerre, la peine sera la réclusion à temps de cinq (5) à dix (10) ans".

"Art. 494. - Est puni d'une amende de 100.000 DA à 600.000 DA, tout capitaine de navire algérien ou étranger ayant plus de 24 mètres de long ou ayant plus de 50 tonneaux de jauge brute qui, 24 heures avant son entrée dans les eaux intérieures algériennes, n'aura pas signalé aux autorités compétentes le nom, le pavillon, le port d'attache, le port de destination de son navire et la nature de la cargaison transportée.

Ce délai est ramené à 12 heures lorsque la durée du voyage est inférieure à 24 heures."

"Art. 495. - Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d'une amende de 600.000 à 300.000 DA ou de l'une de ces deux peines, tout capitaine de navire algérien ou étranger

transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses qui aura pénétré dans les eaux territoriales algériennes, sans avoir signalé aux autorités compétentes la date et l'heure d'entrée, la position, la route et la vitesse du navire ainsi que la nature et l'importance du chargement.

Dans le cas d'accident entraînant des conséquences sur l'environnement le capitaine est puni de la réclusion à temps de cinq (5) à dix (10) ans et d'une amende de 3.000.000 DA à 6.000.000 DA ou de l'une de ces deux peines.

La même peine est applicable à tout complice ayant participé ou facilité les opérations indiquées dans le présent article".

"Art. 496. - Est puni d'une amende de 100.000 DA à 600.000 DA, tout capitaine qui aura enfreint les règles de transport de matières dangereuses telles que fixées à l'article 801-1 ci-dessous.

Est puni d'une amende de 10.000 à 100.000 DA quiconque transporte, embarque ou débarque dans l'enceinte portuaire des matières dangereuses sans avoir apposé au préalable les marques et les labels réglementaires sur l'emballage de ces matières.

En cas d'accident, l'inculpé est puni d'un emprisonnement de deux (2) à trois (3) ans et d'une amende de 50.000 DA à 500.000 DA".

"Art. 497. - Est puni d'une amende de 100.000 à 600.000 DA, tout capitaine qui ne se sera pas conformé aux règles relatives au transport de produits alimentaires destinés à la consommation humaine ou animale telles que fixées à l'article 801-2 ci-dessous."

"Art. 498. - Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à dix (10) ans et d'une amende de 600.000 DA à 3.000.000 DA ou de l'une de ces deux peines, tout capitaine de navire algérien ou étranger qui, se trouvant dans les eaux territoriales algériennes, aura porté assistance ou remorqué un navire à transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses, définies par voie réglementaire, sans avoir signalé immédiatement aux autorités compétentes la positions du navire en difficulté et la nature de ses navires".

"Art. 499. - Est puni de la réclusion à temps de dix (10) à vingt (20) ans et d'une amende de 3.000.000 DA à 6.000.000 DA, tout capitaine de navire algérien ou étranger transportant des produits radioactifs ou doté de moyen de propulsion nucléaire qui aura pénétré dans les eaux territoriales algériennes sans avoir signalé aux autorités compétentes, la date et l'heure d'entrée, la position, la route et la vitesse du navire ainsi que la nature et l'importance du chargement.

Dans le cas d'accident d'un tel navire, le capitaine est puni de la réclusion à la perpétuité".

"Art. 500. - Est passible de la peine de mort, tout capitaine de navire algérien ou étranger qui a, délibérément, déversé dans les eaux sous juridiction nationale des déchets radioactifs".

2. 2 - Les atteintes à l'ordre de la navigation maritime.

"Art. 501. - Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 200.000 DA à 1.000.000 DA, tout capitaine de navire qui effectue, dans les eaux sous juridiction nationale, la navigation sous les pavillons de plusieurs Etats.

La juridiction qui prononce le jugement doit en outre ordonner la confiscation de ce navire".

"Art. 502. - Est puni d'un emprisonnement d'un an à deux (2) ans et d'une amende de 20.000 DA à 200.000 DA, tout capitaine d'un navire étranger qui, dans les eaux territoriales ou dans un port algérien, arbore un pavillon autre que le pavillon de l'Etat du port d'immatriculation.

La juridiction compétente prononce en outre, la confiscation du navire arborant le faux pavillon".

"Art. 503. - Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 20.000 DA à 100.000 DA, toute personne qui arbore en mer le pavillon algérien sur un navire qui n'est pas inscrit au registre algérien d'immatriculation des navires".

"Art. 504. - Est puni d'un emprisonnement de six mois à cinq (5) ans et d'une amende de 20.000 DA à 100.000 DA, le capitaine d'un navire algérien qui n'arbore pas en mer sur ce navire le pavillon national ou arbore sur ce navire un pavillon étranger".

"Art. 505. - Est puni d'une amende de 20.000 DA à 100.000 DA, le capitaine d'un navire algérien qui n'arbore ou ne hisse pas sur ce navire le pavillon algérien selon le modèle et la manière prescrite pour chaque catégorie de navires algériens".

"Art. 506. - Est passible d'une amende de 20.000 DA à 40.000 DA, tout capitaine qui enfreint les prescriptions concernant l'obligation de:

* présenter le pavillon aux unités flottantes des forces navales et des garde-côtes;

* arborer le pavillon à l'entrée du navire dans les eaux territoriales et dans les ports;

* tenir et conserver à bord les documents et titres réglementaires."

"Art. 507. - Est puni d'une amende de 20.000 DA à 100.000 DA, le capitaine d'un navire étranger qui, à l'entrée de ce navire dans les eaux territoriales, outre son pavillon national, ne hisse pas le pavillon algérien d'une manière appropriée conformément à la pratique maritime internationale".

"Art. 508. - Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA quiconque, par négligence, ne se conforme pas aux dispositions réglementaires sur les marques extérieures d'identité des navires ou efface, rend méconnaissables, couvre ou cache par un moyen quelconque les noms, les lettres et numéros portés sur son navire ou sur ses accessoires.

Si les faits indiqués ci-dessus sont commis volontairement, le coupable est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d'une amende de 20.000 DA à 100.000 DA".

509. - Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 20.000 à 100.000 DA, tout capitaine qui fait sortir le navire d'un port algérien ou qui quitte la rade ou la zone de mouillage dans laquelle il se trouve, en dépit de l'interdiction des autorités maritimes et administratives compétentes ou de l'autorité judiciaire".

"Art. 510. - Est puni de réclusion à temps de dix (10) à vingt (20) ans, quiconque a présenté des documents falsifiés qui ont conduit à l'obtention de l'acte de nationalité algérienne de son navire.

La même peine est encourue par tout complice.

Le jugement de condamnation doit prononcer, sous réserve des droits des tiers, la confiscation dudit navire".

"Art. 511. - Est passible d'une amende de 20.000 DA à 50.000 DA, le propriétaire ou l'armateur non propriétaire d'un navire qui omet notamment:

* d'inscrire le navire au registre d'immatriculation des navires ou de le radier de ce registre, dans les délais prescrits;

* de fournir les indications et les documents requis pour l'immatriculation ou registre ou pour la radiation du navire du registre;

* d'aviser l'autorité maritime compétente de toutes les modifications dans la propriété ou dans l'utilisation du navire dans les délais prescrits".

"Art. 512. - Est puni d'une amende de 100.000 DA à 500.000 DA le propriétaire qui transfère la propriété d'un navire algérien ou de sa part sur ce navire à un étranger, en violation des dispositions de la présente ordonnance".

"Art. 513. - Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 100.000 DA à 500.000 DA, tout capitaine qui vend, sans autorisation, le navire dont il a le commandement ou qui détourne volontairement à son profit ou au profit d'autrui le navire dont la conduite lui est confiée ou qui, volontairement et dans une intention préjudiciable,

fait fausse route".

"Art. 514. - Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d'une amende de 20.000 DA à 200.000 DA, tout capitaine qui détruit sans nécessité tout ou partie de la cargaison, des vivres ou des effets du bord ou qui opère des déchargements frauduleux".

"Art. 515. - Est puni d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA, tout capitaine qui, hors le cas d'empêchement légitime, ne présente pas son rôle d'équipage et le registre des infractions à l'autorité maritime compétente dans les quarante huit (48) heures de son arrivée dans un port algérien ou à la représentation consulaire ou diplomatique algérienne qui réside dans les limites administratives dont dépend le port étranger."

"Art. 516. - Est puni d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA tout capitaine de navire algérien se trouvant en rade ou dans un port étranger s'abstient, sans motif légitime, de se rendre à bord d'un navire de guerre algérien alors qu'il y a été convoqué."

"Art. 517. - Toute personne qui se livre à une navigation maritime sans être munie, selon le cas, soit d'un rôle d'équipage soit d'un permis ou d'une carte de circulation ou qui n'exhibe pas l'un desdits documents à la première réquisition des autorités chargées des contrôles, est punie d'une amende de:

* 20.000 DA à 50.000 DA pour les navires d'une jauge brute supérieure à 25 tonnes;

* 5.000 DA à 20.000 DA pour les navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 25 tonnes.

Une peine d'emprisonnement de deux (2) à six (6) mois est également appliquée si le coupable s'est fait délivrer un permis ou une carte de circulation au lieu d'un rôle d'équipage ou s'il a pris la mer avec des documents périmés. Dans tous les cas, le navire doit être retenu par l'agent verbalisateur au port jusqu'à régularisation de la situation administrative du navire.

Les frais de gardiennage du navire sont à la charge du contrevenant".

"Art. 518. - Sans préjudice des dispositions de l'article 172 de cette ordonnance, est puni d'une amende de 10.000 DA à 500.000 DA tout capitaine qui:

* fait entrer son navire dans un port algérien ou le fait sortir de ce port sans pilote;

* ne facilite pas l'embarquement et le débarquement du pilote;

* refuse de payer les frais de pilotage.

La même peine s'applique au responsable de l'organisme chargé du pilotage qui ne met pas de pilote à la disposition du capitaine du navire soumis à l'obligation de pilotage".

"Art. 519. - Est puni de la réclusion à temps de dix (10) à vingt (20) ans avec la confiscation du navire ainsi que les biens et les moyens se trouvant à son bord quiconque a commis, tente de commettre ou participe à des actes de piraterie.

Sont considérés comme actes de piraterie:

* tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, commis par l'équipage ou par les passagers et dirigés:

- contre tout navire ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer;

- contre tout navire ou contre des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;

* tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire lorsque son auteur a connaissance des faits dont il découle que ce navire est un navire pirate".

"Art. 520. - Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à cinq (5) ans, toute personne qui, à partir d'un navire ou d'une installation, même se trouvant en haute mer, effectue sans autorisation des émissions radio ou de télévision à l'intention du grand public algérien ou susceptibles de brouiller les radiocommunications autorisées.

Si ces émissions sont effectuées en état d'urgence ou de guerre, la peine est la réclusion à temps de dix (10) à vingt (20) ans. Dans tous les cas le navire et le matériel d'émission sont confisqués".

"Art. 521. - Est passible d'une amende de 200.000 DA à 600.000 DA, le capitaine d'un navire ayant refusé d'obtempérer aux injonctions de l'autorité maritime en mer".

2.3 - Les atteintes à l'ordre et la discipline à bord des navires

"Art. 522. - Est punie d'un emprisonnement d'un (1) à cinq (5) ans et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA, toute personne qui, sur un navire algérien exerce, sans l'autorisation de l'autorité administrative maritime compétente et hors le cas de force majeure, soit le commandement du navire, soit toute autre fonction du bord".

"Art. 523. - Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à six (6) mois et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA, tout capitaine qui favorise, par son consentement, l'usurpation de l'exercice du commandement à bord de son navire.

La même peine est infligée à l'armateur complice.

"Art. 524. - Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA, tout capitaine, officier ou tout autre supérieur qui abuse de son autorité ou qui ordonne, autorise ou tolère un abus d'autorité envers une personne embarquée.

Est passible de la même peine tout membre de l'équipage qui se rend coupable d'outrage envers un autre membre de l'équipage.

Est puni conformément aux dispositions du code pénal, tout capitaine ou membre d'équipage qui, sans motif légitime, a usé ou fait user de violence dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions.

Dans les cas prévus aux deux alinéas précédents, la peine peut être doublée si la victime est une novice ou un mousse".

"Art. 525. - Tout capitaine qui, sauf le cas de force majeure, rompt son engagement, néglige sciemment son obligation de diriger son navire ou abandonne son navire avant d'avoir été remplacé est puni:

* d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d'une amende de 20.000 DA à 100.000 DA, si le navire se trouvant en sûreté dans un port,

* d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 50.000 DA à 200.000 DA si le navire était en rade ou en mer."

"Art. 526. - Est puni d'une amende de 20.000 DA à 100.000 DA tout capitaine qui, ne se tient pas en personne dans le poste de commande de son navire à l'entrée et à la sortie des ports."

"Art. 527. - Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA, tout membre de l'équipage qui se rend coupable d'absence irrégulière du bord lorsqu'il est affecté à un poste de garde ou de sécurité et que ce fait à entraîné des conséquences dommageables.

Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à six (6) mois et d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA, tout capitaine qui aura retenu un marin contre son gré et sans motif valable à l'issue de l'expiration de sa période d'embarquement.

Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à six (6) mois et d'une amende de 10.000 DA à 500.000 DA tout membre d'équipage d'un navire algérien qui s'endort pendant le service, ou qui se rend coupable d'absence irrégulière du bord lors des préparations du navire à l'appareillage ou l'ors qu'il est de service et que ces faits ont entraîné des conséquences dommageables".

"Art. 528. - Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à trois (3) ans et d'une amende de 15.000 DA à 150.000 DA, tout capitaine, officier ou tout autre membre de l'équipage qui inscrit sur les documents du bord des faits altérés ou contraires à la vérité".

"Art. 529. - Nonobstant les dispositions du code des douanes, est punies d'un emprisonnement de trois (3) mois à deux (2) ans et d'une amende de 5.000 DA à 50.000 DA, toute personne embarquée qui commet ou tente de commettre, à l'insu de l'armateur, un acte de fraude ou de contrebande.

Si le coupable est le capitaine ou l'officier, la peine est doublée."

"Art. 530. - Est puni d'un emprisonnement de deux (2) mois à un (1) an et d'une amende de 20.000 DA à 200.000 DA, toute personne embarquée qui introduit à bord d'un navire, en vue de les faire transporter, des marchandises non inscrites au manifeste."

"Art. 531. - Est puni d'un emprisonnement de six (6) jours à un (1) mois et d'une amende de 2.000 DA à 20.000 DA, toute personne embarquée coupable d'avoir introduit 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'un emprisonnement d'un (01) à six (6) mois et d'une amende de 20.000 DA à 200.000 DA, 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.

Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à cinq (5) ans et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA, tout capitaine, officier ou tout autre membre de l'équipage qui altère des marchandises faisant partie de la cargaison".

"Art. 532. - Est punie d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d'une amende de 100.000 DA à 500.000 DA, toute personne embarquée qui altère volontairement les vivres, boissons ou autres produits de consommation par le mélange de substances détériorant leur qualité.

S'il en résulte pour une ou plusieurs personnes une maladie, une infirmité ou la mort, les dispositions de l'article 432 du code pénal sont applicables selon le cas".

"Art. 533. - "Est puni pour chacune des infractions visées ci-après, d'une amende de 25.000 DA à 50.000 DA, tout capitaine qui refuse ou néglige, sans motif légitime:

- * de faire les constatations requises en cas de crime, de délit, de contravention maritime ou de faute disciplinaire commise à bord,

- * de rédiger soit les actes de l'état civil, les procès-verbaux de disparition, les testaments, les actes de procuration, de consentement et d'autorisation, les rapports de maladies, blessures ou décès,

- * de tenir régulièrement et conserver à bord du journal du bord, le registre des infractions et tous autres documents prescrits par la réglementation en vigueur."

Art. 534. - " Est puni d'un emprisonnement de deux (2) mois à un (1) an et d'une amende de 5.000 DA à 20.000 DA, tout capitaine qui est trouvé en état d'ivresse à bord de son navire et tout autre membre d'équipage qui s'enivre habituellement ou qui est trouvé en état d'ivresse pendant le quart.

La peine est doublée contre le capitaine qui récidive".

"Art. 535. - Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA, tout capitaine qui, sans motif légitime, refuse de déférer à la réquisition des représentations diplomatiques ou consulaires algériennes pour rapatrier des citoyens algériens".

"Art. 536. - Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à six (6) mois et d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA, tout membre de l'équipage qui, après une sommation du capitaine ou d'un officier de service, refuse d'obéir ou résiste à un ordre concernant le service pour assurer la sécurité du navire, de la navigation, des personnes embarquées ou de la cargaison, de même que pour le maintien de l'ordre à bord du navire, lorsque la non-exécution de cet ordre est de nature à entraîner des conséquences dommageables."

"Art. 537. - Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d'une amende de 50.000 DA à 200.000 DA, tout membre de l'équipage qui, dans la situation définie à l'article 536 ci-dessus, exécute les ordres de ses supérieurs avec négligence et met ainsi en danger la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison".

"Art. 538. - Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA, tout membre de l'équipage qui résiste avec force ou qui menace d'employer la force pour empêcher son supérieur d'employer les moyens réglementaires pour le maintien de la sécurité et de l'ordre à bord du navire ou agresse son supérieur pendant que ce dernier est dans l'exercice de ses fonctions.

La même peine est applicable à tout membre de l'équipage qui, dans la situation prévue à l'alinéa précédent, commet un acte agressif contre un autre membre de l'équipage qui assiste le supérieur pendant l'exercice de ses fonctions à bord du navire.

La peine est la réclusion à temps de cinq (5) à dix (10) ans et l'amende de 20.000 DA à 200.000 DA, si les faits mentionnés aux alinéas précédents ont été commis par deux ou plusieurs membres de l'équipage agissant de concert".

"Art. 539. - Sont punis, les membres de l'équipage selon leur grade, et les personnes embarquées qui collectivement et étant armés ou non, se livrent à des violences à bord du navire ou se soulèvent contre l'autorité du capitaine et refusent de rentrer dans l'ordre après une sommation formelle:

- de la réclusion à temps de dix (10) à vingt (20) ans pour les officiers,

- et de cinq (5) à dix (10) ans pour les membres de l'équipage et les autres personnes embarquées.

Sont punies comme mes officiers, les personnes embarquées qui n'exercent pas à bord en emploi salarié si elles ont été les instigatrices de la résistance".

"Art. 540. - Est puni d'un emprisonnement d'un (1) mois à trois (3) ans et d'une amende de 5.000 DA à 25.000 DA quiconque, embarqué à bord d'un navire se rend coupable de voies de fait contre le capitaine, ayant entraîné une incapacité de travail de moins de quinze jours.

Le coupable est puni d'un emprisonnement de deux (2) mois à cinq (5) ans, et d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA, si les voies de fait ont occasionné une incapacité de travail de plus de quinze jours".

"Art. 541. - Est punie de la réclusion à temps de dix (10) à vingt (20) ans toute personne impliquée dans un attentat contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine, ayant occasionné des dommages au navire, à sa cargaison ou des blessures au capitaine ou à toute personne à bord du navire.

La même peine est applicable pour toute tentative de complot ou d'attentat contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine.

Il y a complot dès que la résolution d'agir est concertée entre deux ou plusieurs personnes."

"Art. 542. - La résistance du capitaine et des personnes qui lui sont restées fidèles, est considérée comme un acte de légitime défense dans tous les cas mentionnés aux articles ci-dessus de la présente section où il y a acte d'agression physique contre le capitaine et son autorité à bord".

"Art. 543. - Est puni d'une amende de 50.000 DA à 100.000 DA par l'autorité maritime compétente et pour chaque personne irrégulièrement embarquée ou débarquée, tout capitaine qui embarque un membre de l'équipage sans faire mentionner cet embarquement ou ce débarquement sur le rôle d'équipage.

Les mêmes peines sont encourues pour chaque passager admis à bord sans avoir été inscrit sur le rôle d'équipage annexe".

"Art. 544. - Est puni d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA, toute personne autres que les agents de l'Etat habilités, qui pénètre à bord d'un navire sans billet ou sans autorisation du capitaine ou de l'armateur, ou sans y être requis pour les besoins du service.

En cas de récidive la peine sera l'emprisonnement de deux (2) à six (6) mois et l'amende de 20.000 DA à 100.000 DA."

"Art. 545. - Est punie d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 10.000 DA à 50.000 toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire un traversée.

La même peine est applicable à tout membre de l'équipage ou tout employeur qui, soit à bord soit à terre, a favorisé l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin, l'a dissimulé ou lui a fourni des vivres.

La même peine est également applicable aux personnes qui, par quelque manoeuvre que ce soit se sont groupées pour faciliter les embarquements clandestins.

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

"Art. 546. - Est puni conformément aux dispositions de l'article 222 et suivants du code pénal, toute personne qui contracte ou tente de contracter un engagement maritime, en produisant sciemment de fausses pièces d'identité ou titres."

"Art. 547. - Est puni d'une amende de 20.000 DA à 100.000 DA, tout armateur qui contrevient aux dispositions du code maritime et des textes pris pour son application en ce qui concerne l'emploi à bord d'un navire de capitaine, d'officiers et d'autres marins qualifiés en qualité et dans les proportions établies".

"Art. 548. - Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 20.000 DA à 100.000 DA, tout capitaine qui, sans raison grave, a laissé un ou plusieurs membres de l'équipage à l'étranger sans l'autorisation de l'autorité administrative maritime compétente".

"Art. 549. - Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 50.000 DA à 200.000 DA, tout capitaine qui ayant laissé à terre dans un port où l'autorité administrative maritime algérienne n'est pas représentée, un membre de l'équipage malade ou blessé, ne lui procure pas les moyens d'assurer son traitement et son rapatriement.

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

"Art. 550. - Est punie d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA, toute personne, embarquée sur un navire algérien ou étranger qui, dans la limite des eaux territoriales algériennes, ne se conforme pas aux règlements ou aux ordres émanant des autorités maritimes compétentes.

Est passible de la même peine toute personne embarquée sur un navire algérien qui, hors des eaux territoriales algériennes, ne se conforme pas aux ordres régulièrement donnés par l'autorité consulaire algérienne."

"Art. 551. - Est coupable de délit et punie d'un emprisonnement de six (6) jours à six (6) mois et d'une amende de 10.000 DA à 100.000 DA, toute personne embarquée qui a commis pour la troisième fois l'une des contraventions indiquées à l'article 478 de la présente ordonnance".

"Art. 552. - Dans le cas d'une condamnation d'un marin à une peine de réclusion notamment en raison d'une sortie en mer avec un navire dans un mauvais état de navigabilité, d'un abandon du navire en danger en mer, de l'inexécution des ordres ou d'un abandon injustifié d'un poste important pour la sécurité du navire ou de la navigation ainsi que pour d'autres raisons appréciées par la juridiction comme graves, celle-ci peut prononcer à l'encontre du marin une peine complémentaire d'interdiction ou de suspension des fonctions exercées à bord des navires ou de privation temporaire ou définitive de l'exercice de la profession de marin".

"Art. 553. - Les dispositions des articles 482 à 487 et 506 du présent chapitre sont applicables également aux marins étrangers qui se trouvent sur un navire étranger lorsque l'acte délictueux a eu lieu dans les eaux territoriales algériennes".

"Art. 554. - Toute personne physique ayant commis les infractions prévues au présent paragraphe est passible des mêmes peines lorsque celle-ci a agit pour le compte ou au profit d'une personne morale ».

"Art. 555. - Sont punis, conformément aux dispositions du code pénal, les délits et crimes non mentionnés au présent chapitre est commis à bord des navires ou à terre par les marins et les personnes embarquées".

"Art. 556. - Les dispositions du code de procédure pénale sont applicables aux délits et crimes prévus par le présent chapitre en ce qui concerne notamment la prescription de l'action publique ".

SECTION IV COMPETENCE ET PROCEDURE

Paragraphe 1

Dispositions générales

"Art. 557. - Sont habilités à rechercher et à constater les infractions aux dispositions du présent livre, outres les officiers de police judiciaire et les personnes mentionnées par la législation en vigueur:

- les capitaines des navires à bord desquels les infractions ont été commises,

- les administrateurs des affaires maritimes et les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes,
- les agents assermentés du service national des garde-côtes.

Les deux premières catégories de personnels visés ci-dessus prêtent serment devant les juridictions compétentes de leur lieu de résidence".

"Art. 558. - Les procès-verbaux concernant les recherches et les constatations des infractions, dûment signés, et établis conformément aux dispositions du code de procédure pénale par les personnes énumérées à l'article 557 ci-dessus sont transmis, au procureur de la république et font foi jusqu'à preuve du contraire. Ils ne sont pas soumis à confirmation".

"Art. 559. - Un registre spécial dit "registre des infractions" est tenu à bord de tout navire algérien d'une jauge supérieure à 30 tonneaux de jauge brute.

Le capitaine mentionne au registre des infractions, la nature des infractions maritimes commises à bord, les résultats des enquêtes effectuées ainsi que les mesures prises conformément aux lois et règlements".

"Art. 560. - Le registre des infractions doit être présenté, dans les deux jours de l'arrivée du navire au port, à l'administration des affaires maritimes chaque fois qu'une infraction maritime a été commise ainsi que le dossier de l'enquête préliminaire se rapportant à cette infraction".

"Art. 561. - L'administrateur des affaires maritimes tient un registre spécial dit "registre des suites judiciaires" sur lequel il mentionne les peines prononcées par la juridiction compétente.

Les peines sont inscrites, au vu du bulletin judiciaire n° 2, sur la fiche d'immatriculation du marin concerné."

Paragraphe 2

Des procédures de constatation des infractions maritimes

"Art. 562. - Lorsque le capitaine a connaissance d'une infraction commise à bord, il procède immédiatement à une enquête.

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

En fonction des résultats de l'enquête, le capitaine peut soit disculper le prévenu, soit lui infliger une sanction disciplinaire ou, en cas d'infraction maritime, faire comparaître l'auteur immédiatement devant lui et adresser procès-verbal.

Il mentionne immédiatement sur le registre des infractions la nature de l'infraction relevée et les mesures prises.

L'auteur prend connaissance de ces énonciations et il est requis de signer, à défaut de quoi son refus de signer est mentionné.

Dans le cas d'une contravention, délit ou crime, le capitaine peut placer l'auteur en garde à vue à bord tout le long du voyage".

"Art. 563. - Sont tenus de demeurer chacun dans sa cabine, les membres de l'équipage et les passagers ayant une cabine personnelle mis en garde à vue.

Le marin, ou le passager, n'ayant pas de cabine personnelle, mis en garde à vue est placé dans le poste de discipline.

L'emplacement et l'aménagement du poste de discipline doivent être soumis à l'approbation de l'autorité judiciaire compétente.

Le poste de discipline doit être distinct du local où vivent les membres de l'équipage toutes les fois que les dispositions matérielles du bord le permettent.

Les membres de l'équipage et les passagers placés en garde à vue doivent être conduits sur le pont aux moins deux fois par jour, pendant une heure chaque fois.

La mesure de la garde à vue n'est subie qu'en mer et dans les ports étrangers d'escale; elle prend fin de plein droit dès le premier mouillage en rade algérienne".

"Art. 564. - Lorsque l'infraction maritime a été commise par le capitaine ou avec sa complicité, l'administrateur des affaires maritimes ou l'autorité consulaire procède, selon le cas, à une enquête préliminaire.

Si la gravité des faits nécessite la garde à vue du capitaine, il est procédé immédiatement à son remplacement.

Dans tous les cas, le procureur de la république compétent doit être saisi".

"Art. 565. - Après toute perte de navire, abordage, échouement et tout accident en mer ou toute infraction prévue par la présente ordonnance, le capitaine ou le pilote, suivant le cas, doit déposer un rapport des faits entre les mains du premier administrateur des affaires maritimes avec lequel il peut entrer en contact. Ce dernier informe immédiatement le procureur de la république territorialement compétent".

"Art. 566. - Les personnes habilitées visées à l'article 557 ci-dessus procèdent à toutes constatations, auditions ou confrontations pouvant servir à la manifestation de la vérité. Elles en établissent procès verbal conformément aux dispositions du code de procédure pénale".

"Art. 567. Pour toute infraction aux dispositions relatives à la police de la navigation maritime dûment constatée, le contrevenant aura la faculté d'effectuer immédiatement auprès du Trésor, le versement d'une amende forfaitaire dont le montant est fixé à la moitié de la somme obtenue de l'addition des montants maximal et minimal de l'amende prévue.

Ce versement aura pour effet d'arrêter toute poursuite sauf si l'infraction constatée expose son auteur à une action autre que pécuniaire consistant soit à l'enlèvement d'un bien susceptible de constituer un danger soit à la réparation du dommage causé aux biens et personnes soit aux peines qui s'attachent à la récidive".

Art. 43. - L'article 571 de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 est modifié et complété par les dispositions des articles 571-1 à 571-3 ci-après:

« Art.571.- Le transport maritime est propriété publique il peut faire l'objet d'une concession ».

« Art.571-1. - Les services de transport maritime sont exploités par les personnes physiques de nationalité algérienne, par des entreprises publiques algériennes ou par des personnes morales de droit algérien ayant la qualité d'armateur et dont le centre principal d'activité se trouve sur le territoire algérien ».

« Art.571-2.- La concession est consentie sur la base d'un cahier des charges selon les conditions et modalités fixées par voie réglementaire.

La concession donne lieu dans tous les cas au paiement de droits ».

« Art.571-3.- Les activités auxiliaires au transport maritime comme la consignation de navires, la consignation de cargaison et le courtage maritime sont exercées dans les conditions fixées par voie réglementaire ».

Art. 44. - L'article 649 de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976, susvisé, est modifié et rédigé comme suit:

« Art.649.- Les activités d'affrètement de navires peuvent être exercées par toute personne physique de nationalité algérienne ou toute personne morale de droit algérien ayant la qualité d'armateur et dont le centre principal d'activités se trouve sur le territoire national.

Les dispositions du présent article sont précisées par voie réglementaire.»

Art. 45. - L'article 739 de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, et modifié, complété et rédigé comme suit:

« Art.739.- Le contrat de transport maritime commence dès la prise en charge de la marchandise par le transporteur et se termine avec la livraison de la marchandise au destinataire ou à son représentant légal.

La livraison est l'acte juridique en vertu du quel le transporteur s'engage à livrer la marchandise transportée au destinataire ou à son représentant légal qui exprime son acceptation, sauf stipulation contraire du connaissement ».

Art. 46. - Il est inséré au Chapitre III - Titre II - Livre II de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976, les articles 801-1 et 801-2 ci-après:

« Art.801-1.- Le transport de marchandises dangereuses par mer est régi par les règles maritimes internationales fixées en la matière ».

« Art.801-2.- Le transport de produits alimentaires destinés à la consommation humaine ou animale doit s'effectuer selon les normes, usages et pratiques maritimes internationales recommandées ».

Art. 47. - Les articles 765 et 802 de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, sont complétés par la mention ou à son représentant légal après le terme « destinataire ».

Art. 48. - L'article 805 de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976, susvisée et modifié, complété et rédigé comme suit:

« Art.805.- A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur chargement à bord du navire et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement ou tout autre document similaire; le transporteur n'est pas responsable pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par la marchandise au delà d'une somme fixée à 10.000 unités de compte par colis ou tout autre unité de chargement ou à 30 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable, ou à un somme correspondant à deux fois et demi le montant du fret payable pour les marchandises n'ayant pas été livrées dans les délais convenus ou dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent, mais n'excédant pas le montant totale du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandise par mer.

Lorsqu'un conteneur, ou tout autre engin similaire, est utilisé pour grouper a marchandise est pris en compte pour le calcul de la limite la plus élevée pour déterminer la responsabilité, le nombre de colis indiqué au connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer.

Lorsque cet engin est lui-même endommagé, le dit engin est lui-même considéré, s'il n'appartient pas au transporteur, comme une unité distincte.

Il est entendu, au sens de la présente loi, par unité de compte, une unité de compte constituée par soixante cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Ces unités de compte peuvent être converties en monnaie nationale, en chiffres ronds et la conversion s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur or de ladite monnaie à la date du jugement ».

Art. 49. - L'article 859 de l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, est complété comme suit:

« Art.859.-
.....

En outre, il est fait application à tout passager clandestin des sanctions pénales fixées par les dispositions de la présente ordonnance ».

Art. 50. - Les mentions « navigation au bornage », « navigation au cabotage » et « navigation au long cours » figurant à l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, sont remplacées respectivement par « navigation à proximité du littorale », « navigation restreinte » et « navigation sans restriction ».

Art. 51. - Il est inséré à l'ordonnance, n°76-80 du 23 octobre 1976, portant code maritime un Livre III intitulé « De l'exploitation portuaire » comportant les articles 888 à 955 ci-après :

TITRE I

PRINCIPES GENERAUX

« Art.888.- Au sens de la présente ordonnance, le port est un point du rivage de la mer, aménagé et équipé pour recevoir, abriter des navires et assurer toute les opérations de commerce maritime, de pêche et de la plaisance.

les dispositions de la présente ordonnance ne s'appliquent pas aux ports militaires ».

« Art.889.- Les ports sont classés selon leur destination en

Ports de commerce : Sont réputés port de commerce est classés dans cette catégorie, les ports destinés à assurer dans les meilleurs conditions économiques et de sécurité, toutes les opérations d'embarquement et de débarquement de personnes, de marchandises et d'animaux vivants transitant du mode maritime au mode terrestre de transport et inversement ainsi que toutes les opérations liées à la navigation maritime.

Ports de pêche : Sont classés dans cette catégorie, les ports destinés à recevoir les navires armés à la pêche et à assurer la satisfaction des besoins et le développement de cette activité.

Ports de plaisance : Sont classés dans cette catégorie les ports aménagés pour permettre la satisfaction des besoins de la navigation de plaisance et le développement de cette activité.

Toutefois, peuvent être exercées au niveau d'un port de commerce, à titre accessoire, les autres activités liées à la défense nationale, à la pêche et à la plaisance.

Les modalités d'applications du présent article sont précisées par voie réglementaire ».

« Art.890.- Sont exercées au niveau des ports des missions de puissance publique et de service public et des activités commerciales.

Les missions de puissance publique sont exercées par les organes de l'Etat habilités à cet effet ».

« Art.891.- Le développement, l'entretien, la gestion, la préservation et la conservation du domaine public portuaire, constituent des missions de service public dévolues à des institutions créées à cet effet dénommées :
« autorités portuaires ».

Les modalités d'organisation de ces institutions et d'utilisation des biens ci-dessus indiqués sont précisées par voie réglementaire ».

« Art.892.- Le remorquage, la manutention et l'acconage constituent des activités commerciales portuaires, qui peuvent être exercées par toute personne physique de nationalité algérienne ou toute personne morale de droit algérien et ce, conformément aux conditions fixées par voie réglementaire.

Le pilotage et le lamanage sont exercés par l'autorité portuaire ».

TITRE II

DOMAINE PUBLIC PORTUAIRE

« Art.893.- Conformément aux dispositions législatives en vigueur en la matière les ports relèvent du domaine public artificiel.

Chapitre 1

De la composition

« Art.894.- Le domaine public portuaire est composé d'infrastructures, de superstructures et de dépendances grevées de servitude au profit de la circulation maritime et du développement des ports ».

« Art.895.- Les infrastructures portuaires comprennent :

- les chenaux d'accès et les ouvrages de signalisation et de guidage des navires constitués notamment par les phares, bouées, balises et tout autre moyen requis pour assurer l'évolution des navires et la sécurité de la navigation,

- les ouvrages de protection du port (jetées, digues, brises lames) et les plans d'eau abrités (bassins et darses),

- les mûles, les quais et les appontements,

- les ouvrages nécessaires à la construction et à la réparation navale (cales sèches, cales de halage) ».

« Art.896.- Les superstructures portuaires comprennent l'ensemble des installations, équipements fixes ou mobiles et outillages nécessaires aux opérations :

- d'accostage des navires et de télécommunication,

- de débarquement et d'embarquement des passagers,

- de chargement et de déchargement des navires,

- de réception, de transfert, de stockage, de pesage et de livraison des marchandises,

- d'avitaillement des navires en eau douce et énergie électrique,

- de soudage, de déballastage et de dégazage des navires,

- de réparation navale et de lutte contre l'incendie et la pollution,

- de pêche et de plaisance.

Elles comportent en outre :

- les terre-pleins et surfaces couvertes nécessaires au transit et à l'entreposage des marchandises.

- les gares maritimes,

- les gares et voies ferrées ainsi que les routes, voies d'accès incluses dans les limites des ports,

- les halles aux poissons,

- les réseaux d'eau douce et d'énergie électrique ainsi que les réseaux de voiries et de collectes des eaux usées et pluviales ».

« Art.897.- Les dépendances du domaine public portuaire sont constituées par:

- une zone de mouillage pour les navires en attente, comprenant un plan d'eau naturellement ou artificiellement abrité, appelé rade avec des fonds marins conformes aux normes de sécurité de la navigation,

- les zones attenantes aux enceintes portuaires nécessaires à l'exploitation ainsi que les zones d'extension du port ».

Chapitre 2

De la délimitation du domaine public portuaire

« Art.898.- Le domaine public portuaire fait l'objet d'une délimitation en vue de fixer les limites maritimes et terrestres du port. Il comprend une zone d'exploitation et une zone d'extension ».

« Art.899.- Au sens de la présente ordonnance, il est entendu par:

- zone d'exploitation : La zone constituée par une partie maritime formée par des zones de mouillage et plans d'eau, ainsi que d'une partie terrestre formée par le port et ses dépendances nécessaires à l'exploitation du port.

- zone d'extension : la zone qui s'étend au-delà de la zone d'exploitation tant du côté maritime que terrestre, destinée à être aménagée et équipée dans le cadre du schéma directeur de développement du port. Elle est grevée de servitudes, conformément à la législation en vigueur ».

« Art.900.- La délimitation du domaine public doit faire l'objet d'une enquête publique. elle est réalisée en conformité avec les schémas d'aménagement et d'urbanisme, approuvés et publiés dans les formes légales en vigueur.

Les modalités de délimitation du domaine public portuaire sont précisées par voie réglementaire ».

Chapitre 3

De l'utilisation et de la gestion

« Art.901.- L'autorité portuaire bénéficie du droit d'utiliser conformément à sa destination et dans l'intérêt général, le domaine public, portuaire qui lui est affecté. Elle dispose d'un droit exclusif de jouissance et perçoit des taxes et redevances sur les usagers ».

« Art.902.- L'utilisation du domaine public portuaire peut prendre la forme:

- d'une occupation à usage général aux fins de transit et de séjour de courte durée ainsi que de l'utilisation des voies de circulation maritime et des services.

- d'une occupation temporaire à titre privatif aux fins d'exercice d'activités industrielles ou commerciales liées au trafic maritime ».

« Art.903.- L'occupation du domaine public portuaire est autorisée à titre précaire et révocable. Elle est réservée aux activités et service liés directement à l'exploitation portuaire.

Elle ne doit pas compromettre sa conservation et son développement ».

« Art.904.- L'installation et l'exploitation d'outillages mis à la disposition du public dans les ports peuvent faire l'objet d'une concession d'outillage public ou d'une autorisation d'outillage privé avec obligation de service public.

Les conditions dans lesquelles sont autorisées les occupations visées ci-dessus sont définies par voie réglementaire

Chapitre 4

Droits de navigation et redevances d'usage du domaine portuaire

« Art.905.- Conformément aux dispositions de l'article 901 ci-dessus, l'autorité portuaire perçoit les produits des droits de navigation et redevances d'usage du domaine portuaire ».

« Art.906.- Les redevances portuaires sur le navire, sur les marchandises et sur les passagers ainsi que les taxes de péage constituent des droits de navigation ».

« Art.907.- Les redevances d'usage du domaine public portuaire sont constituées par redevances d'occupation du domaine portuaire, les taxes de séjour des navires dans les ports, les taxes de transit des marchandises et des conteneurs, la taxe de dépôt de marchandises et la redevance d'utilisation du réseau ferroviaire portuaire ».

« Art.908.- L'assiette, les taux, les conditions d'affectation, de perception et d'exonération des droits de navigation et redevances d'usage du domaine portuaire sont définis par les lois de finances ».

TITRE III

ENTRETIEN ET DEVELOPPEMENT DES PORTS

« Art.909.- La conception, la réalisation, l'extension et le développement des ports sont effectués dans le cadre des schémas directeurs de développement des ports et conformément aux règles d'aménagement du territoire.

Les conditions et modalités d'élaboration et d'approbation des schémas directeurs de développement des ports sont fixées par voie réglementaire ».

« Art.910.- Les travaux d'entretien, de création, d'extension, de modernisation et de renouvellement des ouvrages

d'infrastructures citées à l'article 895 ci-dessus ainsi que le dragage sont à la charge de l'Etat.

Toutefois, l'autorité portuaire participe au financement des opérations d'entretien et d'adaptation des ouvrages d'infrastructures existants ainsi que celles inhérentes aux travaux de dragage.

L'autorité portuaire finance l'entretien et le développement des superstructures portuaires.

les dispositions du présent article sont précisées par voie réglementaire ».

TITRE IV

EXPLOITATION ET SECURITEE DES PORTS

« Art.911.- Les règles d'exploitation et de sécurité des ports sont déterminées par un règlement général d'exploitation de sécurité qui précise:

1 - En matière d'exploitation:

- les conditions d'affectation et d'exploitation des zones portuaires,

- les conditions de gestion des zones extra portuaires et des zones réservées à la pêche et la plaisance,

- les modalités et conditions de transit des passagers et des marchandises, les conditions de chargement et de déchargement des navires.

- les conditions de chargement, de déchargement, d'entreposage et d'enlèvement des marchandises;

- les règles de gestion des installations spécialisées, les modalités d'exploitation de l'outillage et des installations portuaires.

2- En matière de sécurité, les règles visant à:

- garantir l'intégrité des ouvrages, installation et profondeurs des plans d'eau du domaine public portuaire,

- sauvegarder la zone d'extension,

- réglementer le mouvement de la navigation dans les limites maritimes des ports,

- assurer l'hygiène et la salubrité des plans d'eau, terre-pleins et magasins,

- réglementer l'accès des personnes, la circulation et le stationnement des véhicules et wagons dans l'enceinte portuaire

- prévenir les sinistres et organiser la lutte contre l'incendie et la pollution et éviter leur propagation,
 - édicter les mesures de prévention et éliminer les causes des accidents de travail liés aux opérations de manutention et autres services portuaires,
 - préserver le caractère opérationnel des zones de manutention,
 - fixer les conditions d'entreposage, de gerbage et de mouvement des marchandises,
 - édicter les mesures et conditions de manutention, de transport et de stockage des produits dangereux transitant par les ports en conformité avec la législation en vigueur,
 - supprimer les causes d'inflammation des produits pétroliers et, le cas échéant en combattre les effets, et en déterminer les normes de rejets dans les plans d'eau.
- Le règlement général d'exploitation et de sécurité est fixé par voie réglementaire ».

TITRE V

DES ACTIVITES PORTUAIRES

Chapitre 1

De la manutention portuaire

« Art.912.- La manutention portuaire comprend les opérations d'embarquement, d'arrimage, de désarrimage et de débarquement des marchandises et les opérations de mise et de reprise des marchandises sur terre-pleins ou dans les magasins ».

« Art.913.- Les opérations de manutention portuaire sont effectuées en vertu d'un contrat et donnent lieu à une rémunération ».

« Art.914.- Les opérations de manutention portuaire doivent être effectuées conformément aux exigences de compétence professionnelle et de qualification requises ».

Les conditions et modalités d'exercice de cette activité sont fixées par voie réglementaire ».

« Art.915. - En cas de faute, le manutentionnaire est responsable envers celui qui a engagé ses services.

Il ne peut être tenu responsable d'avaries et de manquants dont il est établi, expertise contradictoire à l'appui, qu'ils se sont produits avant et/ ou après l'opération dont il a la charge

« Art.916.- Si les dommages subis par les marchandises surviennent au cours des opérations de changement, de

déchargement et de transport utilisant les allèges ou autres moyens d'embarcation portuaires, le manutentionnaire peut limiter sa responsabilité dans les conditions définies par les dispositions du chapitre IV. titre III du livre II de l'ordonnance n°76.80 du 23 octobre 1976, susvisée ».

« Art.917.- Au delà du délai contractuel, le manutentionnaire est tenu responsable du préjudice occasionné au navire par tout retard dans les opérations de chargement, sauf quand le dépassement de ce délai ne lui est pas imputable.

L'indemnité pour le dépassement des délais de chargement et de déchargement d'un navire doit être fixée dans le contrat de manutention au même titre que les ristournes ».

« Art.918.- La partie au contrat à qui l'interruption des opérations de manutention est imputable, est responsable notamment des frais qui en découlent, sauf cas de force majeure »

« Art.919.- Les actions découlant du contrat de manutention se prescrivent un an à compter du jour de l'achèvement de la dernière opération prévue par ce contrat ».

Chapitre 2

De l'acconage

« Art.920.- L'acconage comprend les opérations tendant à assurer la réception, le pointage et la reconnaissance à terre des marchandises embarquées ou débarquées ainsi que leur gardiennage, jusqu'à leur embarquement ou leur délivrance au destinataire ».

« Art.921.- Les opérations d'acconage sont effectuées en vertu d'un contrat librement négocié et donnent lieu à une rémunération ».

« Art.922.- Les opérations d'acconage sont effectuées avec la compétence et les qualifications requises.

Les conditions et modalités d'exercice de l'acconage sont fixées par voie réglementaire ».

« Art.923.- L'acconier prend toutes les réserves contre le bord ou livreur pour tous les manquants constatés contradictoirement sur le mauvais état de la marchandise ou son conditionnement.

Il est tenu de prendre toutes les dispositions utiles pour la conservation des marchandises confiées à sa garde durant leur séjour sur terre-pleins ou dans les magasins dont il a la charge

« Art.924.- En cas de faute prouvée, l'acconier est responsable envers celui qui a engagé ses services.

Il ne peut être tenu responsable d'avaries et de manquants dont il est établi, expertise contradictoire à l'appui, qu'ils se sont produits avant et/ ou après l'opération dont il a la charge

« Art.925.- La responsabilité contractuelle de l'acconier ne peut dépasser la valeur du dommage effectivement subi par le demandeur. Elle ne saurait, dans tous les cas, être retenue si les marchandises séjournent au-delà des délais autorisés sauf stipulations contraires ».

« Art.926- Toutes les actions découlant du contrat d'acconage de prescrivirent un an à compter du jour de l'achèvement de la dernière opération prévue par le contrat ».

TITRE VI

ORGANISATION PORTUAIRE

Chapitre 1

du séjour des marchandises dans les ports

« Art.927.- Les marchandises transitant par les ports de commerce et peuvent séjourner au-delà du délai nécessaire à l'accomplissement des formalités telles que fixées par la législation en vigueur.

Le délai de séjour des marchandises est, selon la situation de chaque port, fixé par voie réglementaire ».

« Art.928.- Au-delà du délai prévu ci-dessus et après une mise en demeure préalable adressée au propriétaire de la marchandise ou son mandant, l'enlèvement des marchandises est obligatoire. Il est opéré soit par le propriétaire concerné ou ses agents dûment mandatés ».

« Art.929.- en cas de non par le propriétaire des dispositions de l'article précédent, les marchandises sont transférées vers les zones de dégagement et aires de dédouanement prévues à cet effet agréées par les services habilités de l'Etat.

le transfert décidé par l'autorité portuaire s'effectue sous surveillance douanière, aux frais, risques et périls du destinataire ».

« Art.930.- Les marchandises importées en infraction à la législation en vigueur sont immédiatement transférées vers les zones prévues à cet effet dans les mêmes conditions que celles fixées à l'article 929 ci-dessus ».

« Art.931.- Il est fait application pour toutes les marchandises transférées vers les zones de dégagement extra portuaires des dispositions douanière en vigueur en matière de saisie et de vente ».

« Art.932.- Le séjour et le transit des marchandises présentant un danger certain pour la sécurité des personnes et des biens ou pouvant nuire à l'environnement, obéissent à des règles spécifiques fixées par voie réglementaire ».

Chapitre 2

De la police portuaire

« Art.933.- Sont habilités à rechercher et à constater les infractions aux dispositions du présent livre, outre les officiers de police judiciaire:

- les personnels assermentés des gardes-côtes,
- les agents de la sûreté nationale,
- les officiers et surveillants de ports ».

« Art.934. - Les officier et surveillants de port prêtent serment devant les juridictions compétentes de leur lieu de résidence dans le termes ci-après:(serment en arabe)

« Art.935.- Les pouvoirs conférés aux officiers et surveillants de port en matière de police sont limités aux prérogatives sont fixées dans le règlement prévu à cet effet et n'interfèrent en rien avec les attributions de police générale et de sécurité publique exercées par les autres services habilités de l'Etat ».

« Art.936.- La constatation des infractions doit donner lieu à l'établissement d'un procès verbal dans lequel l'agent verbalisateur relate avec précision les faits dont il à constaté l'existence et les déclarations reçues.

Les procès verbaux sont signés par l'agent verbalisateur et par le ou les auteurs de l'infraction et transmis à la juridiction compétente et à l'autorité chargée des ports. Ils font foi jusqu'à preuve du contraire et ne sont pas soumis à confirmation ».

« Art.937.- Les officiers de port peuvent prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection et la conservation du domaine public portuaire et les installations qui y sont implantées.

Il est entendu par protection et conservation du domaine public portuaire, l'ensemble des actions concourant d'une manière directe ou indirecte à faire respecter les règles d'exploitation, de sécurité, d'hygiène et de salubrité publique ».

« Art.938.- Les officiers de port sont habilités, pour des motifs de sécurité ou d'exploitation, à ordonner et faire procéder aux navires qui ont fait l'objet d'une saisie conservatoire régulière, des mouvements vers d'autres postes à

quai ou vers la rade, en concertation avec les services de la police maritime ».

TITRE VII

DISPOSITIONS PENALES

Chapitre 1

infractions aux règles de police
de la conservation du domaine portuaire et de l'exploitation

« Art.939.- Est puni d'une amende de 1.000 DA à 2.000 DA quiconque accède dans la zone publique du port sans autorisation ou justification délivrée par les services compétents.

Si l'accès a été effectué par les voies non autorisées, l'amende est portée à 5.000 DA ».

« Art.940.- Est puni d'un emprisonnement de deux (2) mois à un (1) an et d'une amende de 2.000 DA à 5.000 DA ou de l'une des deux peines seulement, quiconque accède dans la zone réservée du port sans autorisation ou justification délivrée par les services compétents ».

« Art.941.- Est puni d'une amende de 1.000 DA à 5.000 DA, quiconque jette des terres, des déchets, des immondices, des résidus du commerce et de l'industrie ou tout autre objet dans les ports et leur dépendances ou dépose ces objets sur les quais et terre-pleins portuaires.

L'amende est de 5.000 DA à 25.000 DA lorsque les rejets sont effectués dans les eaux des ports.

La peine est l'emprisonnement de un (1) à cinq (5) ans et une amende de 5.000 DA à 40.000 DA ou de l'une des deux peines, pour tout jet dans les eaux des ports de produits chimiques ou de déchets toxiques ou de tout produit altérant le milieu marin ».

« Art.942.- Est puni d'un emprisonnement de deux (2) à six (6) mois et d'une amende de 2.000 DA à 5.000 DA ou de l'une des deux peines, sans préjudice de la réparation du dommage causé, quiconque occupe sans autorisation le domaine public portuaire et maintient cette occupation irrégulière malgré la sommation de quitter les lieux ».

« Art.943.- Est punis d'un emprisonnement de six (6) mois à cinq (5) ans et d'une amende de 5.000 DA à 20.000 DA ou de l'une des deux peines sans préjudice la réparation des dommages subis et du paiement des frais engagés pour la remise en état de l'ouvrage, quiconque procède à une construction ou met en place une installation sur un port ou ses dépendances sans l'accord de l'autorité portuaire ».

« Art.944.- Toute détérioration volontaire ou non des ouvrages et installations portuaires est réprimée conformément aux dispositions du code pénal ».

« Art.945.- Les infractions aux règles de la circulation routière et du stationnement des véhicules à l'intérieur des limites du domaine portuaire sont réprimées conformément à la législation spécifique en vigueur ».

« Art.946.- Les infractions aux règles de la protection de l'environnement survenues dans les limites du domaine portuaire sont réprimées conformément aux dispositions législatives en vigueur ».

« Art.947.- Les propriétaires des vieux navires ou embarcations hors d'état de naviguer sont tenus aux termes des délais fixés par les mises en demeure qui leur sont adressées par les officiers et surveillants de ports, de les démolir et d'en enlever les débris sous peine de confiscation et d'une amende de 5.000 DA à 20.000 DA ».

Si le propriétaire de navire ou de l'embarcation ne prend pas les dispositions prévues à l'alinéa précédent, l'autorité portuaire peut prendre les mesures nécessaires à la démolition du navire ou de l'embarcation confisquée et à l'enlèvement des débris et ce, au dépend et sous la responsabilité de ce dernier

« Art.948.- Tout capitaine, maître ou patron d'un navire de commerce, de pêche, de plaisance ou de servitude qui refuse d'obtempérer aux ordres donnés par les personnels habilités dans les rades, chenaux d'accès et bassins est puni d'une amende de:

- 5.000 DA à 10.000 DA pour les navires de moins de 50 tonneaux de jauge brute,

- 10.000 DA à 20.000 DA pour les navires de 50 à 250 tonneaux de jauge brute,

- 20.000 DA à 40.000 DA pour les navires de 251 à 1000 tonneaux de jauge brute,

- 40.000 à 80.000 DA pour les navires du plus de 1000 tonneaux de jauge brute ».

« Art.949.- Est puni d'une amende de 20.000 DA à 45.000 DA, Tout capitaine qui jette du lest dans les ports, bassins et rades.

Est puni des mêmes peines celui qui procède aux opérations de lestage et de délestage durant la nuit sans autorisation des officiers de ports ».

« Art.950.- Si la sanction prévue implique la réparation immédiate du dommage causé ou l'enlèvement d'un bien constituant un danger, accompagné ou non d'une amende, le personnel habilité de l'autorité portuaire adresse une mise en demeure au contrevenant ou dresse procès verbal de constatation.

Passé le délai prévu, et en cas de non exécution des prescriptions ordonnées, le procès-verbal est transmis à la juridiction compétente.

Le bien est alors enlevé par les soins de l'autorité portuaire aux frais, risques et périls du contrevenant ».

Chapitre 2

Répression des infractions aux règles de police de balisage et des matières dangereuses

« Art.951.- Le capitaine ou patron de tout navire, bâtiment ou embarcation qui même en danger de perdition, et par suite d'un amarrage, abordage ou de toutes autres causes accidentelles a coulé, déplacé ou détérioré un feu flottant, une bouée ou une balise se trouvant dans les eaux portuaires, est tenu de signaler le fait par les moyens les plus rapides dont il dispose et doit en faire la déclaration au plus tard dans les vingt-quatre heures au premier port ou il aborde.

Cette déclaration est faite en Algérie, à l'autorité portuaire et, à l'étranger, à la représentation consulaire algérienne la plus rapprochée du port d'arrivée.

A défaut de déclaration et indépendamment de la répartition du dommage causé à l'ouvrage, le contrevenant est puni d'un emprisonnement de deux à six mois et d'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA.

Le défaut de déclaration de faits visés à l'alinéa premier survenus dans les eaux sous juridiction nationale et en dehors des eaux portuaires est puni de six mois à deux ans d'emprisonnement et d'une amende de 50.000 DA à 100.000 DA ».

« Art.952. - Est puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans et d'une amende de 50.000 DA à 100.000 DA, sans préjudice de la réparation du dommage causé quiconque a, intentionnellement détruit ou dégradé un feu flottant, une bouée ou une balise se trouvant dans les eaux portuaires ».

La peine est portée au double l'infraction est commise dans les eaux sous juridiction nationale et en dehors des eaux portuaires ».

« Art.953.- est puni d'un emprisonnement de 2 mois à 5 ans et d'une amende de 10.000 DA à 400.000 DA sans préjudice des réparations des dommages subis, quiconque a débarqué ou embarqué sur un bâtiment de commerce employé à la navigation maritime, expédié ou fait expédier par voie de terre des matières pouvant être une cause d'explosion ou d'incendie sans avoir déclaré la matière au service habilités de l'autorité portuaire ou procède au stockage de matières dangereuses dans les ports sans avoir apposé au préalable des marques apparentes sur les emballages et plus généralement tout contrevenant aux règles et

conditions régissant la manutention des marchandises dangereuses dans les ports. »

En cas de récidive, la sanction de la radiation à vie de l'emploi à bord d'un navire de commerce ou de pêche est applicable lorsque le contrevenant est le capitaine, le propriétaire du navire, ou toute personne ayant une relation directe avec la profession, ou qui, par sa complicité a permis de près ou de loin, l'embarcation ou l'utilisation de ses explosifs

« Art.954.- Pour toute infraction aux dispositions relative à la police portuaire dûment constatée, le contrevenant aura la faculté d'effectuer immédiatement auprès du Trésor le versement d'une amende forfaitaire dont le montant est fixé à la moitié de la somme obtenue de l'addition des montants maximal et minimal de l'amende prévue.

Ce versement aura pour effet d'arrêter toute poursuite, sauf si l'infraction constatée expose son auteur à une action autre que pécuniaire consistant soit en l'enlèvement d'un bien susceptible de constituer un danger ou à la réparation du dommage causé aux biens et personnes soit aux peines qui s'attachent à la récidive ».

« Art.955.- Pour garantir le paiement de l'amende, il peut être exigé du contrevenant le dépôt d'un cautionnement d'un montant égal à l'amende encourue. Dans le cas ou le contrevenant est dans l'impossibilité de fournir cette garantie, l'objet ayant servi à commettre l'infraction pourra faire l'objet d'une rétention dans les conditions fixées par la législation en vigueur.

Art. 52. - Les articles 89-93c. - 179 - 211 - 212 - 217 218 - 239 - 264 - à 267 - 271 - 378 - 379 - 385 - 392 - 340 (alinéa 2) - 473 - 475 - 576 - 578- 579 - 619 - 629 - 639 - 871 - 873 à 886 de l'ordonnance n°76-88 du 23 octobre 1976 et toutes dispositions contraires à la présente loi sont abrogées.

Art. 53. - La présente loi sera publié au Journal officiel de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le Aouel Rabie El Aouel 1419 correspondant au 25 juin 1998.

Liamine ZEROUAL.