

BULLETIN OFFICIEL DES ARMEES



Edition Chronologique

PARTIE PERMANENTE
Administration Centrale

INSTRUCTION N° 2380/EMM/2
sur l'application du droit international en cas de guerre.

Du 31 décembre 1964

ÉTAT-MAJOR DE LA MARINE : 2e Bureau.

DIRECTION CENTRALE DU COMMISSARIAT DE LA MARINE : Bureau des réquisitions, des prises et des événements de mer..

INSTRUCTION N° 2380/EMM/2 sur l'application du droit international en cas de guerre.

Du 31 décembre 1964

Modifié par :

Instruction n° 682 EMM/2, Pour mémoire (BOC, 1969, p. 493).

Classement dans l'édition méthodique : BOEM 101-2.2.1, 102-3.1.

Référence de publication : Pour mention BO/M, p. 4603.

LE MINISTRE DES ARMÉES,

à MM. les Officiers généraux, supérieurs et autres commandant les Forces navales et les bâtiments de la République.

DÉFINITIONS

I. Dans tout le cours des présentes instructions, les termes *saisie*, *capture*, *déroutement*, *blocus*, qui correspondent à des opérations faites par les bâtiments de guerre, sont employés avec le sens qui va être indiqué :

1. *Saisie* : la *saisie* peut s'appliquer à un navire de commerce ou à des marchandises :

a). Lorsqu'elle s'applique à un navire de commerce, la saisie est l'acte par lequel une autorité maritime, à la mer ou à terre, se substitue au capitaine du navire et dispose de ce navire, de son équipage et de sa cargaison. La saisie ne préjuge pas le sort ultérieur réservé au navire ;

b). Lorsqu'elle s'applique à des marchandises, la saisie est l'acte par lequel une autorité maritime, avec ou sans l'assentiment du capitaine du navire qui transporte ces marchandises, dispose de celles-ci en vue de leur confiscation.

2. *Capture* : la *capture* est l'acte par lequel une autorité maritime à la mer ou à terre se substitue au commandant ou au capitaine d'un navire et dispose de ce navire, de son équipage et de sa cargaison en vue de son appropriation par l'État.

Appliquée à un navire de guerre ennemi la capture réalise de plein droit l'appropriation du navire par l'État en vertu du droit de butin.

Appliquée à un navire de commerce, l'appropriation résulte de la confiscation du navire et, le cas échéant, de sa cargaison en vertu du droit de prise ⁽¹⁾. À cette fin, un procès-verbal de capture est établi ; ce procès-verbal a pour conséquence l'ouverture d'une procédure de confiscation.

3. *Déroutement* : le *déroutement* est l'acte par lequel le commandant d'un bâtiment de guerre ordonne au capitaine d'un navire de commerce de faire route sur une position qui lui est

désignée.

4. *Blocus* : le *blocus* est la mesure par laquelle un belligérant déclare l'interdiction de communication, par entrée ou par sortie, entre la haute mer et le littoral ennemi, interdiction sanctionnée par l'arrêt et la capture de tous navires qui y contreviennent.

II. Pour faciliter la lecture des présentes instructions, les définitions suivantes sont données à titre de renseignement :

1. *Confiscation* : la *confiscation* résulte de la décision du Conseil des prises validant la capture du navire et de sa cargaison ou la saisie de marchandises. Elle comporte la dévolution à l'État de la propriété de la prise.

2. *Séquestre* : le *séquestre* est l'acte par lequel le Gouvernement ou les autorités compétentes d'un port retiennent un navire ou sa cargaison.

3. *Angarie* : l'*angarie* est une forme particulière de réquisition qui s'applique aux navires de commerce étrangers.

4. *Embargo* : l'*embargo* consiste dans l'immobilisation de navires de commerce étrangers en vue d'exercer une pression sur l'État dont ils portent le pavillon. L'*embargo* est considéré comme un acte inamical.

5. *Arrêt de prince* : l'*arrêt de prince* (également appelé *arrêt de puissance*) est une mesure de police qui consiste en une défense faite aux navires de commerce de tous les pavillons de quitter le port ou les eaux territoriales.

PREMIERE PARTIE **RÈGLES RELATIVES AUX OPÉRATIONS MILITAIRES**

CHAPITRE PREMIER **ATTAQUE DES NAVIRES**

Article premier **Bâtiments de guerre ennemis**

Dès que vous aurez connaissance certaine de l'état de guerre existant entre la France et une autre puissance, vous attaquerez tous les bâtiments de guerre ennemis pour les détruire ou vous en emparer par la force des armes.

Article 2 **Navires de commerce ennemis ou neutres**

Vous n'attaquerez un navire de commerce ennemi ou neutre que dans l'un des cas suivants :

1. S'il se livre en fait à des actes de guerre tels que mouillage ou dragage de mines, rupture de câbles sous-marins, visite de navires neutres, attaque de navires de commerce battant pavillon français ou allié, etc. ;

2. S'il participe aux opérations de guerre de l'ennemi en lui communiquant, par un procédé quelconque de transmission, des renseignements destinés à son usage (par exemple, en lui signalant votre présence, en l'aidant à régler son tir, etc.) ;

3. S'il n'exécute pas l'ordre de déroutement que vous lui aurez donné, dans les conditions définies à l'article 109 ;

4. Si, malgré les ordres reçus, il use de ses appareils de transmission comme il est dit à l'article 68 ;
5. S'il est convoyé par un bâtiment de guerre ennemi comme il est dit à l'article 112 ;
6. S'il refuse de s'arrêter pour se soumettre à la visite comme il est dit à l'article 91 ;
7. S'il oppose une résistance active à la visite.

Vous n'attaquerez pas un navire de commerce pour le seul motif qu'il est armé défensivement.

CHAPITRE II RESPECT DES DROITS DES ÉTATS NEUTRES

Art. 3 Vous vous conformerez aux interdictions imposées aux belligérants par la Convention XIII de La Haye du 18 octobre 1907 ⁽²⁾ concernant les droits et devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime, notamment en ce qui concerne l'interdiction de la visite, de la saisie et de la capture dans les eaux territoriales ou intérieures d'une puissance neutre.

Vous vous conformerez aux règles édictées par toute puissance neutre quant à ses eaux territoriales ou intérieures, notamment en ce qui concerne l'accès, le séjour, l'usage des appareils de radiocommunications, les possibilités de ravitaillement en combustibles, la navigation sous-marine dans ces eaux ou leur survol par des aéronefs.

Art. 4 Pour l'application de ladite Convention XIII de La Haye, vous considérerez les eaux territoriales comme ne s'étendant jamais à moins d'une distance de 3 milles des côtes, des îles ou des hauts fonds découvrants qui en dépendent, comptés à partir de la laisse de basse-mer.

Vous trouverez aux annexes R des renseignements concernant les divers pays, sur les eaux intérieures, la mer territoriale et les zones de compétences spéciales.

CHAPITRE III RRESPECT DES CONVENTIONS INTERNATIONALES RELATIVES AUX MOYENS D'HOSTILITÉ

Article 5 Mines sous-marines automatiques de contact

Dans l'emploi des mines sous-marines automatiques de contact, vous vous conformerez à la Convention VIII du 18 octobre 1907 ⁽³⁾, si toutes les puissances belligérantes sont parties à cette convention.

Vous veillerez notamment, lorsque vous aurez recouru à l'emploi de mines de contact amarrées, à prendre toutes les précautions possibles pour la sécurité de la navigation pacifique.

Article 6 Bombardement d'installations situées à terre par des forces navales

Lorsque les opérations militaires dans lesquelles vous serez engagé vous conduiront à effectuer des bombardements d'installations situées à terre, vous vous conformerez aux prescriptions de la Convention IX de La Haye du 18 octobre 1907 ⁽⁴⁾, si toutes les puissances belligérantes sont parties à cette convention.

Article 7 Débarquement et opérations à terre

Si vous êtes conduit à opérer un débarquement et à poursuivre vos opérations à terre, vous observerez les prescriptions de la Convention IV de la Haye du 18 octobre 1907 ⁽⁴⁾ concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre et du règlement annexé à ladite convention ainsi que les dispositions des Conventions de

Genève du 12 août 1949.

Article 8
Guerre sous-marine (5)

Dans leur action à l'égard des navires de commerce, les sous-marins doivent se conformer aux règles du droit international auxquelles sont soumis les bâtiments de guerre de surface.

CHAPITRE IV
CÂBLES SOUS-MARINS

Art. 9 Si vous pouvez le faire sans compromettre le succès des opérations dans lesquelles vous serez engagé, vous mettrez hors de service les câbles sous-marins reliant exclusivement des possessions de l'ennemi.

Sauf ordre contraire, vous vous efforcerez de mettre hors de service, partout ailleurs que dans les eaux territoriales neutres, les câbles venant d'un pays neutre et atterrissant en territoire ennemi ou le traversant.

Art. 10 Vous respecterez les câbles qui relient exclusivement entre eux deux pays neutres.

DEUXIEME PARTIE
RÈGLES RELATIVES AUX CONTRÔLES DE LA NAVIGATION COMMERCIALE

TITRE PREMIER
NAVIRES ENNEMIS

CHAPITRE V
NAVIRES DE COMMERCE ENNEMIS

Art. 11 Tous les navires de commerce ennemis sont sujets à capture, à l'exception des navires visés à l'article 14 et au chapitre 7.

Art. 12 Vous saisissez la marchandise ennemie trouvée à bord de navires de commerce ennemis.

Vous ne saisissez pas la marchandise neutre sous pavillon ennemi, sauf dans l'un des cas suivants :

1. Lorsqu'elle constitue de la contrebande de guerre ;
2. Lorsque, bien que ne constituant pas de la contrebande de guerre, elle appartient au propriétaire de la marchandise de contrebande trouvée à bord du même navire.

Art. 13 Vous considérerez comme ayant le caractère ennemi tout navire :

- a). Qui porte le pavillon ennemi ;
- b). Qui ne peut justifier du droit de porter un pavillon français, allié ou neutre ;
- c). Qui a été transféré du pavillon ennemi au pavillon neutre dans des conditions définies au chapitre 6, le rendant passible de capture ;
- d). Dont le propriétaire a le caractère ennemi ;
- e). Dont le contrôle et le bénéfice de l'emploi sont entre les mains d'un État ennemi ou de personne ayant le caractère ennemi.

Art. 14 Exceptionnellement vous laisserez librement passer les navires ennemis munis d'un sauf-conduit délivré par une autorité française ou alliée.

Vous vous assurerez au préalable que l'acte qui vous est présenté est régulier et sincère et que les conditions en ont été rigoureusement observées, notamment en ce qui concerne la route suivie par le navire et la composition de son équipage ou de sa cargaison.

En cas de soupçon sur l'authenticité de cet acte ou sur la régularité des papiers de bord qui vous seraient présentés, vous saisirez le navire. Si vos soupçons se trouvent ultérieurement confirmés, vous remplacerez cette saisie par une capture, constatée par l'établissement d'un procès-verbal de capture ⁽⁶⁾.

En cas d'inexécution des conditions stipulées par le sauf-conduit, vous capturerez le navire.

Art. 15 Si toutes les puissances belligérantes sont parties à la Convention VI de La Haye du 18 octobre 1907 , vous vous conformerez à ladite convention ⁽⁷⁾ en ce qui concerne les navires de commerce ennemis que vous rencontrerez en mer au début des hostilités. Toutefois, vous n'appliquerez pas les articles de cette convention qui auraient fait l'objet de réserves de la part d'un des belligérants lors de la ratification.

CHAPITRE VI TRANSFERT DE PAVILLON

Art. 16 Vous capturerez tout navire transféré du pavillon ennemi au pavillon neutre postérieurement à l'ouverture des hostilités.

Art. 17 Vous ne capturerez pas les navires transférés du pavillon ennemi au pavillon neutre antérieurement à l'ouverture des hostilités, à moins qu'il ne vous apparaisse que ce transfert a été effectué en vue d'éluder les conséquences qu'entraîne le caractère de navire ennemi : sont particulièrement suspects les transferts effectués quand les hostilités étaient imminentes et les transferts laissant aux mêmes mains le contrôle du navire et le bénéfice de son emploi.

Art. 18 Pour l'application des articles 16 et 17, vous considérerez comme date de transfert non la date du contrat (vente, échange, etc.), mais la date de l'inscription officielle sur les registres de l'État neutre donnant droit au port du pavillon neutre.

Art. 19 Vous considérerez comme valable le transfert de pavillon consécutif à la vente d'un navire ennemi à un sujet neutre effectué par les autorités françaises ou alliées à la suite d'une prise.

CHAPITRE VII NAVIRES EXEMPTS DE CAPTURE

Art. 20 Les navires ennemis exclusivement affectés à la pêche côtière ou à des services de petite navigation locale et les bâtiments chargés de certaines missions religieuses, scientifiques ou philanthropiques sont exempts de capture ainsi que leurs engins, agrès, apparaux et chargement. Cette exemption cesse de leur être applicable dès qu'ils participent d'une façon quelconque aux hostilités.

Art. 21 Toutefois vous ne tolérerez la pêche et la petite navigation locale sur les côtes de l'ennemi que pendant le jour et qu'autant que cette faveur, dictée par un sentiment d'humanité, n'entraînerait aucun abus préjudiciable aux opérations militaires et maritimes, notamment en cas de blocus.

En conséquence, tout navire qui, préalablement prévenu des interdictions que vous auriez pu ainsi formuler, ou provenant d'un port auquel vous auriez notifié ces interdictions, ne les aurait pas observées, sera considéré par vous comme participant aux hostilités et, à ce titre, comme ayant perdu son droit à l'immunité.

Art. 22 Les navires-hôpitaux militaires, les navires-hôpitaux utilisés par des sociétés nationales de la Croix-Rouge, par les sociétés de secours officiellement reconnues ou par des particuliers et les embarcations côtières de sauvetage sont, dans les conditions définies par la Convention de Genève du 12 août 1949 ⁽⁸⁾, et à l'égard des puissances parties à cette convention, exempts de capture. Sont également exempts de capture les navires affrétés pour le transport de matériel sanitaire sous réserve que les conditions de leur voyage aient été au préalable, signalées et agréées ⁽⁹⁾.

Art. 23 En ce qui concerne les puissances parties à la Convention X de La Haye du 18 octobre 1907 ⁽¹⁰⁾ qui n'auraient pas ratifié la Convention de Genève du 12 août 1949 pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer, vous vous conformerez aux prescriptions de la Convention X de La Haye en respectant les navires hospitaliers mentionnés dans les articles 1 2 et 3 de ladite convention (une liste de ces bâtiments vous sera adressée).

Art. 24 Il vous appartiendra d'apprécier vous-même l'opportunité d'user, le cas échéant, des droits que vous confèrent les deux conventions ci-dessus visées.

Art. 25 Les navires et embarcations mentionnés au présent chapitre demeurent soumis au droit de contrôle et de visite ; la visite, en ce qui les concerne, a pour but de vérifier qu'aucune infraction aux règles qui motivent leur immunité n'a été commise.

Il vous est interdit de profiter du caractère inoffensif des navires français répondant aux conditions définies dans le présent chapitre pour les employer à des fins militaires en leur conservant leur apparence pacifique.

TITRE II NAVIRES DE COMMERCE FRANÇAIS ET ALLIÉS

CHAPITRE VIII NAVIRES DE COMMERCE FRANÇAIS ET ALLIÉS

Art. 26 L'état de guerre entraînant l'interdiction de toutes relations commerciales avec l'ennemi, vous arrêterez les navires de commerce français et alliés qui, sans justifier d'une licence, tenteraient d'enfreindre cette interdiction.

Vous arrêterez de même les navires français et alliés qui chercheraient à violer un blocus, ou s'engageraient dans un transport de troupes, de dépêches officielles ou de contrebande pour le compte, ou à destination de l'ennemi.

Art. 27 Les capitaines et toutes personnes soupçonnées de complicité seront arrêtés et remis à l'autorité française la plus proche.

Art. 28. Vous saisirez les marchandises ennemies sous pavillon français ou allié, de même que les marchandises faisant l'objet d'un commerce entre un ressortissant français ou allié et l'ennemi.

TITRE III. NAVIRE DE COMMERCE NEUTRES

CHAPITRE IX COMMERCE DES NEUTRES

Art. 29 Les neutres sont autorisés par le droit des gens à continuer librement leur commerce avec les belligérants, sous réserve de l'exercice du droit de visite (chap. 21).

Art. 30 Sans préjudice des dispositions de l'article 2, les navires neutres sont passibles de capture dans les cas suivants :

1. S'ils résistent à la visite comme il est dit à l'article 104 ci-après ;
2. Si leurs papiers de bord sont irréguliers ou falsifiés ou s'il y a un jet de papier à la mer comme il est dit aux articles 85 et 86 ;
3. S'ils transportent des objets de contrebande dans les conditions des chapitres 10 à 15 ci-après ou s'ils sont eux-mêmes contrebande de guerre comme il est dit à l'article 43 ci-après ;

4. S'ils prêtent assistance à l'ennemi dans les conditions des chapitres 17 et 18 ci-après ;
5. S'ils tentent de violer un blocus dans les conditions du chapitre 19 ci-après ;
6. S'il sont sous convoi ennemi comme il est dit à l'article 112 ci-après.

Article 31

Caractère neutre ou ennemi du navire

Sous réserve des dispositions de l'article 13, § *d* et *e*, et du chapitre 6 (transfert de pavillon) le caractère d'un navire est déterminé par le pavillon qu'il a le droit de porter.

Les conditions auxquelles les différentes puissances subordonnent le droit au port du pavillon national sont fixées par la législation particulière de chacune de ces puissances : des indications sur certaines de ces législations sont données aux annexes R.

Art. 32 Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie. Vous saisirez toutefois la marchandise ennemie naviguant sous pavillon neutre lorsqu'elle constitue de la contrebande de guerre ou appartient à un propriétaire de contrebande.

TITRE IV

CONTREBANDE DE GUERRE ASSISTANCE HOSTILE ET BLOCUS

CHAPITRE X

CONTREBANDE DE GUERRE

Art. 33 Les dispositions concernant la contrebande de guerre s'appliquent tant à la marchandise neutre naviguant sous pavillon ennemi ou neutre qu'à la marchandise ennemie naviguant sous pavillon neutre.

Art. 34 Pour déterminer si les objets composant la cargaison constituent de la contrebande de guerre, vous considérerez à la fois leur nature et leur destination.

La contrebande de guerre peut être absolue ou conditionnelle.

CHAPITRE XI

CONTREBANDE ABSOLUE

Art. 35 Sous réserve des décisions particulières du Gouvernement, vous considérerez comme contrebande absolue les objets et matières énumérés ci-après lorsqu'ils ont la destination ennemie spécifiée à l'article 36, à savoir :

Les armes de tout genre et leurs éléments, les munitions, le matériel militaire, les effets d'habillement et d'équipement militaire et en général tout ce qui peut être utilisé pour des opérations de guerre terrestre, navale ou aérienne.

Art. 36 La destination ennemie visée à l'article 35 pour les objets et matières énumérés audit article résulte de leur acheminement vers le territoire de l'ennemi, ou vers un territoire occupé par lui ou vers ses forces armées.

Il peut y avoir destination ennemie même si le navire transporteur se dirige vers un port neutre, et même si les marchandises sont documentées pour un port neutre.

Art. 37 Il vous appartiendra d'apprécier, d'après les éléments de preuve dont vous disposerez, si les articles de contrebande ont la destination spécifiée à l'article 36.

Vous considérerez, sauf preuve contraire, que cette destination est établie pour les articles qui ont été documentés, après l'ouverture des hostilités, pour un port neutre servant habituellement de port de transit aux

expéditions à destination de l'ennemi soit avec la clause à ordre, soit sans indication de nom de consignataire en pays neutre.

Art. 38 Vous considérerez que la destination ennemie de la contrebande absolue est définitivement prouvée :

1. Si la marchandise est documentée pour être débarquée dans un port de l'ennemi ou pour être livrée à ses forces armées.
2. S'il est à votre connaissance que le navire doit toucher un port de l'ennemi ou rejoindre les forces armées de l'ennemi avant d'arriver au port neutre pour lequel la marchandise est documentée ;
3. Si la marchandise est consignée dans un port neutre à un agent de l'État ennemi.

CHAPITRE XII CONTREBANDE CONDITIONNELLE

Art. 39 Sous réserve des décisions particulières du Gouvernement, vous considérerez comme contrebande conditionnelle les objets et matières servant à la guerre comme à des usages pacifiques dont la liste vous sera donnée et qui ont la destination ennemie spécifiée à l'article 40.

Art. 40 Les objets et matières qui, conformément à l'article 39, sont susceptibles par leur nature de constituer de la contrebande conditionnelle seront traités comme tels s'ils sont destinés à l'usage des forces armées ou des administrations de l'État ennemi, que le navire transporteur se dirige ou non sur un port neutre et que les articles soient documentés ou non pour un tel port.

Art. 41 Il vous appartiendra d'apprécier, d'après les éléments de preuve dont vous disposerez, si les articles de contrebande conditionnelle ont la destination spécifiée à l'article 40.

Vous considérerez, sauf preuve contraire, que cette destination est établie lorsque le Gouvernement ennemi a pris des mesures de réquisition générale ou de contrôle de la distribution des objets et matières de même nature et si la marchandise est documentée pour être débarquée :

- soit dans un port ennemi ;
- soit dans un port neutre, si le navire doit toucher un port de l'ennemi ou rejoindre ses forces armées avant d'arriver au port neutre pour lequel la marchandise est documentée ;
- soit dans un port neutre servant habituellement de port de transit aux expéditions à destination de l'ennemi lorsque la marchandise est consignée à ordre ou lorsque les papiers de bord n'indiquent pas le nom du consignataire en pays neutre.

Art. 42 Vous considérerez que la destination indiquée à l'article 40 est définitivement prouvée :

1. Si la marchandise est consignée dans un port neutre ou ennemi à un agent de l'ennemi ;
2. Si la marchandise est destinée à une place fortifiée ennemie ou à une place servant de base d'opérations ou de ravitaillement des forces armées ennemies.

Art. 43 Vous considérerez comme contrebande de guerre le navire de commerce neutre qui, d'après les éléments de preuve dont vous disposerez, serait destiné à l'usage des forces armées ou des administrations de l'État ennemi.

CHAPITRE XIII DISPOSITIONS COMMUNES À LA CONTREBANDE ABSOLUE ET À LA CONTREBANDE CONDITIONNELLE.

Art. 44 Vous considérerez l'itinéraire du navire et le lieu de déchargement des marchandises comme établis par les papiers de bord, sauf preuve contraire qui résulterait notamment d'une déviation non justifiée de la route que le navire devait suivre d'après ses papiers de bord ou de son itinéraire normal s'il assure un service régulier.

CHAPITRE XIV

ARTICLES NE DEVANT PAS ÊTRE CONSIDÉRÉS COMME DE CONTREBANDE

Art. 45 Vous ne considérerez pas comme contrebande de guerre :

1. Les objets et matières qui ne sont pas compris dans les listes de contrebande, ou qui ne vous auraient pas été notifiés comme devant y être ajoutés ;
2. Les armes et munitions exclusivement destinées à la défense du navire où elles sont trouvées et en la quantité que permet la coutume ;
3. Les objets et matières destinés à l'usage du navire, de son équipage ou de ses passagers pendant la traversée ;
4. Le matériel sanitaire.

Art. 46 En cas de nécessité, vous pourrez réquisitionner le matériel sanitaire s'il est destiné au territoire de l'ennemi ou à un territoire occupé par lui, ou à ses forces armées.

Si le capitaine du navire refuse de vous remettre ce matériel, vous vous en emparerez au besoin par la force.

Le capitaine du navire visité devra vous remettre copie certifiée conforme de tous papiers utiles concernant le matériel sanitaire réquisitionné.

Art. 47 Les dispositions de l'article qui précède sont inapplicables lorsque le navire visité est affecté au transport de matériel sanitaire et que, relevant d'une puissance partie à la Convention II de Genève du 12 août 1949 ⁽¹¹⁾, il répond aux conditions posées par l'article 38 de cette convention.

CHAPITRE XV

CONSÉQUENCES DU TRANSPORT DE CONTREBANDE

Art. 48 Vous capturerez le navire transportant de la contrebande si cette contrebande forme, soit par sa valeur soit par son poids, soit par son volume, soit par son fret, plus de la moitié de la cargaison. Vous examinerez en particulier le manifeste du chargement et les connaissements qui vous donneront des indications sur le poids, le volume, la valeur et le fret des marchandises constituant la contrebande.

Art. 49 Vous vous bornerez à saisir le navire transportant de la contrebande si cette contrebande est en proportion inférieure à celle qui est indiquée à l'article précédent.

Toutefois vous capturerez ce navire lorsque la destination hostile de la contrebande résultera d'une déviation injustifiée de la route dudit navire.

Art. 50 Le navire transportant de la contrebande peut être saisi ou capturé par vous pendant tout le cours de son voyage, même s'il a l'intention de toucher un port d'escale avant d'atteindre la destination ennemie.

Art. 51 Vous ne saisissez pas un navire en raison d'un transport de contrebande qu'il aurait antérieurement effectué et actuellement achevé.

Toutefois s'il est établi que ce transport a été accompagné d'actes frauduleux tels qu'emploi de faux papiers ou tromperie sur la destination, le navire qui l'a effectué reste passible de capture pendant un an à compter du transport incriminé.

Art. 52 Au lieu de saisir le navire transportant de la contrebande en proportion inférieure à celle qui est indiquée à l'article 48, vous pourrez l'autoriser à continuer sa route si son capitaine vous livre la contrebande ou si, d'accord avec vous, il procède à sa destruction.

La remise ou la destruction de la contrebande sera mentionnée sur le journal de bord du navire arrêté et le capitaine de ce navire devra vous remettre copie certifiée conforme de tous papiers utiles.

Art. 53 Si le capitaine du navire transportant de la contrebande en proportion inférieure à celle qui est indiquée à l'article 48 refuse de vous livrer cette contrebande et si vous estimez ne pas pouvoir saisir ce navire parce que son amarinage ou son escorte pourrait compromettre votre sécurité ou le succès des opérations dans lesquelles vous seriez engagé, vous saisirez la contrebande.

La saisie de la contrebande sera mentionnée sur le livre de bord du navire arrêté et le capitaine de ce navire devra vous remettre copie certifiée conforme de tous papiers utiles.

Vous pourrez ensuite autoriser le navire arrêté à continuer sa route.

Art. 54 Dans l'hypothèse visée à l'article précédent, si le personnel du navire résiste par la force à la saisie de la contrebande, vous capturerez le navire et pourrez, le cas échéant, le détruire en respectant les conditions énoncées au chapitre 33 (destruction des prises).

Art. 55 Au cas où la saisie du navire ou de la contrebande présenterait des difficultés particulières, eu égard aux circonstances de temps et de lieu, il vous sera loisible de dérouter le navire en agissant comme il est dit au chapitre 23 (déroutement).

Art. 56 Si vous rencontrez en mer un navire neutre naviguant dans l'ignorance des hostilités ou de la déclaration de contrebande applicable à son chargement, vous ne capturerez pas ce navire mais vous le saisirez. Toutefois, si la contrebande constitue une petite partie du chargement, vous agirez comme il est dit à l'article 52.

Vous agirez de même si le capitaine, après avoir eu connaissance de l'ouverture des hostilités ou de la déclaration de contrebande, n'a pu encore décharger les articles de contrebande.

Art. 57 Un navire est réputé connaître l'état de guerre lorsqu'il est muni d'appareils de radiocommunication ou lorsque — étant dépourvu de ces appareils — il a quitté soit un port ennemi après l'ouverture des hostilités, soit un port neutre après que la notification de l'ouverture des hostilités a été faite à la puissance dont relève ce port.

Art. 58 Un navire est réputé connaître la déclaration de contrebande lorsqu'il a quitté un port neutre après que la notification de la déclaration de contrebande a été faite à la puissance dont relève ce port.

Art. 59 Vous saisirez les marchandises qui, appartenant au propriétaire de la contrebande, se trouveraient à bord du même navire.

Vous pourrez toutefois accepter la remise ou la destruction de ces marchandises dans les conditions définies à l'article 52.

CHAPITRE XVI

NAVICERTS

Art. 60 Un « navicert » est un certificat établi dans le pays d'embarquement de marchandises données et attestant que ces marchandises ne sont pas, d'après les renseignements obtenus lors de la délivrance du certificat, à destination finale de l'ennemi.

Les « navicerts » sont établis et signés par les agents diplomatiques ou consulaires français en fonction dans le pays d'embarquement des marchandises.

L'attestation résultant d'un « navicert » s'applique non pas à un navire désigné, mais à des marchandises, quel que soit le navire — allié ou neutre — à bord duquel elles sont chargées.

Art. 61 Pour être valable, tout « navicert » doit :

1. Porter la signature au besoin par griffe ou procédé de reproduction typographique de l'agent diplomatique ou consulaire habilité à cet effet dans le pays du port d'embarquement ;
2. Porter le contreseing manuscrit d'un membre du personnel de l'ambassade, de la légation ou du consulat qui a délivré le « navicert » ;
3. Porter le sceau ou le cachet du poste diplomatique ou consulaire de délivrance ;
4. Porter la mention nominative du port d'embarquement et de débarquement ;
5. Porter la date de délivrance du navicert ;
6. Porter la formule ci-après : « Nous (indication du chef du poste diplomatique ou consulaire de délivrance), vu la notification des articles de contrebande insérée au *Journal officiel* du ..., attestations que, d'après les renseignements actuellement en notre possession, l'expédition des marchandises ci-dessus désignées ne prête pas à objection pour l'application de la réglementation concernant la contrebande de guerre. »

Art. 62 Lorsque vous vous trouverez en présence de marchandises couvertes par un navicert, vous exercerez votre contrôle conformément aux directives qui vous auront été adressées.

CHAPITRE XVII ASSISTANCE HOSTILE

Art. 63 Vous capturerez tout navire de commerce neutre :

1. Qui prend part aux hostilités (12) ;
2. Qui prend une part directe au ravitaillement des forces armées de l'ennemi ;
3. Qui est affrété en totalité ou en partie par le gouvernement ennemi ou placé sous les ordres ou le contrôle d'un de ses agents ;
4. Qui est affecté au transport de militaires ennemis ou à la transmission de dépêches ou de renseignements dans l'intérêt de l'ennemi (12).

Art. 64 Vous capturerez tout navire de commerce neutre qui voyage spécialement aux fins soit de transporter des passagers individuels susceptibles de servir dans la force armée de l'ennemi ou des agents de l'État ennemi (13), soit de transmettre des renseignements dans l'intérêt de l'ennemi, soit de coopérer de toute autre manière au succès des opérations de l'ennemi.

Vous considérerez, en particulier, comme preuve du but spécial du voyage une déviation non justifiée de la route que le navire devait suivre d'après ses papiers de bord ou de l'itinéraire normal de ce navire, s'il assure un service régulier.

Art. 65 Vous capturerez tout navire de commerce neutre transportant un détachement militaire ennemi, ou une ou plusieurs personnes (13) qui, pendant le voyage, prêtent une assistance directe aux opérations de l'ennemi.

Toutefois vous ne capturerez pas le navire s'il est rencontré en mer ignorant les hostilités ou si le capitaine, après avoir appris l'ouverture des hostilités, n'a pu encore débarquer les personnes transportées.

Le navire est réputé connaître l'état de guerre quand il se trouve dans les conditions définies à l'article 57.

CHAPITRE XVIII. INSTALLATIONS DE TRANSMISSIONS DE DÉTECTION ET DE GUIDAGE

Art. 66 Vous capturerez tout navire de commerce neutre :

1. Qui transmet ou diffuse un renseignement susceptible d'être utile à l'ennemi ;
2. Qui sciemment gêne ou contrarie, en quelque manière, le fonctionnement de vos moyens de transmission, de détection ou de guidage.

Art. 67 Les navires ayant commis l'un des actes visés à l'article précédent demeurent sujets à capture pendant un an à compter de l'acte incriminé.

Art. 68 Si un navire de commerce muni d'installations de radiocommunication ⁽¹⁴⁾ ou de détection de nature à gêner le fonctionnement de vos propres installations de radiocommunication, de détection ou de guidage, se trouve à une distance de vous telle que vous puissiez au besoin employer la force à son égard, vous pourrez lui ordonner :

- soit de changer sa route dans la mesure nécessaire, sauf dans le cas prévu à l'article 72 ci-après ;
- soit de s'abstenir de faire usage de ses appareils, sauf dans les cas visés aux articles 72 et 73 ci-après, tant qu'il se trouvera à la distance sus-indiquée.

Si le navire ne se conforme pas à vos ordres, vous pourrez le contraindre par la force à les exécuter et vous le capturerez s'il tombe en votre pouvoir.

Art. 69 Lorsqu'au cours de la visite d'un navire l'officier visiteur examinera, conformément à l'article 98, les registres de messages reçus et expédiés, il fera enlever l'inscription de tout message en provenance de stations de radiocommunications militaires belligérantes à l'exception de ceux qui étaient destinés auxdits navires et il mentionnera cette opération dans le procès-verbal de visite.

Art. 70 Vous capturerez le navire neutre s'il vous apparaît que l'inscription des messages visés à l'article 69 a été effectuée aux fins de prêter assistance aux opérations de l'ennemi.

Art. 71 Dans l'utilisation des appareils de radiocommunication, vous n'emploierez pas les signaux et messages de détresse prescrits par les conventions internationales dans un autre dessein que celui que définissent lesdites conventions.

Vous capturerez le navire neutre qui aurait émis un signal de détresse non justifié à vos yeux par les circonstances.

Art. 72 Vous n'interdirez pas la transmission des signaux et messages de détresse si vous ne les transmettez pas vous-même ou si vous n'êtes pas en mesure de donner au navire en détresse l'assistance immédiate dont il a besoin.

Art. 73 Vous n'interdirez pas la radiocommunication des avis de dangers relatifs aux glaces, aux épaves dangereuses et aux tempêtes tropicales dangereuses.

CHAPITRE XIX BLOCUS

Établissement d'un blocus

Art. 74 Le blocus doit être limité aux ports et aux côtes de l'ennemi ou occupés par lui.

Les forces bloquantes ne doivent pas barrer l'accès aux ports et aux côtes neutres.

Art. 75 Le blocus, pour être obligatoire, doit être déclaré, notifié et effectif.

Vous l'appliquerez impartialement à tous les pavillons.

Art. 76 Si en l'absence d'une déclaration de blocus faite par le Gouvernement lui-même, vous être amené à établir un blocus de votre propre initiative, vous rédigerez au préalable une déclaration conforme au modèle 2 et précisant :

1. La date et l'heure du commencement du blocus ;
2. Les limites géographiques du littoral bloqué, expressément désignées en latitude et longitude ;
3. Le délai de sortie à accorder aux navires neutres.

Art. 77 Dans tous les cas, l'établissement d'un blocus, sa levée, sa reprise, les extensions et restrictions qui y seraient apportées devront faire l'objet d'une notification aux autorités des points bloqués. Cette notification, conforme au modèle 3, sera faite à ces autorités par radiocommunication et, si possible, au moyen d'un parlementaire.

Art. 78 Vous me ferez connaître, par la voie la plus rapide, toute disposition prise de votre propre initiative touchant l'établissement, la modification ou la levée d'un blocus afin de me permettre de compléter, dans le plus bref délai, votre notification aux autorités locales par une notification aux puissances neutres par la voie diplomatique.

Art. 79 Le blocus n'est pas considéré comme levé si, par suite de mauvais temps, les forces bloquantes se sont momentanément éloignées.

Violation de blocus

Art. 80 Vous capturerez tout navire coupable de violation de blocus et saisirez sa cargaison. La capture ne pourra être effectuée que dans la zone d'action des forces bloquantes ou pendant tout le temps que durera la poursuite.

Art. 81 Un navire est, sauf preuve contraire, censé connaître le blocus s'il a quitté un port neutre postérieurement à la notification du blocus à la puissance dont relève ce port, ou s'il a quitté un port français, allié ou ennemi postérieurement à la notification du blocus à la puissance dont ce navire porte le pavillon.

Art. 82 Si le navire qui s'approche du port bloqué n'a pas connu ou ne peut être présumé avoir connu l'existence du blocus, la notification de ce blocus lui sera faite par un officier de l'un des bâtiments de la force bloquante. Cette notification doit être portée sur le livre de bord avec indication de la date et de l'heure ainsi que de la position géographique du navire à ce moment (voir modèle 4).

Vous capturerez tout navire qui, après avoir reçu la notification ainsi faite, ne quitterait pas franchement la zone d'action des forces bloquantes.

Art. 83 Un navire neutre, en cas de détresse constatée par une autorité des forces bloquantes, peut pénétrer dans la localité bloquée et en sortir ultérieurement à condition de n'y avoir laissé ni pris aucun chargement.

Art. 84 Aucun navire ne sera exempt de capture pour violation de blocus par le seul motif qu'il serait, au moment de la visite, en route pour un port non bloqué.

TITRE V NAVIRES NON MUNIS DE PAPIERS RÉGULIERS

CHAPITRE XX

NAVIRES NON MUNIS DE PAPIERS RÉGULIERS

Article 85

Absence de papiers de bord

Vous capturerez tout navire à bord duquel manqueraient un ou plusieurs des documents nécessaires pour établir la nationalité du navire, son itinéraire, la nature et la destination du chargement, la composition de l'équipage et l'identité des passagers.

Article 86

Jet à la mer, falsification ou suppression de papiers

Si vous constatez que des papiers de bord ou autres documents de nature à vous éclairer utilement ont été jetés à la mer, supprimés, distraits ou falsifiés, vous capturerez le navire, sans que vous soyez tenu d'examiner par qui et pour quelle cause les papiers ou documents ont été jetés à la mer, supprimés, distraits ou falsifiés.

TITRE VI

VISITE, SAISIE, CAPTE

CHAPITRE XXI

DROIT DE VISITE

Art. 87 La visite d'un navire a pour but de déterminer sa nationalité et de faire les recherches nécessaires pour connaître son itinéraire, la nature et la destination de son chargement, la nationalité des membres de son équipage, la nationalité et l'objet du voyage de ses passagers, l'usage qu'il fait de ses appareils de radio-communication et tout autre fait de nature à entraîner capture ou saisie.

Art. 88 Vous pourrez vous abstenir de visiter un navire si vous avez des raisons sérieuses de supposer que la visite n'entraînera ni capture ni saisie ni arrestation de personnes (15).

Vous visiterez les paquebots-poste en cas de nécessité seulement (16) et avec tous les ménagements et la célérité possibles. En ce qui concerne les navires neutres sous convoi de leur propre pavillon, vous vous conformerez aux prescriptions des articles 110 et 111.

Art. 89 Toutes les opérations de visite doivent être faites avec courtoisie et modération.

CHAPITRE XXII

PROCÉDURE DE LA VISITE

Article 90

Avertissement

Quand vous aurez décidé de visiter un navire, vous l'en avertirez en lui signalant par code international de s'arrêter ou en tirant un coup de canon à blanc après avoir arboré votre pavillon national ou en usant de ces deux moyens.

À ce signal, le navire est tenu d'arborer son pavillon national et de stopper.

Article 91

Semonce

Si le navire ne s'arrête pas, vous tirerez un projectile en avant de lui ; si, malgré cet avertissement il continue sa route ou cherche à fuir, vous le poursuivrez et l'arrêterez au besoin par la force.

La tentative de fuite, qui fait courir au navire le risque de destruction, est un motif de suspicion mais non de capture.

Article 92. **Visite**

Dès que le navire sera arrêté :

1. S'il vous apparaît qu'il peut être indubitablement considéré comme inoffensif vous enverrez à son bord le personnel chargé de faire la visite ;
2. En toute autre circonstance, vous le considérerez comme suspect et inviterez par signal le capitaine du navire arrêté à mettre une embarcation à la mer et à vous présenter ou vous faire présenter par un de ses officiers les papiers du bord, qui serviront de premier élément d'information.

Art. 93 Si le capitaine du navire arrêté vous propose de venir lui-même à votre bord avec les papiers de bord à examiner, vous pourrez accepter cette proposition.

Art. 94 Si après examen des papiers de bord le doute subsiste, vous procéderez comme il est dit aux articles 106 et 107.

Si l'état de la mer empêche la mise à l'eau d'une embarcation et si vous considérez le navire comme suspect, vous procéderez comme il est dit aux articles 106 et 107.

Art. 95 Vous avez liberté de manœuvre pendant la visite ; vous agirez suivant les circonstances et l'état de la mer.

Art. 96 Un officier en armes, accompagné du personnel nécessaire et si possible d'un deuxième officier, montera à bord du navire à visiter. Si vous êtes seul officier à votre bord, la visite pourra être effectuée par un officier-marinier.

Art. 97 L'officier visiteur demandera d'abord au capitaine de lui présenter les papiers de bord.

Les principaux papiers des bord qui se trouvent habituellement à bord des navires de commerce sont indiqués aux annexes R et sont décrits dans l'album des papiers de bord.

L'officier visiteur pourra, en outre, demander à se faire présenter les congés de douane, le certificat de jauge du canal de Suez, le certificat d'une société de classification, le journal de navigation, le journal de la machine, la police d'assurance du navire, celle des marchandises si ces documents se trouvent à bord.

Art. 98. L'officier visiteur cherchera à déterminer en examinant les papiers de bord et en interrogeant le capitaine et, au besoin, les officiers, l'équipage et les passagers :

- le caractère neutre ou ennemi qui sera recherché à l'aide de l'acte constatant la nationalité ou l'enregistrement, éventuellement à l'aide de l'acte de propriété (voir Article 13 et Article 31 et CHAPITRE VI) ;
- son itinéraire, l'objet de son voyage, le lieu et la durée de ses escales, les routes qu'il a suivies et sa destination qui seront recherchés à l'aide du journal de bord, des visas apposés sur la patente de santé et le rôle d'équipage, du journal de navigation, du journal de la machine, des congés de douane, de la liste des passagers, et éventuellement à l'aide de la charte-partie s'il est affrété ;
- la nature et la destination de son chargement qui seront recherchées à l'aide du manifeste de chargement, des connaissements, des documents de douane et éventuellement à l'aide de la charte-partie s'il est affrété ;

- la nationalité des membres de son équipage qui sera recherchée à l'aide du rôle d'équipage ;
- la nationalité et l'objet du voyage des passagers qui seront recherchés à l'aide de la liste des passagers ;
- l'usage qu'il a fait de ses appareils de radio-communication, qui sera recherché à l'aide du registre des messages reçus et expédiés ;
- éventuellement l'affrètement, dont l'identité sera recherchée à l'aide de la charte-partie.

Art. 99 L'officier visiteur considérera les énonciations contenues dans les papiers de bord comme faisant foi à l'encontre du navire.

Si l'officier visiteur relève des contradictions graves entre les énonciations contenues dans les papiers de bord et les déclarations du capitaine, des officiers, de l'équipage ou des passagers, il considérera le navire comme suspect.

L'absence d'un ou de plusieurs des documents qui se trouvent habituellement à bord des navires de commerce rendra de même le navire suspect.

Article 100 **Déviations de la route**

Si le navire visité a dévié de la route qu'il devait suivre d'après ses papiers de bord sans pouvoir justifier de cette déviation, il ne sera pas pour ce seul motif passible de capture, mais sera considéré comme suspect et dérouté comme il est dit aux articles 107 et 108.

Article 101 **Examen de la cargaison et des passagers**

Si l'examen des papiers laisse à l'officier visiteur un doute quelconque ou confirme un soupçon :

1. Sur la nature ou la destination du chargement, l'officier visiteur procédera à la visite de la cargaison, comme il est dit à l'article 102 ci-après ;
2. Sur la nationalité de l'équipage et des passagers, ou l'objet du voyage des passagers, l'officier visiteur vérifiera l'identité de l'équipage et des passagers, comme il est dit à l'article 103 ci-après.

Art. 102 Les opérations nécessaires à la visite sont exécutées par les soins du capitaine et de l'équipage du navire visité, sous les yeux et suivant les indications de l'officier visiteur lequel ne doit y procéder lui-même qu'en cas de refus.

Art. 103 L'officier visiteur indiquera au capitaine du navire visité les membres de l'équipage et les passagers dont il désirera vérifier l'identité. Il procédera à cette vérification avec ou sans l'assistance du capitaine, par les moyens qu'il jugera à propos (examen des pièces d'identité, des papiers personnels, interrogatoires, etc.).

Article 104 **Résistance à la visite**

La résistance opposée par la force à l'exercice légitime des diverses opérations de la visite rend immédiatement le navire passible de capture. Le chargement sera passible du traitement que subirait le chargement d'un navire ennemi : les marchandises appartenant au capitaine ou au propriétaire du navire seront considérées comme marchandises ennemies.

Article 105 **Procès-verbal de la visite**

Si le résultat de la visite démontre d'une manière certaine l'absence de motif de capture ou de saisie, l'officier visiteur constatera le résultat de sa visite sur le journal de bord dudit navire par un procès-verbal conforme au modèle 5 et vous laisserez le navire continuer sa route.

CHAPITRE XXIII DÉROUTEMENT

Art. 106 Si, sans fournir un motif de saisie ou de capture, la visite d'un navire fait naître ou laisse subsister un motif légitime de soupçonner ce navire d'être passible de capture ou de saisie, ou s'il n'est pas pratiquement possible de procéder en haute mer à l'examen approfondi que motive ce soupçon, l'officier visiteur ordonnera audit navire de se rendre au lieu géographique que cet officier désignera pour y subir une visite plus complète ; l'ordre de déroutement conforme au modèle 6 sera inscrit sur le journal de bord.

Art. 107 Vous pourrez, si vous le jugez utile, placer une garde armée à bord du navire dérouté.

Dans ce cas aucune mention ne sera portée sur le journal de bord au moment de la visite. L'ordre de déroutement conforme au modèle 6 *bis* sera inscrit sur ce journal par le commandant de la garde armée, au moment de l'arrivée au port de visite.

Art. 108 Vous recevrez des instructions vous faisant savoir les lieux sur lesquels vous devrez dérouter par signal les navires suspects à bord desquels il vous serait impossible d'envoyer un officier visiteur par suite de circonstances telles que l'état de la mer ou la proximité de l'ennemi.

Art. 109 Si le bâtiment dérouté ne se conforme pas à l'ordre de déroutement il pourra être fait usage de la force pour le contraindre à exécuter cet ordre.

L'inexécution d'un ordre de déroutement est un motif de saisie.

CHAPITRE XXIV CONVOI

Bâtiments neutres sous convoi de leur propre pavillon

Art. 110 Si vous rencontrez des bâtiments neutres sous convoi de bâtiments de guerre de leur propre pavillon, vous vous bornerez à demander par signal au commandant du convoi de vous donner par message, sur le caractère des navires convoyés et sur leur chargement, toutes informations que la visite servirait à obtenir (17).

Art. 111 Toutefois, si vous avez lieu de soupçonner que la religion du commandant du convoi a été surprise, vous lui communiquerez vos soupçons. C'est au commandant du convoi, seul, qu'il appartient en ce cas de procéder à une vérification. Vous pourrez cependant accepter l'offre qu'il vous ferait d'assister à cette vérification. Vous demanderez de constater le résultat de cette visite. Si des faits ainsi constatés justifient, dans l'opinion du commandant du convoi, la saisie ou la capture d'un ou de plusieurs navires, vous procéderez à cette saisie ou à cette capture.

Bâtiments sous convoi ennemi

Art. 112 Les bâtiments sous convoi ennemi sont sujets à capture et soumis à tous les risques de la guerre.

CHAPITRE XXV SAISIES, CAPTURES

Art. 113 En cas soit de saisie, soit de capture d'un navire de commerce ennemi ou neutre :

1. Vous vous emparerez de tous les papiers de bord et vous en dresserez l'inventaire ;

2. Vous établirez, suivant le cas, un procès-verbal de saisie conforme au modèle 7 ou un procès-verbal de capture conforme au modèle 8.

Art. 114 Vous prendrez toutes les précautions utiles pour éviter des détournements de la cargaison notamment par l'apposition de scellés sur les écoutilles, panneaux, etc.

Art. 115 Si l'état de la mer ou la nature de votre mission ne vous permet pas de procéder à la capture en vous rendant à bord, vous pourrez signaler aux navires ennemis, de même qu'aux navires neutres manifestement engagés dans les opérations de l'ennemi (art. 63 et 66) ou sous convoi ennemi (art. 112) qu'ils sont capturés. En conséquence, vous leur ordonnerez d'amener leurs couleurs et vous leur assignerez un lieu de destination.

Art. 116 En cas soit de remise, soit de destruction de contrebande (art. 52), soit de saisie de contrebande (art. 53) vous établirez un procès-verbal de visite et de saisie de contrebande de guerre conforme au modèle 9.

Art. 117 En cas de réquisition d'objets et de matières servant à soigner les malades et les blessés (art. 46) vous établirez un procès-verbal de réquisition conforme au modèle 10.

Article 118

Capture des corsaires

En cas de capture d'un corsaire régulièrement pourvu de lettres de marque par un gouvernement n'ayant pas adhéré à la Déclaration de Paris (voir annexes T), vous procéderez comme il est dit à l'article 113.

Le capitaine, les officiers et l'équipage de ce corsaire seront faits prisonniers de guerre.

Article 119

Capture des bâtiments de guerre

Si vous vous emparez d'un bâtiment de guerre, vous vous bornerez à constater ce fait sur votre journal et sur le journal du bâtiment ennemi. Vous ferez prisonniers de guerre le commandant, les officiers et l'équipage. Vous pourvoirez à la conduite du bâtiment de la manière la plus conforme à la sécurité de l'équipage que vous aurez mis à bord [art. 498 et 499 de l'arrêté du 12 mars 1953 Abrogé en dernier lieu par l'arrêté 140 du 05 décembre 1997 (BOC, 1992, p. 33) sur le service à bord] (18).

CHAPITRE XXVI

AMARINAGE, ESCORTE

Art. 120 Vous amarinez le navire capturé ou saisi en mettant à bord le personnel que vous jugerez nécessaire pour sa conduite et en donnerez le commandement à un officier ou à un officier-marinier, à qui vous remettrez, avec vos instructions, une lettre de conducteur de prise ou de navire saisi conforme au modèle 12.

Art. 121 Le personnel qui amarine un navire capturé ou saisi peut faire usage de ses armes pour contraindre le commandant ou l'équipage du navire à exécuter les ordres de l'officier ou de l'officier-marinier conducteur.

Art. 122 Les marques de nationalité des navires capturés ou saisis et amarinés sont les suivantes :

- Navire capturé : flamme de guerre au grand mât et pavillon français à l'arrière, à la place de son pavillon national.

- Navire saisi : pavillon français au grand mât, pavillon national à l'arrière.

Art. 123 Au cas où il vous serait impossible d'amariner le navire capturé ou saisi, vous devrez l'escorter ou prendre les mesures voulues pour assurer son escorte jusqu'au lieu qui lui aura été assigné. Un escorte peut faire usage de ses armes pour contraindre le navire escorté à exécuter ses ordres. Le navire escorté n'arborera aucune marque de nationalité.

CHAPITRE XXVII

CORRESPONDANCE POSTALE (19)

Art. 124 La correspondance postale des neutres ou des belligérants, quel que soit son caractère officiel ou privé, trouvée en mer sur un navire neutre ou ennemi est inviolable. S'il y a saisie ou capture du navire, vous l'expédiez avec le moins de retard possible.

Art. 125 Vous considérerez les colis postaux et les plis postaux contenant des objets comme n'ayant pas le caractère de correspondance postale et ne bénéficiant pas en conséquences des dispositions de l'article 124.

Art. 126 Les dispositions de l'article 124 ne s'appliquent pas, en cas de violation de blocus, à la correspondance qui est à destination ou en provenance des lieux bloqués.

Vous expédiez cette correspondance dans un port national ou allié ou au point qui vous sera désigné.

Art. 127 Les dispositions de l'article 124 ne sont applicables qu'entre les puissances parties à la Convention XI de La Haye ⁽²⁰⁾, et seulement si tous les belligérants sont parties à cette convention.

Dans l'hypothèse contraire, vous expédiez sur un port national ou allié, ou sur le point qui vous sera désigné, les sacs postaux en provenance ou à destination d'un office postal ennemi.

CHAPITRE XXVIII

ENVOI DANS LES PORTS FRANÇAIS DES PRISES ET DES NAVIRES SAISIS. CONDITIONS DE SÉJOUR ÉVENTUEL DANS LES EAUX NEUTRES DES PRISES ET DES NAVIRES SAISIS. (21)

Art. 128 Sauf le cas de force majeure visé à l'article 129, vous dirigerez les prises et les navires saisis sur un port français ou allié ou occupé par les forces françaises ou alliées.

Art. 129 En règle générale, vous n'amènerez dans un port neutre les prises et les navires saisis que pour cause d'innavigabilité, de mauvais état de la mer, de manque de combustible ou de provisions.

La prise ou le navire saisi ainsi amenés dans un port neutre devront en repartir dès qu'aura cessé la cause qui a justifié leur entrée dans ce port, faute de quoi vous vous exposerez à voir la puissance neutre mettre en liberté la prise ou le navire saisi avec ses officiers et son équipage, et interner le personnel de prise.

Art. 130 Pour tout ce qui concerne l'entrée et la durée du séjour dans les eaux neutres d'une prise ou d'un navire saisi, vous vous conformerez strictement aux décisions de la puissance neutre intéressée ⁽²²⁾

CHAPITRE XXIX

EXPÉDITION DES DOCUMENTS NÉCESSAIRES À L'INSTRUCTION

Art. 131 À l'arrivée au port le conducteur de la prise ou du navire saisi ou le capteur, en cas d'escorte, remettra à l'autorité maritime, contre décharge, la prise ou le navire saisi, les documents visés à l'article 113 et le rapport de mer concernant la période s'étendant entre la capture ou la saisie et l'arrivée au port.

Si vous le jugez à propos, vous pourrez, en cas de capture expédier, au port de prise, indépendamment de la prise, les documents visés à l'article 113.

CHAPITRE XXX

PERTE DE PRISE OU DE NAVIRE SAISI

Art. 132 La perte d'une prise, en dehors du cas de destruction par le capteur, et la perte d'un navire saisi devront faire l'objet d'un rapport circonstancié adressé au port de prise avec les documents visés à l'article 113.

CHAPITRE XXXI

EMPLOI DES APPROVISIONNEMENTS ET DES CARGAISONS DES PRISES. RÉARMEMENT

DES PRISES.

Art. 133 Vous pourrez, en cas de nécessité, utiliser pour le service de la flotte, les cargaisons ainsi que les approvisionnements des navires capturés, si la validité de la capture vous paraît indiscutable. Vous dresserez un procès-verbal conforme au modèle 13 des prélèvements ainsi faits.

Article 134

Réarmement

Vous pourrez si l'intérêt public l'exige, réarmer et employer pour les besoins du service les navires ennemis capturés et les navires neutres capturés pour avoir prêté assistance à l'ennemi dans les conditions définies aux articles 63 et 66, pour avoir résisté par la force à la visite dans les conditions définies à l'article 104, ou pour avoir navigué sous convoi ennemi dans les conditions visées à l'article 112.

Quel que soit le motif de leur capture, les navires capturés pourront être utilisés à des fins humanitaires.

Vous dresserez un procès-verbal de réarmement conforme au modèle 14.

CHAPITRE XXXII INTERDICTION DES TRAITÉS DE RANÇON

Art. 135 Il vous est interdit de consentir un traité de rançon.

CHAPITRE XXXIII DESTRUCTION DES PRISES

Art. 136 Par dérogation aux dispositions du chapitre 26 vous êtes autorisé, à titre exceptionnel, à détruire tout bâtiment ennemi capturé dont la conservation peut compromettre votre sécurité ou le succès des opérations dans lesquelles vous êtes engagé.

Art. 137 Vous pourrez appliquer les dispositions de l'article ci-dessus aux navires neutres capturés :

- a). Pour avoir prêté assistance à l'ennemi dans les conditions définies aux articles 63 et 66, pour avoir résisté par la force à la visite dans les conditions définies aux articles 54 ou 104 ou pour avoir navigué sous convoi ennemi ;
- b). Pour tout autre motif, mais seulement si la validité de la capture vous paraît indiscutable.

Art. 138 Avant de détruire une prise vous mettrez en lieu sûr toutes les personnes se trouvant à bord, ainsi que tous les papiers et documents utiles pour l'instruction et le jugement de la prise.

Vous ne considérerez pas comme un lieu sûr les embarcations, à moins que la sécurité des personnes qui y prennent place ne soit assurée, compte tenu de l'état de la mer et des conditions atmosphériques, de la proximité de la terre ou d'un autre navire qui soit en mesure de les prendre à bord.

Art. 139 Avant de détruire une prise, vous pourrez enlever de la prise les objets que vous jugerez utile de conserver ; l'inventaire de ces objets devra figurer sur le procès-verbal de destruction visé à l'article suivant.

Art. 140 Après avoir détruit une prise, vous dresserez un procès-verbal conforme au modèle 15.

CHAPITRE XXXIV DESTRUCTION DE MARCHANDISES LIVRÉES AU CAPTEUR

Art. 141 Dans le cas où vous vous trouveriez dans la nécessité de détruire des marchandises saisies et se trouvant à votre bord, vous dresserez de cette opération un procès-verbal conforme au modèle 16.

CHAPITRE XXXV RECOUSSE

Art. 142 En cas de capture par l'ennemi d'un bâtiment national, vous vous efforcerez d'en opérer la recousse.

Dans ce cas, et dans celui où vous reprendriez sur l'ennemi un bâtiment neutre, vous ferez prisonnier de guerre le personnel militaire ennemi trouvé à bord et vous appliquerez à l'équipage et aux passagers les prescriptions des articles 145, 147 et 148.

Après avoir établi un procès-verbal de recousse conforme au modèle 17 en vue de l'ouverture éventuelle d'une procédure tendant au recouvrement du droit de recousse, vous dirigerez le navire sur un port national et m'en référerez.

Toutefois, s'il s'agit d'un bâtiment national, vous pourrez le relâcher purement et simplement.

Art. 143 En toute hypothèse, lorsque le bâtiment national ou neutre repris est utilisé lors de la recousse comme bâtiment de guerre ennemi, la propriété en est automatiquement dévolue à l'État en vertu du droit de butin. Vous dresserez, en ce cas également, un procès-verbal conforme au modèle 17.

TITRE VII **RÉGIME DES PERSONNES SE TROUVANT À BORD DES NAVIRES DE COMMERCE ET DU PERSONNEL RELIGIEUX, MÉDICAL ET HOSPITALIER.**

CHAPITRE XXXVI RÈGLES GÉNÉRALES

Art. 144 Toute personne se trouvant à bord d'un navire de commerce ennemi est, sauf preuve contraire, présumée de nationalité ennemie.

Art. 145 Alors même qu'il n'y aurait pas lieu de capturer ou de saisir un navire, vous pourrez arrêter toute personne, quelle que soit sa nationalité :

1. Voyageant pour l'accomplissement d'une mission de l'État ennemi ;
2. Faisant partie des forces armées de l'ennemi, ou en route pour se mettre au service de l'ennemi.

Vous pourrez arrêter également tous les passagers ennemis aptes au service militaire.

Vous dirigerez les personnes que vous aurez arrêtées sur un port de prise où il sera statué sur leur sort.

Vous demanderez tout d'abord au capitaine du navire de vous remettre ces personnes ; en cas de refus de sa part, vous passerez outre. En cas de résistance de la part du personnel du navire, vous capturerez le navire.

Art. 146 En cas d'arrestation des personnes par application des dispositions du présent titre, vous établirez un procès-verbal d'arrestation conforme au modèle 11.

CHAPITRE XXXVII **RÉGIME DES PERSONNES SE TROUVANT À BORD DE NAVIRES DE COMMERCE CAPTURÉS**

Art. 147 En cas de capture d'un navire de commerce neutre, vous laisserez libres de débarquer au premier port où vous aborderez les ressortissants neutres et les passagers ressortissants ennemis se trouvant à bord. Toutefois, vous arrêterez les individus entrant dans l'une des catégories visées à l'article 145. Vous arrêterez également les ressortissants ennemis membres de l'état-major et de l'équipage.

Vous dirigerez les personnes arrêtées sur un port de prise où il sera statué sur leur sort.

Indépendamment des prescriptions ci-dessus, vous pourrez retenir les personnes dont la présence et le témoignage seraient nécessaires à l'instruction de la prise.

Art. 148 En cas de capture d'un navire de commerce ennemi vous appliquerez aux personnes trouvées à bord les règles de l'article 147, mais en ajoutant aux personnes arrêtées les ressortissants neutres qui seraient membres de l'état-major.

Art. 149 En cas de capture d'un navire de commerce neutre ou ennemi pour des motifs tirés des articles 63 § 1, 66 et 104, vous arrêterez et dirigerez sur un port de prise les membres de l'état-major et de l'équipage, quelle que soit leur nationalité. Vous appliquerez aux passagers les prescriptions de l'article 147.

Art. 150 Dans le cas où vous n'y verriez aucun danger, vous pourrez maintenir à leur bord le capitaine et tout ou partie de l'équipage du navire de commerce capturé.

CHAPITRE XXXVIII RÉGIME DU PERSONNEL RELIGIEUX, MÉDICAL ET HOSPITALIER

Art. 151 Vous ne ferez pas prisonnier de guerre le personnel religieux, médical et hospitalier mais, avant de laisser libre ce personnel, vous vous assurerez avec soin de la réalité de son caractère ; en cas de doute, vous pourrez le retenir jusqu'à ce que la preuve de ce caractère soit établie.

En ce qui concerne les ressortissants de puissances parties aux conventions de Genève du 12 août 1949, vous considérerez que leur appartenance au personnel religieux, médical et hospitalier est établie par la possession d'une carte d'identité analogue à celle dont le modèle est annexé auxdites conventions ⁽²³⁾. Si toutefois il se révèle nécessaire de retenir une partie de ce personnel par suite des besoins sanitaires ou spirituels des personnes arrêtées ou retenues, vous prendrez toutes mesures pour le débarquer le plus rapidement possible.

CHAPITRE XXXIX MISE EN SERVICE DES INSTRUCTIONS

Art. 152 Les présentes instructions entreront immédiatement en vigueur.

Sont et demeurent abrogées les « instructions sur l'application du droit international en cas de guerre » du 8 mars 1934.

Pour le ministre des armées et par délégation :

L'amiral, chef d'état-major de la marine,

CABANIER.

(1) Le terme prise s'applique au navire capturé et à sa cargaison ou à la marchandise saisie ; il ne s'applique pas au navire saisi et à sa cargaison.

(2) Voir Annexes T, convention XIII de La Haye de 1907.

- (3) Voir Annexes T, convention XIII de La Haye de 1907.
- (4) Voir Annexes T, conventions IV et IX de La Haye de 1907.
- (5) Voir Annexes T, l'extrait du traité naval de Londres du 22 août 1930 (art. 22)
- (6) Voir annexes M, Modèle n° 8.
- (7) Voir annexes T, convention VI de La Haye de 1907 et liste des puissances parties à cette convention.
- (8) Cf. annexes T, articles 22 à 35 de la convention de Genève du 12 août 1949 pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer.
- (9) Cf. article 38 de la convention de Genève du 12 août 1949 pour l'amélioration du sort des blessés, des malades et des naufragés des forces armées sur mer.
- (10) Cf. annexes T, convention X de La Haye de 1907.
- (11) Voir le texte de cette convention aux annexes T.
- (12) Voir, pour le régime à appliquer à ces navires, les articles 134, 137 et 149.
- (13) Voir, pour le régime à appliquer à ces navires, les articles 144 à 151.
- (14) Le terme « radiocommunication » s'applique à la transmission sans fil d'écrits, de signes, de signaux, d'images ou de sons de toute nature à l'aide des ondes hertziennes (art. 1er de la convention radiotélégraphique internationale du 25 novembre 1927).
Le terme « installations de détection » s'applique à tous les moyens de détection qu'ils mettent en œuvre des procédés électromagnétiques ou acoustiques.
Le terme « installations de guidage » s'applique à tous les moyens de conduite et de contrôle d'engins à distance.
- (15) Pour le régime applicable aux personnes se trouvant à bord des navires de commerce, cf. le TITRE VII ci-après.
- (16) Voir Annexes T, convention XI de La Haye, 1907.
- (17) Cette exemption de visite ne s'applique pas aux bâtiments neutres sous convoi d'un autre pavillon que le leur.
- (18) BO/M, p. 1329.
- (19) Voir annexe T, convention XI de La Haye, 1907.
- (20) Voir annexes T, la liste des puissances parties à la convention XI de La Haye de 1907.
- (21) Voir annexes T, convention XIII de La Haye, 1907.
- (22) Voir, à titre d'exemple, le décret du 18 octobre 1912 qui fixe, pour la France certaines règles de neutralité en cas de guerre maritime (infra, en annexe à la convention XIII de La Haye, 1907).
- (23) Cf. annexes T, convention de Genève sur les blessés, malades et naufragés des forces armées sur mer, article 42.

ANNEXES M
MODÈLES

Remarque importante :

Les procès-verbaux et pièces dont les modèles sont donnés ci-après ne doivent en aucun cas porter de mention susceptible de révéler le nom de votre bâtiment ou de la force navale à laquelle vous appartenez, sauf si cette indication est expressément prévue dans le modèle à utiliser.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

No d'ordre

—

MARINE NATIONALE

MODÈLE N° 1
SAUF-CONDUIT

Référence : art. 14 des instructions

(à établir en trois exemplaires)

Je soussigné (nom, prénoms, grade et fonctions), autorise par le présent sauf-conduit le (espèce, nationalité et nom du navire) ayant comme numéro du code international et comme indicatif d'appel , armé à , ayant une jauge brute de tonneaux, commandé par ayant un équipage composé de officiers (non compris le capitaine) et de hommes ayant passagers, chargé de (nature du chargement), à se rendre de à , en faisant, à la vitesse de nœuds, les routes suivantes : (indiquer avec précision l'itinéraire que devra suivre le navire, éventuellement les relâches autorisées ou interdites).

Fait en trois exemplaires destinés : le premier au capitaine, le second au ministre et le troisième à mes archives.

À (indiquer le lieu) le 19

Exemplaire n°

MODÈLE N° 2
DÉCLARATION DE BLOCUS

Référence : art. 76 des instructions

Nous soussigné (1) commandant (2) les forces navales françaises (3).

Vu l'état de guerre existant entre la France et , agissant en vertu des pouvoirs qui nous appartiennent,

Déclarons :

Qu'à partir du (4) , (5) seront tenus en état de blocus effectif par les forces navales sous notre commandement et que les bâtiments amis ou neutres auront un délai expirant le (6) pour quitter les lieux bloqués sous réserve que lesdits vaisseaux ne profiteront pas de la faveur ainsi accordée pour coopérer d'une façon quelconque aux opérations de l'ennemi au moment où ils quitteront les lieux bloqués.

Il sera procédé contre tout bâtiment qui tenterait de violer ledit blocus conformément aux lois internationales et aux traités en vigueur avec les puissances neutres.

À bord du (7) français (8)

le (9)

(10)

MODÈLE N° 3
NOTIFICATION DE LA DÉCLARATION DE BLOCUS

Référence : art. 77 des instructions

Nous soussigné (nom, prénoms, grade) commandant le (classe et nom du bâtiment de guerre).

Notifions :

Aux autorités du port de (nom du port et désignation des autorités) la déclaration du blocus faite en date du par (le Gouvernement français ou par le commandant en chef, s'il y a lieu, les forces navales françaises à la mer ou devant tel port),

Dont copie est jointe, afin que lesdites autorités en soient informées et qu'elles en informent sans délai les consuls étrangers résidant dans le port de

À bord du (classe et nom du bâtiment) français.

Le (date)

(signature et timbre)

MODÈLE N° 4
**NOTIFICATION SPÉCIALE DE DÉCLARATION DE BLOCUS AUX NAVIRES DE COMMERCE
NEUTRES.**

Référence : art. 82 des instructions

(Inscription à faire à la main sur le journal de bord)

L'an mil neuf cent , le à heure, étant par ° de longitude et par ° de latitude.

Je soussigné (nom, prénoms et grade de l'officier visiteur), de la Marine française, désigné à cet effet par ordre supérieur, me suis rendu à bord du (désignation, nationalité et nom du navire visité).

Attendu qu'il résulte de l'examen des papiers de bord que le capitaine du (nom du navire) n'a pas connu et ne peut être présumé avoir connu l'existence du blocus, lui notifions : la déclaration du blocus faite en date du par (le Gouvernement français ou par le Commandant ⁽¹¹⁾ des forces navales françaises), et lui remettons copie de cette déclaration.

(signature)

MODÈLE N° 5
PROCÈS-VERBAL DE LA VISITE

Référence : art. 105 des instructions

(Inscription à faire à la main sur le journal de bord du navire visité et trouvé en règle)

L'an mil neuf cent , le à heure, étant par ° de longitude et ° de latitude, je soussigné (nom, prénoms et grade de l'officier visiteur) de la Marine française, désigné à cet effet par ordre supérieur, me suis rendu à bord du (nom et désignation du navire visité) et j'ai examiné les papiers de bord et les documents qui m'ont été

présentés concernant le navire et sa cargaison, l'équipage et les passagers. Cet examen n'a fait ressortir aucun motif de capture.

J'ai examiné les registres des messages reçus et expédiés.

Cet examen n'a fait ressortir aucun motif de capture.

(S'il y a lieu) : J'ai fait enlever desdits registres l'inscription des messages provenant des stations de radiocommunications militaires belligérantes et qui n'étaient pas destinés au (nom du navire visité).

En foi de quoi j'ai signé sur le journal de bord.

(signature)

MODÈLE N° 6
ORDRE DE DÉROUTEMENT

Référence : art. 106 et 55 des instructions

(à inscrire à la main sur le journal de bord du navire visité)

L'an mil neuf cent , le à heure, étant par ° de longitude et ° de latitude.

Je soussigné (nom, prénoms et grade de l'officier visiteur), de la Marine française, désigné à cet effet par ordre supérieur, me suis rendu à bord du (nom et désignation du navire visité).

Attendu qu'il résulte de (tel document ou telle circonstance) que ce navire est suspect (indiquer, si possible, de quelle infraction à la neutralité le navire est soupçonné).

Et qu'il n'est pas pratiquement possible de procéder en haute mer à l'examen approfondi que motive ce soupçon.

Je lui ai ordonné de se rendre (au point désigné par latitude et longitude, ou au port de) pour y être visité.

Je l'ai informé que l'inexécution du présent ordre l'exposerait à être contraint de s'y conformer et le rendrait possible de saisie.

(signature)

MODÈLE N° 6 BIS
ORDRE DE DÉROUTEMENT

Référence : art. 107 des instructions

(à inscrire à la main sur le journal de bord du navire dérouté par le commandant de la garde armée, à l'arrivée au lieu de visite)

L'an mil neuf cent , le à heure.

Je soussigné (nom, prénoms et grade) commandant la garde armée placée à bord du (désignation et nom du navire dérouté) par ° de longitude et ° de latitude.

Attendu qu'il résultait de (tel document ou telle circonstance) que ce navire était suspect.

Et qu'il n'était pas pratiquement possible de procéder en mer à l'examen approfondi que motivait ce soupçon.

Le bâtiment ci-dessus désigné a reçu l'ordre de se rendre au port de (ou au point désigné par latitude et longitude) pour y être visité.

Une garde armée a été placée à son bord sous mon commandement pour assurer l'exécution de cet ordre.

(signature)

MODÈLE N° 7
PROCÈS-VERBAL DE SAISIE D'UN NAVIRE NEUTRE

Référence : art. 113 des instructions

(à établir en trois exemplaires)

L'an mil neuf cent , le , à heure, étant par ° de longitude et ° de latitude, je soussigné (nom, prénoms et grade de l'officier visiteur) de la Marine française, me suis rendu à bord du (espèce, nationalité et nom du navire visité) sous le commandement de ledit navire sommé préalablement de s'arrêter :

- Contrebande :

Attendu qu'il résulte de (tel document ou telle circonstance) que ledit navire transporte de la contrebande de guerre consistant en (désigner les articles) à destination de (spécifier la destination), la totalité formant en valeur, en poids, en volume ou en fret moins de la moitié du chargement, j'ai déclaré le (nom du navire) saisi en vue de sa conduite dans un port de prise où les articles de contrebande seront débarqués.

- Navire suspect :

Attendu qu'il résulte de (tel document ou telle circonstance) que le sauf-conduit présenté par le capitaine du (nom du navire) est d'une régularité douteuse, j'ai déclaré le (nom du navire) saisi en vue de sa conduite dans un port de prise aux fins d'enquête.

- Inexécution du déroutement :

Attendu qu'il résulte de tel (document ou telle circonstance) que ledit navire le , à heure, se trouvant par ° de longitude et ° de latitude, a reçu de (indiquer l'origine de l'ordre de déroutement) l'ordre de se rendre au (point désigné par latitude et longitude, ou port de) pour y être visité et qu'il n'a pas exécuté cet ordre, j'ai déclaré le (nom du navire) saisi en vue de sa conduite (point désigné par latitude et longitude, ou port de) pour y être visité.

Comme justification de la saisie, je me suis fait remettre les papiers de bord ci-après (inventaire des papiers) qui ont été renfermés dans un sac scellé.

J'ai fait apposer les scellés au nombre de sur les (cales, soutes, coffres etc.) contenant la cargaison.

De tout ce qui précède, j'ai dressé le présent procès-verbal en trois exemplaires destinés, le premier au capitaine du (nom du navire saisi) lequel a (signé ou refusé de signer) avec moi après lecture, le deuxième aux archives de l'unité que je représente et le troisième à l'autorité maritime du port de prise.

(signature)

MODÈLE N° 8
PROCÈS-VERBAL DE CAPTURE D'UN NAVIRE ENNEMI OU NEUTRE

Référence : art. 113 des instructions

(à établir en trois exemplaires)

L'an mil neuf cent , à heure, étant par ° de longitude et ° de latitude, je soussigné (nom, prénoms et grade de l'officier visiteur), de la Marine française, désigné à cet effet par ordre supérieur, me suis rendu à bord du (espèce, nationalité et nom du navire visité), sous le commandement de , ledit navire préalablement sommé de s'arrêter.

- Navire ennemi :

Attendu qu'il résulte de l'examen des papiers de bord (ou de telle circonstance ou tel document) que ledit navire a le caractère ennemi (indiquer la nationalité du navire) je l'ai capturé.

- Absence de droit à un pavillon neutre ou allié :

Attendu que ledit navire n'a pu justifier du droit de porter un pavillon neutre ou allié, je l'ai capturé.

- Transfert de pavillon inopposable :

Attendu qu'il résulte de l'examen des papiers de bord et spécialement de (tel document) que ledit navire bien qu'ayant arboré le pavillon (le désigner), doit être considéré comme ayant le caractère ennemi par suite de l'inopposabilité de son transfert de pavillon effectué dans (spécifier les circonstances qui entraînent l'inopposabilité du transfert), je l'ai capturé.

- Résistance à la visite :

Attendu que, sommé de s'arrêter pour se laisser visiter, ledit navire a tenté de résister par la force en (spécifier les moyens employés pour la résistance), je l'ai capturé.

- Absence de papier :

Attendu que le capitaine dudit navire n'a pu me présenter les documents nécessaires pour établir (spécifier pour l'établissement de quel fait les documents n'ont pu être produits : nationalité du navire, itinéraire, nature et destination du chargement, composition de l'équipage, identité des passagers), je l'ai capturé.

- Suppression de papiers :

Attendu qu'il y a eu suppression de papiers (indiquer quels papiers ont été supprimés et spécifier dans quelles circonstances ils l'ont été : jet à la mer ou autre moyen), je l'ai capturé.

- Falsification de papiers :

Attendu que (spécifier le ou les documents falsifiés) ont été falsifiés, je l'ai capturé.

- Contrebande de guerre :

Attendu qu'il résulte de (tel document ou telle circonstance) que ledit navire transporte de la contrebande de guerre, consistant en (désigner les articles), destinée à (spécifier la destination), laquelle contrebande forme par (sa valeur, son poids, son volume ou son fret) plus de la moitié de la cargaison, je l'ai capturé.

- Contrebande et déviation injustifiée de la route :

Attendu qu'il résulte de (tel document ou telle circonstance) que ledit navire transporte de la contrebande de guerre consistant en (désigner les articles) destinée à (indiquer la destination) et que ledit navire qui, d'après (tel document), devait se rendre de (indiquer la provenance) à (indiquer la

destination), est manifestement en dehors de la route qu'il devait suivre sans que le capitaine dudit navire puisse justifier cette déviation, je l'ai capturé.

- Assistance hostile :

Attendu qu'il résulte de (tel document ou telle circonstance) que ledit navire a commis un acte d'assistance hostile consistant à (spécifier le genre de l'assistance hostile), je l'ai capturé.

- Violation de blocus :

Attendu qu'il résulte de l'examen des papiers de bord (ou de telle circonstance) que ledit navire à destination de (tel point) compris dans le blocus, ayant eu connaissance du blocus et se trouvant dans le rayon d'action des forces bloquantes, a tenté (ou avait l'intention de forcer le blocus), je l'ai capturé.

- Sous convoi ennemi :

Attendu que ledit navire faisait partie d'un convoi ennemi (indiquer la composition du convoi, le nombre et le type des bâtiments ennemis qui l'escortaient et, si possible leurs noms), je l'ai capturé.

Comme justification de la capture, j'ai saisi les papiers de bord ci-après (inventaire des papiers) qui ont été renfermés dans un sac scellé.

(s'il y a lieu) : J'ai procédé à l'interrogatoire de (nom et qualité des personnes interrogées) dont les dépositions sont ci-jointes.

J'ai fait apposer les scellés au nombre de sur les (cales, soutes, coffres) contenant la cargaison.

De tout ce qui précède j'ai dressé le présent procès-verbal en trois exemplaires destinés, le premier au capitaine du (nom du navire capturé) lequel a (signé ou refusé de signer) avec moi après lecture, le deuxième aux archives de l'unité que je représente et le troisième à l'autorité maritime du port de prise.

(signature)

Nota.

Dans le cas où un prélèvement serait fait immédiatement sur le chargement d'un navire capturé, ajouter :

« Conformément aux ordres antérieurement reçus, j'ai fait extraire du navire les objets (matières ou argent) dont la nature, la quantité et la destination sont indiquées au procès-verbal ci-annexé (voir modèle n° 13). »

MODÈLE N° 9

PROCÈS-VERBAL DE VISITE ET DE SAISIE DE CONTREBANDE DE GUERRE

Référence : art. 116 des instructions

(à établir en trois exemplaires)

L'an mil neuf cent , le , à heure, étant par ° de longitude et ° de latitude, je soussigné (nom, prénoms et grade de l'officier visiteur), de la Marine française, désigné à cet effet par ordre supérieur, me suis rendu à bord du (désignation, nationalité et nom du bâtiment visité), armé à venant de , allant à destination de , sous le commandement de ledit navire ayant été préalablement sommé de s'arrêter.

Attendu qu'il résulte de l'examen des papiers de bord et spécialement de (tel document ou de la visite du chargement) que ledit navire transporte de la contrebande.

Ou bien :

Attendu que le capitaine a refusé de me livrer ces marchandises et que la saisie dudit navire n'est pas possible parce que son amarinage ou son escorte compromettrait la sécurité du bâtiment français visiteur ou le succès des opérations dans lesquelles il est actuellement engagé.

J'ai fait extraire des cales lesdites marchandises et après les avoir inventoriées comme il est dit ci-après, je les ai (détruites ou transbordées à bord du bâtiment français visiteur).

(Inventaire des marchandises.)

Ou bien :

Le capitaine ayant refusé de me remettre une copie certifiée conforme des documents concernant lesdites marchandises, j'ai établi une copie des documents ci-après :

(Inventaire des documents.)

J'ai en outre inscrit à la main la remise (ou bien la saisie) des marchandises sur le livre de bord du (nom du navire arrêté). [Voir ci-après l'inscription à faire sur le journal de bord.]

De tout ce qui précède, j'ai dressé le présent procès-verbal en trois exemplaires destinés, le premier au capitaine du (nom du navire visité) lequel a (signé ou refusé de signer) avec moi, après lecture, le deuxième aux archives de l'unité que je représente et le troisième à l'autorité maritime supérieure.

Et j'ai laissé le navire libre de continuer sa route.

(signature)

Inscription à faire à la main sur le journal de bord du navire transportant de la contrebande et laissé libre de continuer sa route après livraison ou saisie de la contrebande.

L'an mil neuf cent , le , à heure, étant par ° de longitude et ° de latitude, je soussigné (nom, prénoms et grade de l'officier visiteur), désigné par ordre supérieur, me suis rendu à bord du (désignation, nationalité et nom du navire visité) et me suis fait délivrer les articles de contrebande mentionnés dans le procès-verbal de visite et de saisie de contrebande en date de ce jour dont un exemplaire a été remis au capitaine du (nom du navire arrêté).

En foi de quoi j'ai signé sur le journal de bord.

MODÈLE N° 10
PROCÈS-VERBAL DE RÉQUISITION D'OBJETS ET MATIÈRES SERVANT À SOIGNER LES MALADES ET LES BLESSÉS.

Référence : art. 117 des instructions

(à établir en trois exemplaires)

L'an mil neuf cent , le , à heure, étant par ° de longitude et ° de latitude, à bord du (nom et nationalité du navire arrêté), je soussigné (nom, prénoms et grade de l'officier visiteur), désigné à cet effet par ordre supérieur, ai informé le capitaine du (nom du navire arrêté) que l'unité que je représente a besoin de (indiquer les objets et matières dont le bâtiment a besoin) pour (indiquer la nécessité à laquelle la réquisition de ces objets et matières permettra de satisfaire).

Attendu qu'il résulte de (tels documents) que le (nom du navire visité) transporte des objets et matières de la nature sus-indiquée destinés à (indiquer la destination qui doit être le territoire de l'ennemi ou un territoire occupé par l'ennemi ou les forces armées de l'ennemi) et que d'autre part il se trouve dans une situation qui ne lui permet pas de bénéficier des dispositions de l'article 38 de la Convention de Genève sur les blessés,

malades et naufragés des forces armées sur mer ⁽¹²⁾ (indiquer les raisons : navire relevant d'une puissance qui n'a pas ratifié ladite convention ou n'ayant pas respecté les conditions prévues à l'article 38 de cette convention).

J'ai requis le capitaine du (nom du navire arrêté) de me remettre les objets et matières ci-après désignés ⁽¹³⁾ et lui ai déclaré que le propriétaire de ces objets et matières sera indemnisé :

(Inventaire des objets et matières).

(S'il y a lieu) : Le capitaine ayant refusé de me livrer lesdits objets et matières, je m'en suis emparé.

Le capitaine m'a remis copie certifiée conforme des documents ci-après concernant lesdits objets et matières.

Ou bien :

Le capitaine ayant refusé de me remettre copie certifiée conforme des documents concernant lesdits objets et matières, j'ai établi une copie des documents ci-après :

(Inventaire des documents.)

De tout ce qui précède, j'ai dressé le présent procès-verbal en trois exemplaires destinés, le premier au capitaine du (nom du navire visité), lequel a signé (ou refusé de signer) avec moi après lecture, le deuxième aux archives de l'unité que je représente et le troisième à l'autorité maritime supérieure.

(signature)

MODÈLE N° 11
PROCÈS-VERBAL D'ARRESTATION DE PERSONNES SE TROUVANT À BORD D'UN NAVIRE DE COMMERCE.

Référence : art. 146 des instructions

(à établir en trois exemplaires)

L'an mil neuf cent , le , à heure, étant par ° de longitude et ° de latitude, je soussigné (nom, prénoms et grade de l'officier visiteur), me suis rendu à bord du (désignation, nationalité et nom du bâtiment visité), armé à venant de , à destination de , sous le commandement de .

Attendu que ce navire transporte :

- des personnes voyageant pour l'accomplissement d'une mission de l'État (nom de l'État ennemi) ;

ou :

- des individus faisant partie des forces armées de (nom de l'État ennemi) ou en route pour se mettre au service de l'ennemi ;

ou :

- des passagers ennemis aptes au service militaire, savoir : (liste nominative de ces individus avec âge, grade, qualité, destination) ;

Attendu que le capitaine s'est déclaré prêt à livrer ces personnes, je les ai arrêtées.

ou :

Attendu que le capitaine a refusé de livrer ces personnes, j'ai passé outre et je les ai arrêtées (14).

J'ai fait extraire des cales et des locaux occupés par eux, leurs effets et objets personnels et je les ai fait transporter à bord du bâtiment français visiteur.

De tout ce qui précède, j'ai dressé le présent procès-verbal en trois exemplaires destinés, le premier au capitaine du (nom du navire visité), lequel a signé (ou refusé de signer) avec moi après lecture, le deuxième aux archives de l'unité que je représente et le troisième à l'autorité maritime du port de débarquement.

Et j'ai laissé le navire libre de continuer sa route.

(signature)

MODÈLE N° 12
LETTRÉ DE CONDUCTEUR DE PRISE OU DE NAVIRE SAISI

Référence : art. 120 des instructions

Je soussigné (nom, prénoms et grade) désigne le (grade et nom) pour commander le (désignation, nationalité et nom du navire capturé ou saisi) capturé (ou saisi) et enjoins à tout le personnel de ce navire de lui obéir.

Fait en mer, le .

(signature)

MODÈLE N° 13
**PROCÈS-VERBAL DE PRÉLÈVEMENTS D'APPROVISIONNEMENTS OU DE MARCHANDISES
SUR UN NAVIRE CAPTURÉ.**

Référence : art. 133 des instructions

(à établir en trois exemplaires)

L'an mil neuf cent , le , à heure, étant par ° de longitude et ° de latitude à bord du (nom du bâtiment capturé), capturé le , je soussigné (nom, prénoms et grade du signataire),

En présence (s'il y a lieu, du conducteur de prise et) du capitaine du (nom du navire capturé) [ou de telles personnes le suppléant par exemple en raison de sa maladie],

[S'il y a lieu] (15) : Après avoir reconnu le bon état des scellés apposés suivant le procès-verbal de capture sur (les cales, écoutilles, portes, etc.),

J'ai fait extraire des (soutes, cales, etc.) et appréhendé les (combustibles, matières grasses, vivres, approvisionnements de bord, marchandises, objets) ci-après désignés (16) :

(Inventaire.)

Lesdits objets sont destinés au service de la Flotte.

J'ai immédiatement apposé [s'il y a lieu : à nouveau] (15) les scellés au nombre de sur les (écoutilles, portes, etc.).

De tout ce qui précède, j'ai dressé le présent procès-verbal en trois exemplaires destinés, le premier au capitaine du (nom du navire capturé) [ou à la personne qui le remplace], lequel a signé (ou refusé de signer) avec moi après lecture, le deuxième aux archives de l'unité que je représente et le troisième à l'autorité maritime du port de prise.

(signature)

MODÈLE N° 14
PROCÈS-VERBAL DE RÉARMEMENT D'UN NAVIRE CAPTURÉ

Référence : art. 134 des instructions

(à établir en trois exemplaires)

L'an mil neuf cent , étant par ° de longitude et ° de latitude, je soussigné (nom, prénoms et grade du signataire) agissant conformément à l'ordre (définir l'autorité qui a donné l'ordre, donner la date et, s'il y a lieu, le numéro de cet ordre) de réarmer le (espèce et nom du navire capturé), capturé le , ai pris le commandement dudit navire (s'il y a lieu, qui a reçu le nom de) conformément à (indiquer l'ordre).

J'ai dressé l'inventaire ⁽¹⁷⁾ ci-joint du navire, de ses approvisionnements et de sa cargaison.

De ce qui précède, j'ai dressé le présent procès-verbal en trois exemplaires destinés, le premier au capitaine du (nom du navire capturé) qui a signé (ou refusé de signer) avec moi après lecture, le deuxième aux archives de l'unité qui a effectué la capture et le troisième à l'autorité maritime du port de prise.

(signature)

MODÈLE N° 15
PROCÈS-VERBAL DE DESTRUCTION DE PRISE

Référence : art. 140 des instructions

(à établir en trois exemplaires)

L'an mil neuf cent , le , à heure, étant par ° de longitude et ° de latitude par (spécifier les circonstances de temps) après avoir fait évacuer par l'équipage et par les passagers le (espèce, nationalité et nom du navire), capturé le (date de la prise), pour (donner les motifs de la capture),

Après avoir mis l'équipage et les passagers (spécifier les mesures prises pour mettre les passagers et l'équipage en lieu sûr),

Après avoir fait transporter à mon bord tous les papiers de bord (et, s'il y a lieu, les marchandises et matières désignées dans l'inventaire ci-annexé) je soussigné (nom, prénoms et grade), commandant le (classe et nom du bâtiment capteur), ai fait procéder à la destruction du (nom du navire capturé) en raison de l'impossibilité où je me trouvais de faire conduire la prise pour les motifs suivants : (spécifier les motifs qui doivent être de nature à compromettre la sécurité du bâtiment capteur ou le succès des opérations dans lesquelles il est actuellement engagé).

De tout ce qui précède, j'ai dressé le présent procès-verbal en deux exemplaires destinés, le premier aux archives du (nom du bâtiment capteur) et le deuxième à l'autorité maritime du port de prise ⁽¹⁸⁾.

(signature)

MODÈLE N° 16
PROCÈS-VERBAL DE DESTRUCTION DE MARCHANDISES LIVRÉES AU CAPTEUR

Référence : art. 141 des instructions.

(à établir en deux exemplaires)

L'an mil neuf cent , le à heure, étant par ° de longitude et ° de latitude, je soussigné (nom, prénoms et grade), commandant le (classe et nom du bâtiment auquel les marchandises confisquées avaient été livrées), ai fait procéder à la destruction des marchandises confisquées énumérées ci-après, livrées le (date de la livraison), par le (espèce, nationalité et nom du navire).

Ou bien :

Saisies le (date de la saisie), à bord du (espèce, nationalité et nom du navire).

(Inventaire des marchandises.)

Cette destruction a été rendue nécessaire par les motifs suivants (spécifier les motifs qui doivent être de nature à compromettre la sécurité du bâtiment ou le succès des opérations dans lesquelles il est engagé).

De tout ce qui précède, j'ai dressé le présent procès-verbal en deux exemplaires destinés, le premier aux archives du (nom du bâtiment auquel les marchandises avaient été livrées) et le deuxième à l'autorité maritime supérieure (19).

(signature)

MODÈLE N° 17
PROCÈS-VERBAL DE RECOUSSE D'UN NAVIRE NATIONAL, ALLIÉ OU NEUTRE

Référence : art. 142 et 143 des instructions

(à établir en trois exemplaires)

L'an mil neuf cent , le , à heure, étant par ° de longitude et ° de latitude, je soussigné (nom, prénoms et grade du commandant du bâtiment de guerre) ai opéré la recousse du (espèce, nationalité et nom du navire recous), sous commandement de (nom, prénoms et nationalité du capitaine), capturé par le bâtiment de guerre ennemi à la date du , étant par ° de longitude et par ° de latitude.

a). *Navire utilisé par l'ennemi comme bâtiment de guerre :*

Attendu qu'il résulte des faits (ou de l'examen des papiers de bord, ou de telle circonstance) que ledit navire était utilisé par l'ennemi comme bâtiment de guerre au moment de la recousse, je l'ai capturé.

De tout ce qui précède, j'ai dressé le présent procès-verbal en trois exemplaires destinés, le premier au capitaine du (nom du navire recous) qui a signé (ou refusé de signer) avec moi après lecture, le deuxième aux archives de l'unité placée sous mon commandement et le troisième à l'autorité maritime du port de prise.

b). *Navire non utilisé par l'ennemi comme bâtiment de guerre :*

Attendu que ledit navire n'était pas utilisé par l'ennemi comme bâtiment de guerre au moment de la recousse,

(S'il y a lieu) : Après avoir arrêté les personnes énumérées ci-dessous et qui se trouvaient à bord (20),

J'ai donné ordre au navire de faire route sur le port de .

Ou (dans les seuls cas où il s'agit d'un navire national) :

J'ai relâché le navire sous réserve du paiement du droit de recousse qui serait mis à sa charge et lui ai donné l'ordre de faire route sur le port de (ou pour sa destination primitive).

De tout ce qui précède, j'ai dressé le présent procès-verbal en trois exemplaires destinés, le premier au capitaine du (nom du navire recous) qui a signé avec moi après lecture, le deuxième aux archives de l'unité placée sous mon commandement et le troisième à l'autorité maritime supérieure.

(signature)

I

LES EAUX ADJACENTES AUX CÔTES

Les renseignements ci-après concernent aussi bien le temps de paix que le temps de guerre. Il s'agit de commentaires d'ordre tout à fait général qui sont donnés *à titre documentaire* ; notamment, *la publication du tableau joint à ces commentaires n'implique aucunement acceptation par la France des décisions unilatérales ayant arrêté les limites qui figurent à ce tableau.*

On distingue parmi les eaux adjacentes aux côtes :

- les eaux intérieures ;
- les eaux territoriales, ou « mer territoriale » ;
- et les zones de compétences spéciales.

I. LES EAUX INTÉRIEURES.

Les eaux intérieures comprennent les ports et rades, les mers intérieures (Zuydersee ou mer d'Azov, par exemple) et, d'une façon générale, toutes les eaux maritimes qui se trouvent en deçà de la ligne de base de la mer territoriale.

L'expression « eaux intérieures » s'applique également aux zones maritimes connues sous le nom de « baies historiques » (par exemple baie de Cancale ou de Granville, canal de Bristol, Firth of Clyde, baie de Chesapeake).

II. LA MER TERRITORIALE.

1. Définition.

L'expression « mer territoriale » s'applique à la zone maritime adjacente aux côtes sur laquelle l'État riverain exerce la pleine souveraineté, sous la seule réserve de permettre le passage inoffensif des navires étrangers. La mer territoriale est limitée d'une part par la côte elle-même ou par les eaux intérieures, par la haute mer d'autre part.

2. Étendue.

La règle traditionnelle fixe à 3 milles la limite de la mer territoriale mais cette règle est contestée par un certain nombre d'états qui étendent unilatéralement cette limite sans que ces extensions soient reconnues *ipso facto* par les États tiers.

3. Délimitation.

La mer territoriale est délimitée à partir de la ligne de base.

La ligne de base normale est constituée par la laisse de basse mer (isobathe zéro). La délimitation est faite à partir de la laisse de basse mer suivant la méthode dite du « tracé parallèle ».

La ligne de base peut être tracée à titre exceptionnel de manière différente :

- « Baies historiques ». Les eaux de certaines baies sont considérées, par suite d'un usage continu et incontesté, comme des eaux intérieures. Ces baies sont qualifiées d'« historiques » (cf. § I). En ce qui les concerne, la ligne de base est la ligne droite tracée de cap à cap ;

- Baies de faible ouverture. Traditionnellement, les eaux des baies dont l'ouverture de cap à cap ne dépasse pas 10 milles sont également considérées comme des eaux intérieures et la ligne de base est la ligne droite tracée de cap à cap. La Convention de Genève de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë a porté cette distance à 24 milles ⁽²¹⁾, mais cette convention n'a pas été ratifiée par la France : les extensions de cette nature effectuées par certains états ne peuvent donc être considérées comme acceptées de plein droit par la France ;

- Côtes irrégulières. Lorsque la topographie de la côte est irrégulière (indentations, fjords, chapelets d'îles à proximité de la côte, etc.) il est admis que l'on peut employer la méthode dite des « lignes de base droites ». Ces lignes de base, qui suivent la direction générale de la côte, relient entre eux des points remarquables situés sur la côte ou à sa proximité. L'étendue de la mer territoriale est alors comptée à partir de ces lignes de base et les eaux comprises en deçà des lignes de base sont eaux intérieures. En principe, le tracé des lignes de base droites doit faire l'objet d'une publicité de la part de l'État qui les crée.

III. LES ZONES DE COMPÉTENCES SPÉCIALES.

Au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale, certains états, et notamment la France, exercent, en direction du large, des compétences limitées et spécialisées, tendant à la protection d'intérêts divers (intérêts fiscaux et douaniers, intérêts de sécurité militaire, intérêts d'ordre sanitaire, neutralité). Alors que les eaux territoriales sont traditionnellement assimilées au territoire de l'État riverain, ces zones de compétences spéciales font partie de la haute mer.

En ce qui concerne la France, il y a lieu de distinguer :

1. La zone douanière.

Le champ d'action du service des Douanes s'étend dans un rayon de 20 kilomètres à partir du littoral métropolitain (art. 44 du décret du 8 décembre 1948 portant refonte du Code des douanes).

2. La zone de sécurité.

C'est la zone dans laquelle s'appliquent les mesures prises par la France pour réglementer, dans un but de sécurité, l'accès et le séjour des bâtiments étrangers.

La limite de cette zone à partir de la laisse de basse mer est de :

a). 6 milles en temps de paix aux termes des décret du 29 septembre 1929 (BO/M 1930, p. 337) et du décret du 1^{er} juin 1930 (BO/M, p. 906) réglant pour le temps de paix les conditions d'accès et de séjour des bâtiments de guerre étrangers dans les eaux et ports du littoral de la métropole, des départements et territoires d'outre-mer ⁽²²⁾.

Seuls les bâtiments de guerre sont visés par ces décrets ;

b). 3 milles en temps de guerre (6 milles devant certains ports militaires), tant en ce qui concerne les navires de commerce que les bâtiments de guerre (décret du 1^{er} octobre 1934 (BO/M 1934, p. 56) portant règlement pour le temps de guerre des conditions d'accès et de séjour des navires autres que les bâtiments de guerre français dans les mouillages et ports du littoral français de la métropole, des départements et territoires d'outre-mer) ⁽²²⁾.

3. La zone de neutralité.

C'est la zone dans laquelle la France, étant neutre, entend assurer sa sauvegarde et faire respecter sa neutralité en cas de guerre entre de tierces puissances. La limite de cette zone à partir de la laisse de basse mer a été fixée à 6 milles par le décret du 18 octobre 1912, fixant certaines règles de neutralité en cas de guerre maritime (23).

Certains états ont également institué au-delà de la limite de la mer territoriale des zones de pêche dans lesquelles l'exercice de la pêche est interdit aux bâtiments étrangers. Ces zones de pêche ne sont pas reconnues de plein droit par les états tiers, mais elles peuvent faire l'objet de convention internationales.

La Convention de Genève de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë a prévu que, sur une zone contiguë à sa mer territoriale, l'État riverain peut exercer le contrôle nécessaire en vue de prévenir et de réprimer les contraventions à ses lois de police douanière, fiscale, sanitaire ou d'immigration. Aux termes de cette convention, la zone contiguë ne peut s'étendre au-delà de 12 milles à partir de la ligne de base qui sert de point de départ à la mer territoriale.

Le tableau ci-après mentionne la limite fixée par les différents États à leur mer territoriale et aux zones de compétences spéciales. L'année de référence est celle de la mesure qui a fixé la limite correspondante. La colonne « Observations » contient quelques indications complémentaires, notamment en ce qui concerne les droits revendiqués sur le « plateau continental », ou sur les eaux adjacentes aux côtes pour l'exploitation des ressources de la mer, du sol et du sous-sol du lit de la mer.

Les renseignements figurant sur le tableau *ont valeur simplement indicative* et sont surtout destinés à donner un aperçu de la diversité des positions adoptées par les différents États.

La publication de ce tableau n'implique aucunement acceptation par la France des décisions unilatérales ayant arrêté les limites qui y figurent.

États	Largeur de la mer territoriale	Zones de compétences spéciales				Observations
		Douanes	Sécurité	Neutralité	Pêche	
Albanie	10 milles (1952)					
Algérie	12 milles (1963)					
Allemagne (République fédérale).	Conforme au droit international (1956)	3 milles (1939)				
Arabie séoudite	12 milles (1958)	18 milles (1958)	18 milles (1958)			
Argentine	3 milles (1869)	12 milles (1869)	12 milles (1869)		10 milles (1907)	Droits sur le plateau continental avec souveraineté sur les eaux surjacentes.
Australie	3 milles (1878)	3 milles (1901-1954)				Droits sur le plateau continental en vue d'explorer et d'exploiter les ressources naturelles du lit de la mer et du sous-sol du plateau. Ces droits n'affectent pas le caractère de haute-mer des eaux surjacentes (1953).

Afrique du Sud y compris Sud Ouest Africain.	6 milles (1963)				12 milles (1963)	
Albanie	12 milles (1961)				12 Milles (1969)	
Algérie	12 milles (1963)				12 milles (1963)	
Allemagne (République fédérale).	3 milles (1956)					
Allemagne (République démocratique).	3 milles					
Arabie Séoudite	12 milles (1958)	18 milles (1958)	18 milles (1958)			
Argentine	200 milles (1697)	200 milles (1967)			200 milles (1967)	Droits sur le plateau continental avec souveraineté sur les eaux surjacentes.
Australie : territoires outre-mer, territoires sous mandat.	3 milles (1878)				12 milles (1952)	<i>a.</i> Limites valables pour territoires sous mandat. <i>b.</i> Droits sur le plateau continental n'affectant pas le caractère de haute mer des eaux surjacentes (1953).
Bahamas	Inconnue				12 milles	Adopter 12 milles.
Bahreïn	3 milles					
Belgique	3 milles (1929)	10 km (1952)		3 milles (1939)	3 milles (1891)	
Birmanie	12 milles (1968)				12 milles (1968)	
Brésil	12 milles (1969)	12 milles (1966)		3 milles (1914)	12 milles (1969)	Les ressources naturelles du plateau continental sont réservées à l'État riverain (1950).
Brunei (Nord Bornéo).	3 milles					
Bulgarie	12 milles (1951)					
Cambodge	5 milles (1957)	12 milles (1957)	12 milles (1957)	12 milles (1957)	12 milles (1957)	<i>a.</i> La mer territoriale est déterminée à partir de lignes de base droites. <i>b.</i> L'étendue de la zone contiguë est de 7 milles au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale, mais les

						compétences spéciales ne sont pas précisées. c. Droits sur le plateau continental jusqu'aux fonds de 50 m. Ces droits comportent la souveraineté sur les eaux surjacentes.
Cameroun	18 milles (1967)					Un problème subsiste, aucun accord n'ayant été passé avec l'Espagne en ce qui concerne les eaux communes avec Fernando Po, ou avec le Rio Muni (ex Guinée espagnole).
Canada	3 milles (1964)	12 milles (1952)			12 milles (1964)	
Ceylan	6 milles (1957)				100 milles (1957)	Droits sur le sol et le sous-sol du plateau continental.
Chili	3 milles	12 milles	12 milles			Souveraineté et juridiction exclusives sur la mer adjacente aux côtes jusqu'à une distance minimum de 200 milles à partir du littoral et sur le sous-sol de cette mer (déclaration du 18 août 1952).
Chine nationaliste.	3 milles (1930)	12 milles (1934)				
Chine populaire	12 milles (1958)					La mer territoriale est mesurée à partir de lignes de base droites reliant les points de la côte du continent et ceux des îles côtières à leur limite externe (1958). Le détroit de Kiong-Tchéou est considéré comme eaux intérieures (1964).
Chypre	12 milles				12 milles	
Colombie	3 milles (1952)	20 km (1931)	9 milles (1952)		12 milles (1923)	
Congo Brazzaville	3 milles					
Congo Kinshasha	3 milles					
Corée du Nord	12 milles					
Corée du Sud						Droits sur le plateau continental avec souveraineté sur les eaux surjacentes et sur une étendue délimitée par une « ligne de démarcation » passant à environ 200 milles des côtes, dans la mesure nécessaire à la protection des

						« richesses naturelles » s'y trouvant. Mais ces revendications ne portent pas atteinte aux « droits de libre navigation en haute mer » (1952).
Costa-Rica	Conforme au droit international (1949)				200 milles (1949)	Droits souverains sur le plateau continental. Zone de protection de 200 milles. Il est précisé que ces revendications ne portent pas atteinte aux « roits de libre navigation en haute mer ».
Côte d'Ivoire	6 milles (1967)	20 km (1964)	6 milles		12 milles (1967)	Droits pour l'exploitation du sous-sol marin sur toute l'étendue du plateau continental défini par la limite de fonds de 200 m.
Cuba	3 milles (1942)	12 milles (1942)	3 milles (1936)		3 milles (1936)	
Dahomey	12 milles (1965)				12 milles (1965)	
Danemark	3 milles (1966)	4 milles (1959)			12 milles (1967) 3 milles (1951)	L'étendue de la zone de pêche est fixée à 12 milles au large des côtes de la Mer du Nord, du Skagerrak et du Kattegat au Nord d'une ligne passant par Hasonore, Gniben, Horschage, Spodsberg, Gilbjorg Hoved, Kullen. Elle est fixée à 3 milles au sud de cette zone. Les navires battant pavillon des états pêchant traditionnellement dans les eaux danoises bénéficient d'une dérogation leur permettant de pêcher entre 6 et 12 milles. L'étendue de la zone de pêche est fixée à 3 milles au Sud de la ligne sus mentionnée.
Groënland (danois)	3 milles (1963)				12 milles (1967)	Des dérogations particulières sont admises en faveur des pêcheurs traditionnels ou de certaines nationalités.
Iles Feroë (danois).	3 milles (1951)				12 milles (1963)	
Équateur	200 milles				200 milles	La mer territoriale de l'Archipel de Colon (îles

	(1966)					Galapagos) est mesurée à partir des points extrêmes des îles les plus éloignées.
Espagne, territoires outre-mer et présides.	6 milles (1760)	12 milles (1969)			12 milles (1967)	Litige avec le Royaume-Uni au sujet de Gibraltar (1969).
États-Unis, états et possessions outre-mer, territoires sous mandat.	3 milles (1933)	12 milles (1930)			12 milles (1966)	Droits sur le sol et le sous-sol du plateau continental mais n'affectant pas les eaux surjacentes (1945).
Éthiopie	12 milles (1953)				12 milles (1953)	Emploi de lignes de base droites.
Finlande	4 milles (1956)	6 milles (1939)				La largeur de la mer territoriale n'est que de 2 milles à proximité des frontières suédoise et soviétique ainsi que pour l'île de Haapasaari (1968).
France et départements et territoires d'outre-mer.	3 milles	12 milles (1968)	6 milles [temps de paix (1929) 3 milles [temps de guerre] (1934)	6 milles (1912)	12 milles (1967)	
Gabon	12 milles (1963)					
Gambie	3 milles					
Ghana	12 milles (1963)				112 milles (1967)	Le gouvernement peut prendre toutes mesures pour conserver les ressources du plateau continental jusqu'aux fonds de 200 m.
Grèce	6 milles (1936)	3 km (1918)	6 milles [10 milles temps de guerre] (1913)	6 milles (usage non fixé officiellement)	6 milles	
Guiana (ex. Guyane britannique).	3 milles					
Guatemala	12 milles (1965)	12 milles (1965)	12 milles (1965)	12 milles (1965)	12 milles (1965)	Droits sur le plateau continental.
Guinée	130 milles (1964)					
Haïti	12 milles					
Honduras	12 milles (1965)	12 milles (1965)	12 milles (1965)		200 milles (1965)	
Inde	12 milles (1968)	12 milles (1968)			112 milles (1968)	Droits sur le sol et le sous-sol du plateau continental (1955).
Indonésie	12 milles (1960)					La mer territoriale est mesurée à partir de lignes de base

						<p>droites reliant les points extrêmes des îles les plus extérieures de l'archipel. Toutes les eaux situées en deça de ces lignes de base sont considérées comme des eaux intérieures (en particulier les mers de Java, de Makassar, de Flores et Sanoe, de Banda, des Moluques et de Ceram).</p> <p>Le passage inoffensif des navires étrangers à travers les eaux indonésiennes est garanti « pour autant qu'il n'est pas contraire à la souveraineté de l'état indonésien » (1960).</p>
Irak	12 milles (1958)	12 milles avec droit de poursuite	12 milles		12 milles	
Iran	12 milles (1959)					Droits sur le sol et le sous-sol du plateau continental (1955).
Irlande	3 milles (1959)				12 milles (1964)	Emploi de lignes de base droites.
Islande	Inconnue	4 milles (1935)			12 milles (1958)	<p>Adopter 12 milles.</p> <p>Les zones de pêche sont mesurées à partir de lignes de base droites.</p>
Israël	6 milles (1956)					Droits sur le sol et le sous-sol du plateau continental dans la limite des profondeurs permettant l'exploitation des ressources naturelles, n'affectant pas le caractère des eaux surjacentes (1952).
Italie	6 milles (1942)	12 milles (1940)	10 milles [temps de paix] (1912)		6 milles (1942)	
Jamaïque	3 milles					
Japon	3 milles (1870)			3 milles (1870)		
Jordanie	3 milles (1943)				3 milles (1943)	
Kenya	3 milles					
Koweït	3 milles					
Liban	6 milles (1930)	20 km (1954)	6 milles (1930)	6 milles (1930)	6 milles (1921)	
Libéria	12 milles					
Libye	12 milles					

	(1954)					
Madagascar	12 milles (1963)	20 km			12 milles (1963)	
Mahra	12 milles (1967)					
Malaisie (Malaysia)	12 milles (1967)				12 milles (1967)	
Maldives	Inconnue					Adopter 12 milles
Malte	3 milles					
Maroc	Inconnue	20 km			12 milles (1962)	Adopter 12 milles. La limite de la zone de pêche est réduite à 6 milles dans le détroit de Gibraltar et ne peut dépasser la ligne médiane de ce détroit.
Mascate et Oman	3 milles					
Mauritanie	3 milles				12 milles (1967)	La distance de 12 milles de la zone de pêche est comptée à partir d'une ligne droite reliant le Cap Blanc et Timiris d'une part à partir du littoral au Sud de ce Cap d'autre part. La distance de 3 milles de la mer territoriale est comptée à partir de lignes de base droites, allant de cap en cap au Nord du Cap Timiris, à partir du littoral au Sud de ce cap. Droits sur le plateau continental, jusqu'à la limite des fonds de 200 m (1962).
Mexique	9 milles (1935-1941)					Droits sur le plateau continental ne portant pas atteinte aux droits de libre navigation.
Monaco	3 milles					
Nicaragua	Inconnue				200 milles	Adopter 12 milles.
Nigéria	12 milles (1967)					
Norvège, Jan Mayen, Spitzberg, Ile à l'Ours	4 milles (1812)	10 milles (1966)			12 milles (1961)	La mer territoriale est mesurée à partir de lignes de base droites. L'accès des ports de guerre (Oslo Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim) et des secteurs septentrionaux (Vardö Ofoten,

						Harstad, Tromsø) est soumis à une réglementation stricte.
Nouvelle-Zélande Samoa occidentales et autres territoires sous mandat.	3 milles				12 milles (1965)	
Pakistan	12 milles				100 milles	Droits sur le sol de la mer en bordure des côtes jusqu'à la limite des fonds de cent brasses.
Panama	200 milles (1967)					Souveraineté étendue au lit et au sous-sol correspondant aux eaux territoriales et à l'espace aérien qui les recouvre (1967).
Pays-Bas et territoires outre-mer	3 milles (1889)	3 milles	3 milles	3 milles (1939)	3 milles (1952)	
Pérou	Voir observations				200 milles (1947)	Droits sur le plateau continental avec souveraineté sur les eaux surjacentes. Ces droits ne portent pas atteinte au droit de libre navigation « en conformité avec le droit international » (1967).
Philippines	Voir observations					Les eaux qui séparent les différentes îles de l'archipel sont considérées comme eaux intérieures. Les autres eaux situées dans l'espace défini ci-après font partie des eaux territoriales : <i>a.</i> 21° N — 118° E ; <i>b.</i> 21° N — 127° E ; <i>c.</i> 4°45' N — 127° E ; <i>d.</i> 4°45' N — 119°35' E ; <i>e.</i> 7°40' N — 119°35' E ; <i>f.</i> 7°40' N — 116° E ; <i>g.</i> 10° N — 118° E. (Traité de Paris du 10 décembre 1898.)
Pologne	3 milles (1932)	6 milles (1932)	6 milles (1932)			
Portugal (et provinces outre-mer)	6 milles	12 milles	12 milles		12 milles	Droits sur le plateau continental aux termes de la

		(1966)	(1966)		(1966)	convention de Genève de 1958.
Qatar	3 milles					
République Arabe-Unie (Égypte)	12 milles (1951)	18 milles	18 milles		18 milles	Régime particulier pour le district de Gaza.
République Dominicaine.	6 milles (1967)	12 milles (1967)	12 milles (1967)		12 milles (1967)	L'étendue de la zone contiguë est de 6 milles marins au-delà de la mer territoriale. Droits sur le plateau continental (1967).
Rio Muni (ex Guinée espagnole).	Inconnue					Adopter 12 milles.
Roumanie	12 milles (1951)					
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.	3 milles (1878)	3 milles (1952)			12 milles (1964)	Droits sur le plateau continental ; lignes de base droites aux termes de la convention de Londres (1966) ; la pêche est autorisée de 6 à 12 milles pour les pays contractants qui y pêchaient auparavant (cas de la France).
Colonies autonomes et protectorats dont la politique étrangère est confiée à la Grande-Bretagne.	3 milles (1967)					
Salvador	3 milles (1933)	12 milles (1933)	12 milles (1933)		3 milles (1938)	« Le territoire de la République » comprend la mer adjacente aux côtes dans la limite de 200 milles, le sol et le sous-sol du plateau continental (1950).
Sénégal	12 milles (1968)	20 km (1960)	18 milles (1968)		18 milles (1968)	
Sierra Leone	12 milles (1966)					
Singapour	3 milles					
Somalie	6 milles					
Soudan	Inconnue					Adopter 12 milles.
Suède	4 milles (1779)	4 milles (1727)		4 milles (1938)		
Surinam	3 milles					
Syrie (République Arabe Syrienne).	12 milles (1963)					Droit de passage inoffensif non reconnu ; obligation de suivre certains chenaux en

						face des trois ports principaux.
Tanzanie	12 milles					
Thaïlande	6 milles (1958)				12 milles (1958)	
Togo	12 milles	20 km	Ligne des fonds de 20 m (1 mille environ)		20 milles	
Tonga	3 milles					
Trinidad et Tobago.	3 milles					
Trucial, States, (Abu Dhabi, Ajman, Fujaira, Ras el Khaima, Sharja, Umm el Qaiwain) [Côte des Pirates].	3 milles					
Tunisie	6 milles (1963)	20 km (1955)			12 milles (fonds de 50 m au Sud de Ras Kapudia) [1963]	Le Golfe de Tunis, à l'intérieur de la ligne Cap Farania, Ile Plane, Ile Zembra et Cap Bon est compris dans les eaux intérieures.
Turquie	6 milles (1964)				12 milles (1964)	La largeur des eaux territoriales à l'égard des pays ayant fixé la limite de leurs eaux territoriales à plus de 12 milles est déterminée suivant le principe de la réciprocité. À l'égard d'un pays dont les côtes sont situées à moins de 12 milles des côtes turques la limite des eaux territoriales est déterminée par la ligne médiane entre les deux côtes.
URSS	12 milles (1960)					Souveraineté sur le plateau continental jusqu'aux fonds de 200 m (1968) ; régime particulier pour la route maritime du Nord ; la mer Blanche est considérée comme eaux intérieures. Un traité de 1968 relatif à l'exploitation du sol et sous-sol du plateau continental (voir convention sur le plateau continental) signé entre l'URSS, la RDA et la Pologne fait état des prétentions exclusives de ces nations en la matière.
Uruguay	12 milles					

	(1969)					
Venezuela	12 milles (1956)	15 milles (1956)				La mer territoriale est mesurée à partir de lignes de base droites. Droits sur le sol et le sous-sol du plateau continental jusqu'à la limite des fonds de 200 m ou jusqu'à la profondeur à laquelle l'exploitation des ressources est possible (1956).
Vietnam Nord	Inconnue					Adopter 12 milles.
Vietnam Sud	3 milles	12 milles	12 milles	12 milles	20 km (1936)	
Yemen	Inconnue					Adopter 12 milles.
Yemen du Sud	Inconnue					Adopter 12 milles.
Yugoslavie	10 milles (1965)	12 milles (1965)	12 milles (1965)			Droits souverains sur le plateau continental défini par la limite des fonds de 200 m ou par la limite de fonds pouvant être exploités pour tout ce qui a trait à la recherche et à l'exploitation des richesses naturelles dudit plateau. Il est précisé que ces « droits souverains » ne portent pas atteinte à la situation juridique de la haute mer surjacent au plateau continental ou de l'espace aérien qui s'étend au-dessus d'elle (loi du 12 mai 1965). Réglementation des « activités sous-marines » dans la mer côtière.

2

CONDITIONS IMPOSÉES PAR LES DIVERSES PUISSANCES MARITIMES POUR LE DROIT AU PAVILLON NATIONAL.

Les conditions auxquelles les diverses puissances subordonnent le droit de leurs navires de commerce à porter le pavillon national se réfèrent en général aux données suivantes :

- construction du bâtiment ;
- nationalité des propriétaires ;
- nationalité des membres de l'équipage.

Section .20.1. **FRANCE**

La francisation est l'acte administratif qui confère au navire le droit de porter le pavillon français. Tout navire français qui prend la mer doit avoir à bord son acte de francisation (art. 216 et 217 du Code des douanes). Les navires frétés pour le compte de l'État sont toutefois dispensés de l'acte de francisation (art. 218).

Construction. — Le bâtiment doit justifier d'une des origines suivantes :

1. Avoir été construit en France, dans le département ou territoire d'outre-mer dans lequel il doit être francisé ;
2. Avoir été construit à l'étranger et avoir acquitté les taxes et droits d'importation exigibles ;
3. Avoir été pris sur l'ennemi et déclaré de bonne prise ;
4. Avoir été confisqué pour infraction aux lois françaises ;
5. Avoir été acheté à la suite d'un naufrage sur les côtes de la métropole ou d'un département ou territoire d'outre-mer après réparations s'élevant au moins au quadruple de la valeur de l'épave (art. 219 du Code des douanes).

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir :

- a). Pour la moitié au moins à des Français qui résident en métropole, dans un département ou territoire d'outre-mer ou qui ont justifié, s'ils résident à l'étranger, qu'ils sont restés soumis à la juridiction consulaire française (art. 222 du Code des douanes) ;
- b). À une société ayant son siège social dans un département ou territoire d'outre-mer, dont le conseil d'administration comprend une majorité de Français et dont le président du conseil d'administration ou de surveillance et le président-directeur général ou le gérant selon le cas doivent être français (art. 221 du Code des douanes).

S'il s'agit d'une société en nom collectif, les apports des associés français doivent représenter au moins la moitié du capital social (art. 221, alinéa c, du Code des douanes).

Équipage. — Sauf dérogations individuelles, les emplois du pont, de la machine et du service radio-électrique à bord des navires de commerce, de pêche ou de plaisance immatriculés en France métropolitaine, dans les départements de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion et affectés à la navigation maritime sont réservés aux personnes de nationalité française.

Dans les mêmes conditions, les emplois du service général sont, pour chaque navire, réservés dans une proportion de trois emplois sur quatre aux personnes de nationalité française.

Ces dispositions ne sont pas opposables aux nations des pays ayant conclu avec la France des conventions maritimes contenant des clauses dérogatives relatives à la nationalité (Tunisie, Vietnam, Madagascar, Côte-d'Ivoire).

Les dérogations individuelles prévues ci-dessus sont accordées soit par les directeurs des Affaires maritimes, soit par le directeur de l'administration générale des Gens de mer à l'administration centrale de la Marine marchande.

Dans les ports étrangers, en cas d'insuffisance des ressources locales pour pourvoir aux emplois vacants, le consul peut autoriser l'embarquement d'étrangers, le capitaine devant présenter toutes justifications utiles à l'autorité dès son arrivée dans un port français (arrêté du 21 novembre 1960).

Section .20.2.
ALLEMAGNE (24)

(Loi du 08/02 /1951 et Loi du 31/08/1951 et décret du 23/02/1951 et décret du 31/03/1951)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir à des « nationaux allemands ». Sont considérés comme tels :

1. Les sociétés en commandite et les *SARL* comprenant une majorité d'Allemands, dans lesquelles la majorité des associés personnellement responsables et des associés habilités à représenter la société est composée d'Allemands ;
2. Les sociétés anonymes dont le conseil d'administration comprend une majorité d'Allemands ;
3. Les sociétés d'armement, dont la majorité est composée de ressortissements allemands et dont les dirigeants (*Korrespondentreeder*), allemands, sont domiciliés sur le territoire fédéral.

Équipage. — Aucune condition de principe : cependant, les règlements obligent les capitaines, officiers, hommes de barre et mécaniciens à posséder des certificats qui ne sont délivrés qu'à des ressortissants allemands.

Section .20.3.
ARGENTINE

(Loi 1060630/09/1918)

(Loi 12980 sur le cabotage national 1944)

Construction. — Aucune condition d'origine. Le navire doit être inscrit sur la « matricula mercante nacional ».

Nationalité des propriétaires. — Si le propriétaire est un particulier, il devra justifier de son domicile dans le pays ; si c'est une société, elle devra être inscrite au registre du commerce et mentionner le nom et le domicile de son représentant en Argentine.

Équipage. — Le capitaine ou le patron et les officiers doivent être argentins et posséder des diplômes professionnel argentins. L'équipage doit être argentin dans une proportion de 25 p. 100.

Section .20.4.
BELGIQUE

(Loi du 20/09/1903 sur les lettres de mer, modifiée les 25 avril et 31 mai 1920 ; règlement organique de police maritime ; arrêté du 10/09/1929.)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir pour plus de moitié :

- a). À des Belges ;
- b). À des sociétés commerciales auxquelles la loi reconnaît une individualité juridique et qui ont leur siège en Belgique ;
- c). À des étrangers ayant une année de résidence continue en Belgique ou qui ont établi leur domicile en Belgique avec l'autorisation du Roi.

Des lettres de mer provisoires peuvent être accordées à des Belges établis à l'étranger ou aux gérants, à l'étranger, de sociétés belges pour des navires remplissant les conditions *a* ou *c*.

Les lettres de mer perdent leur effet :

- a). Après quatre ans de durée ;

b). Quand les conditions de propriété imposées ci-dessus cessent d'être remplies par suite de transfert rendant propriétaires de moitié du navire des étrangers n'ayant pas une année de résidence continue en Belgique ou n'ayant pas établi leur domicile en Belgique avec l'autorisation du Roi ; cependant quand les transferts modifiant les conditions de propriété ont lieu par succession ou testament, les lettres de mer ne cesseront leurs effets qu'après six mois ;

c). Par le changement de nom du navire ;

d). Par l'emploi du navire comme corsaire, pirate ou pour la traite ou pour d'autres opérations illicites ou de nature à compromettre la neutralité belge ;

e). En cas de prise ou de destruction du navire.

Quand, à l'expiration de la lettre de mer, le navire est en cours de voyage, cette lettre reste valable jusqu'au retour du navire en Belgique, sans que ce délai puisse dépasser deux ans.

Équipage. — Les capitaines, seconds, chefs de quart, mécaniciens brevetés et patrons pêcheurs doivent être de nationalité belge et posséder les diplômes ou brevets prévus par les lois belges. Dans des circonstances spéciales, le ministre peut autoriser pour un terme limité l'embarquement, en qualité d'officiers (pont et machine) ou de marins ayant obtenu dans un pays étranger un diplôme, brevet ou certificat considéré comme équivalent à un brevet belge.

Les membres de l'équipage doivent faire preuve d'une compréhension suffisante de l'une des langues nationales ou de l'anglais.

Section .20.5.

BRÉSIL

(Décret du 01/05/1943 — loi du 01/05/1943)

Construction. — Le navire doit justifier d'une des origines suivantes :

1. Avoir été construit au Brésil ;
2. Avoir été construit à l'étranger, mais avoir été légalement acquis par un citoyen brésilien ;
3. Avoir été confisqué pour contravention aux lois du Brésil ;
4. Avoir été pris à l'ennemi et déclaré de bonne prise ;
5. Avoir été abandonné en haute mer et recueilli par un navire brésilien.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir :

1. À un citoyen brésilien de naissance ou à une société ou entreprise brésilienne constituée conformément à la loi ;
2. À un citoyen brésilien naturalisé dans les conditions prévues par l'article 20 de l'acte des dispositions constitutionnelles transitoires du 18 septembre 1946 ;
3. Le cas échéant, à une personne physique ou morale étrangère s'il s'agit d'une embarcation destinée à la navigation dans les ports brésiliens.

Nationalité de l'équipage. — L'équipage doit être intégralement composé de citoyens brésiliens, dont les deux tiers seront brésiliens de naissance dans chaque catégorie, classe ou spécialité.

Perte du droit au pavillon. — Un navire cesse d'être brésilien :

1. S'il a été pris par un ennemi en temps de guerre et déclaré de bonne prise ;
2. S'il a été confisqué à l'étranger ;
3. S'il a été vendu à un étranger ;
4. S'il a cessé de satisfaire aux conditions réglementaires ou s'il a été réformé.

Section .20.6.

BULGARIE

(Décret du 27/09/1953 sur la marine marchande)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Les navires doivent appartenir :

1. Soit à des établissement ou entreprises de l'État bulgare ;
2. Soit à des organisations coopératives faisant partie du système coopératif national ;
3. Soit à des organismes publics ou autres sociétés, y compris les sociétés faisant appel — avec l'autorisation spéciale du Conseil des ministres — à la participation de capitaux étrangers (au cas de liquidation judiciaire ou de perte de la citoyenneté par son propriétaire, un droit de préemption du navire est prévu au profit de l'État bulgare ; les associés bulgares jouissent également d'un droit de préemption pendant trois mois lorsqu'un des associés perd la citoyenneté bulgare ou que ses parts sont transmises par héritage à un étranger : passé ce délai, le droit de préemption passe à l'État bulgare qui peut l'exercer pendant six mois). Dans tous ces cas, lorsque le droit à préemption n'est pas exercé, le droit au pavillon bulgare est perdu.

Section .20.7.

CAMBODGE

(Loi 901N.S. du 23/09/1954)

Construction : Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir pour 51 p. 100 au moins à des Cambodgien ; s'il appartient à une société, celle-ci doit avoir son siège social au Cambodge, son directeur doit être cambodgien et son conseil d'administration doit être composé en majorité de Cambodgiens. 51 p. 100 au moins du capital doivent être souscrits par des Cambodgiens.

Équipage. — Le capitaine et les officiers ou chefs de quart doivent être cambodgiens ; en cas de pénurie de personnel cambodgien, le personnel étranger pourra être recruté avec l'agrément du ministre des Travaux publics.

L'équipage doit être composé pour moitié au moins de Cambodgiens.

Section .20.8.

CANADA

Construction. — Le navire doit avoir été construit au Canada ou, s'il a été importé, il doit avoir obtenu l'approbation d'enregistrement du Ministère des transports.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit être la propriété soit d'un sujet britannique, soit d'une personne morale ayant son siège social dans un état du Commonwealth.

Section .20.9.
CHILI

(Code de commerce du 23 novembre 1865 et loi sur la navigation de 1878)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir :

- à un citoyen chilien de naissance ou naturalisé, domicilié au Chili ;
- à un étranger domicilié au Chili ;
- à un Chilien résidant à l'étranger s'il satisfait à l'une des trois conditions suivantes :
 - a). Être associé ou commandité d'une société établie au Chili, ses parts étant égales à la moitié au moins de la valeur du navire ;
 - b). Déposer une caution égale à la moitié de la valeur du navire ;
 - c). Être consul ou vice-consul du Chili.

Si le navire appartient à une société, les trois quarts du capital social devront être chiliens (les sociétés propriétaires de navires qui, en vertu de lois spéciales ou de leurs statuts, peuvent accepter un pourcentage de capital étranger de 40 p. 100 au maximum sont autorisées à augmenter la portion étrangère de leur capital jusqu'à cette limite).

Équipage. — Le capitaine, les officiers et les trois quarts au moins de l'équipage doivent être chiliens ; en cas de circonstances exceptionnelles, cette proportion peut être modifiée pour une période limitée. Aucun ressortissant d'un pays en guerre avec le Chili ne peut, sous peine d'amende, faire partie de l'équipage d'un navire chilien.

Section .20.10.
CHINE (25)

(Loi sur le commerce maritime du 30/12/1929 ; loi sur la navigation du 04/12/1930)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir :

1. Aux autorités chinoises ;
2. A des citoyens chinois ;
3. Ou à des sociétés ayant leur siège social en Chine, constituées conformément à la loi chinoise et répondant aux conditions suivantes :
 - s'il s'agit d'une société de personnes, tous les membres doivent être chinois ;
 - s'il s'agit d'une commandite par actions, tous les commandités doivent être chinois ;

- s'il s'agit d'une société à responsabilité limitée, les deux tiers des dirigeants et les deux tiers des capitaux doivent être chinois.

Section .20.11.
COLOMBIE

(Code du commerce maritime 1870-1887 ; décret-loi n° 3183 du 01/01/1999, sur la marine marchande)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir à un Colombien ou à un étranger domicilié en Colombie.

Section .20.12.
CORÉE (26)

(Loi sur la navigation du 08/03/1899 ; ordonnance sur la navigation du 7 avril 1974 et règlement)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir :

1. Au Gouvernement ou à une autorité publique ;
2. À des ressortissants coréens domiciliés en Corée ;
3. À une société commerciale ayant son siège social en Corée et dans laquelle doivent être coréens :
 - a). Tous les associés s'il s'agit d'une société de personnes ;
 - b). Tous les commandités s'il s'agit d'une commandite ;
 - c). Tous les membres du conseil d'administration dans le cas d'une société anonyme ou d'une société à responsabilité limitée ;
4. À une personne morale établie en Corée et dont tous les représentants sont coréens.

Section .20.13.
COSTA-RICA

(Loi n° 12 du 21/10/1941)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Aucune condition n'est exigée, mais tout individu ou société propriétaire d'un navire costaricain et domicilié en dehors du territoire de Costa-Rica doit y disposer d'un agent ou d'un représentant légal.

Nationalité de l'équipage. — L'équipage doit comprendre au moins 10 p. 100 de Costaricains si le navire dessert des ports costaricains.

Section .20.14.
CUBA

(Code de commerce de 1886 ; décret n° 1444 du 06/10/1932)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le propriétaire du navire doit être cubain de naissance ou naturalisé.

Section .20.15.

DANEMARK

(Loi n° 319, sur la navigation commerciale, du 7 mai 1937 ; loi sur l'enregistrement des navires du 29/03/1957.)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir pour les deux tiers au moins à des personnes de nationalité danoise ou à une société par actions dont la direction se compose pour les deux tiers d'actionnaires domiciliés dans le royaume. Le Ministère du commerce peut accorder des dérogations à cette disposition.

Équipage. — La loi sur l'exercice des professions maritimes du 7 juin 1958 exige que le commandant ait la nationalité danoise et que les officiers (pont et machine) possèdent des certificats d'aptitude qui ne sont délivrés que par des écoles danoises.

Section .20.16.

ÉQUATEUR

(Code de la navigation, 1945)

Aucune condition en ce qui concerne la construction du navire, la nationalité des propriétaires ou des membres de l'équipage n'est requise : seul l'enregistrement du navire est exigé.

Section .20.17.

ESPAGNE

(Règlement du 13/10/1913 ; décret-loi du 20/08/1925)

Construction. — Les navires destinés au cabotage national doivent être de construction espagnole : des exceptions sont prévues dans les cas où l'importation de matériel naval serait autorisée, où les prix intérieurs seraient supérieurs de plus de 10 p. 100 à ceux de l'étranger et où l'industrie nationale ne pourrait pas fournir le matériel exigé.

Les navires affectés au long cours, au grand cabotage et à la pêche en haute mer peuvent être achetés à l'étranger, à condition d'avoir moins de dix ans d'âge et de posséder la plus haute cote d'une des quatre grandes sociétés de classification (Lloyd's Register, Veritas, Germanischer Lloyd, British Corporation).

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir à des sujets espagnols, domiciliés en Espagne, ou à des sociétés d'armement espagnoles, c'est-à-dire inscrites au registre du commerce espagnol. Dans ce dernier cas, le maximum de la participation étrangère est limité à 25 p. 100 du capital.

Équipage. — Il doit être entièrement espagnol, sauf en cas de force majeure pour les navires affectés au long cours, au grand cabotage et à la pêche en haute mer : dans ce dernier cas, l'équipage peut comprendre au maximum un tiers d'étrangers.

Section .20.18.

ÉTATS-UNIS

(Code des Douanes 1959, 3^e partie, § 3-2, c)

Construction. — Le navire doit justifier d'une des origines suivantes :

1. Avoir été construit aux États-Unis ;
2. Avoir été acheté par un citoyen américain à la Maritime Administration ou à la War Shipping Administration ;
3. Avoir été construit aux États-Unis pour le compte d'un étranger et être devenu propriété d'un citoyen américain à condition qu'il n'ait jamais été immatriculé ;
4. Avoir été capturé en temps de guerre et attribué légalement comme prise de guerre à des citoyens américains ;
5. Avoir été judiciairement confisqué pour infraction aux lois américaines alors qu'il était la complète propriété d'un citoyen américain ;
6. Avoir été construit aux États-Unis et vendu par le Gouvernement à un citoyen américain ;
7. Avoir été autorisé à recevoir la nationalité américaine par un « act » du Congrès ;
8. Avoir été réparé aux États-Unis à la suite d'un naufrage sur les côtes des États-Unis lorsque les réparations effectuées ont une valeur trois fois supérieure à celle de l'épave.

Les navires construits à l'étranger peuvent être immatriculés aux États-Unis, mais uniquement pour le commerce au long cours et pour le grand cabotage : Guam, Wake, Midway ou Kingman's Reef.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir en totalité à des citoyens américains. Le terme « citoyen » s'entend de la façon suivante :

- a). Dans le cas d'un individu : une personne née aux États-Unis, de parents américains ou naturalisée citoyen des États-Unis ;
- b). Dans le cas d'une association : tous les membres doivent être citoyens des États-Unis ;
- c). Dans le cas d'une société : elle doit être constituée conformément à la loi fédérale ou aux lois des états. Les trois quarts au moins du capital social doivent appartenir à des citoyens américains. Le président et les membres du conseil d'administration doivent être citoyens américains.

Équipage. — Le capitaine et tous les officiers (pont et machine), y compris les pilotes, doivent être américains. Cette règle ne peut souffrir d'exception que pour combler des vacances au cours des voyages de retour vers les États-Unis.

Les trois quarts du reste de l'équipage doivent être américains. En ce qui concerne les navires subventionnés, l'équipage doit être américain dans son entier (navires de charge) ou à raison de 90 p. 100 (navires à passagers).

Section .20.19.

ÉTHIOPIE

(Code maritime ; proclamation n° 164 de 1960)

Construction. — Le navire doit justifier d'une des origines suivantes :

1. Avoir été construit ou légalement importé en Éthiopie ;
2. Avoir été abandonné en pleine mer et sauvé par un navire battant pavillon éthiopien ;
3. Avoir été condamné pour violation des lois éthiopiennes.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit être la propriété exclusive :

1. De sujets éthiopiens ;
2. De personnes morales régies par la loi éthiopienne et ayant leur siège social en Étiopie ;
3. D'étrangers domiciliés en Éthiopie.

Section .20.20.
FINLANDE

(Loi sur l'enregistrement des navires du 29/07/1927 et loi sur la navigation du 09/06/1939)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir :

1. À un ou des Finlandais ;
2. À une société de personnes dont tous les associés personnellement responsables sont finlandais ;
3. À une société par actions, coopérative ou autre, finlandaise.

Équipage. — Le capitaine doit obligatoirement être finlandais.

Section .20.21.
GRANDE-BRETAGNE

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir entièrement à des personnes qualifiées pour posséder des navires britanniques c'est-à-dire à des sujets britanniques ou à des sociétés soumises à la loi britannique ou de l'un des dominions et ayant leur siège social en Grande-Bretagne ou dans l'un des dominions. Pour l'application de cette loi, les citoyens irlandais sont considérés comme sujets britanniques.

Équipage. — Aucun étranger ne peut exercer les fonctions de capitaine, second ou chef mécanicien à bord d'un navire britannique, à moins que ce navire soit habituellement employé à des voyages hors du Royaume-Uni. L'officier radio doit obligatoirement et dans tous les cas, être sujet britannique. De plus, aucun marin n'est admis à signer un engagement s'il ne possède pas une connaissance suffisante de la langue anglaise pour comprendre les ordres qui peuvent normalement lui être donnés dans l'exercice de ses fonctions.

La législation applicable aux bâtiments britanniques immatriculés à Hong-Kong ne prévoit aucune restriction quant à la nationalité du capitaine ou des membres de l'équipage.

Section .20.22.
GRÈCE

(Décret du 14/11/1936 sur la marine marchande)

Construction. — Le navire doit justifier d'une des origines suivantes :

1. Avoir été construit en Grèce ;
2. Avoir été capturé par des Grecs en temps de guerre et déclaré de bonne prise ;
3. Avoir été confisqué pour infraction aux lois helléniques ;

4. Avoir été vendu comme épave, puis réparé en Grèce à la suite d'un naufrage sur les côtes grecques ;
5. Appartenir à des Grecs émigrés qui reviennent en Grèce et y ramènent leurs navires ;
6. Avoir été acheté à des étrangers par des Grecs, en Grèce ou ailleurs, dans un but lucratif.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir pour moitié au moins à des sujets helléniques.

Équipage. — Le capitaine, tous les officiers et les trois quarts au moins de l'équipage doivent être sujets helléniques.

Section .20.23.
GUATÉMALA

(Code de commerce de 1942 ; règlement des ports du 21/04/1939)

Aucune condition n'est requise en ce qui concerne la construction du navire, la nationalité de ses propriétaires ou de son équipage. Seule l'immatriculation au Guatemala est exigée.

Section .20.24.
HAÏTI

(Loi sur les douanes du 04/09/1905, modifiée par le décret du 30/10/1905)

Construction. — Le navire doit justifier d'une des origines suivantes :

1. Avoir été construit en Haïti ;
2. Avoir été régulièrement importé et naturalisé ;
3. Avoir été déclaré de bonne prise ;
4. Avoir été confisqué pour infraction aux lois haïtiennes ;
5. Être devenu propriété haïtienne à la suite d'un naufrage sur les côtes haïtiennes.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir pour moitié au moins à des Haïtiens ou en totalité à une société haïtienne.

Aucun navire ne pourra être naturalisé haïtien si la propriété n'en a été transmise pour moitié au moins à des Haïtiens ou en totalité à une société haïtienne.

Équipage. — Le Président de la République pourra, par arrêté, définir la proportion des officiers et marins haïtiens devant faire partie de l'équipage des navires haïtiens.

Section .20.25.
HONDURAS

(Loi n° 55 du 02/03/1943 sur la marine marchande)

Aucune condition particulière n'est exigée : le navire doit seulement être enregistré.

Cependant tout navire battant le pavillon honduréen doit avoir à son rôle d'équipage au moins 50 p. 100 de marins de nationalité hondurénne ou mariés à des honduréennes.

Section .20.26.

INDE

(Loi n° 18 sur la marine marchande, 1949, et décret du 22/01/1952)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir à des personnes domiciliées en Inde ou à des sociétés y ayant leur siège social.

Des conditions spéciales sont posées pour que le navire puisse battre le « Blue Ensign » indien :

- a). Le capitaine doit être un officier en retraite ou de réserve de la Marine indienne ou figurer sur la liste d'affectation spéciale de la Marine indienne ;
- b). L'équipage doit comprendre, outre le capitaine, des officiers et des hommes de la réserve navale indienne, dans une proportion fixée par l'état-major de la marine ;
- c). Le capitaine doit avoir obtenu la délivrance d'un certificat spécial (« warrant ») de l'état-major de la marine. Mention de ce certificat doit être portée sur le journal de bord.

Section .20.27.

IRLANDE

(Loi sur la nationalité et la citoyenneté de 1955 ; loi sur la marine marchande 1955)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir à l'État ou au Gouvernement irlandais, à des citoyens irlandais ou à une société irlandaise.

Si l'intérêt national l'exige et sous condition de réciprocité, le Gouvernement peut autoriser les ressortissants d'un état étranger à placer leurs navires sous pavillon irlandais (une telle mesure a été prise en ce qui concerne le Royaume-Uni et les colonies britanniques).

Section .20.28.

ISLANDE

(Loi n° 17 du 18/03/1948 sur l'enregistrement des navires)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires :

- 1. Si le navire appartient à un particulier, celui-ci, doit avoir la nationalité islandaise et avoir été constamment domicilié en Islande pendant l'année qui a précédé l'enregistrement, soit avoir été domicilié en Islande pendant cinq années au moins ;
- 2. Si le navire appartient à une société de personnes, les deux tiers des associés doivent satisfaire aux conditions concernant le domicile et la nationalité ;
- 3. Si le navire appartient à une société en commandite par action, les commandités doivent satisfaire aux conditions du paragraphe 2. La société doit avoir son siège social en Islande et être soumise à la juridiction islandaise : chacun des membres du conseil de surveillance doit satisfaire aux conditions du paragraphe 1 ci-dessus concernant le domicile et la nationalité ;

4. Si le navire appartient à une société anonyme ou à une association, cette société anonyme ou association doit avoir son siège social en Islande, être soumise à la juridiction islandaise et ses dirigeants doivent satisfaire aux conditions du paragraphe 1 ci-dessus concernant la nationalité et le domicile et, dans le cas d'une société, en être actionnaire.

Section .20.29.

ISRAËL

(Ports ordinance de 1953)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir à une personne domiciliée en Israël ou à une société israélienne.

Section .20.30.

ITALIE

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Les deux tiers au moins du navire doivent être la propriété :

- soit de citoyens italiens ;
- soit d'organismes publics italiens ;
- soit de sociétés italiennes autorisées à posséder en propre des navires moyennant leur inscription sur un registre *ad hoc* par le Ministère de la marine marchande ;
- soit de citoyens étrangers ou de sociétés qui n'ont pas les titres requis pour avoir la nationalité italienne mais qui ont été assimilés aux citoyens ou aux sociétés italiennes par décret du ministre de la Marine marchande en accord avec le ministre des Finances et le ministre de l'Industrie et du commerce.

Équipage. — Les équipages des navires marchands italiens doivent être entièrement composés de citoyens italiens, sauf dérogations particulières prévues par le Code de la navigation.

Section .20.31.

JAPON

(Loi du 08/03/1899, modifiée en mars 1905, avril 1939, décembre 1947, décembre 1949 et juin 1951)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir :

1. Au Gouvernement ou à un organisme public japonais ;
2. À des sujets japonais ;
3. À des sociétés commerciales ayant leur siège social au Japon et dans lesquelles doivent être sujets japonais :
 - tous les associés dans les sociétés de personnes (gomei-kaisha) ;
 - tous les associés à responsabilité illimitée pour les sociétés en commandite (goshi-kaisha) ;

- tous les membres du conseil d'administration pour les sociétés anonymes (kabushiki-kaisha) et du conseil de surveillance pour les *SARL* (yugen-kaisha) ;

4. A des personnes morales établies au Japon et dont tous les représentants sont sujets japonais.

Équipage. — Aucune disposition.

Section .20.32.

LIBAN

(Code maritime du 18 février 1947)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir pour moitié au moins à des citoyens libanais ou à des sociétés libanaises (la majorité du conseil d'administration et le président doivent être libanais).

Nota.

NOTA. —

a). Sont assimilés aux navires libanais :

- les navires abandonnés en mer et recueillis par des navires battant pavillon libanais ;
- les navires confisqués pour infraction aux lois libanaises.

b). Les navires appartenant à des étrangers domiciliés au Liban peuvent, avec l'autorisation du ministre des Travaux publics, être enregistrés au Liban à condition d'être exclusivement affectés à la navigation de plaisance ou à la circulation à l'intérieur d'un port libanais.

Équipage :

1. Pour le cabotage national, seuls peuvent être engagés des marins de nationalité libanaise ;
2. Pour les voyages au long cours, les deux tiers de l'équipage doivent être de nationalité libanaise.

En cas de nécessité, des capitaines, officiers ou mécaniciens étrangers peuvent être engagés à condition qu'ils possèdent des diplômes professionnels au moins équivalents à ceux qui sont exigés du personnel libanais correspondant.

Section .20.33.

LIBÉRIA

(Code maritime du 18 décembre 1948, modifié le 22 décembre 1949)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Aucune condition n'est exigée : le navire doit appartenir à un citoyen du Libéria ou de tout autre pays (le terme « citoyen » s'étendant aux sociétés, associations et groupements d'individus).

Équipage. — Aucune condition.

Section .20.34.

LIBYE

(Code maritime du 28 novembre 1953)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir à raison de 50 p. 100 au moins à des Libyens ou à des sociétés libyennes (si l'intérêt national l'exige, le ministre des Transports peut, après consultation du ministre des Finances, placer sur un pied d'égalité avec les Libyens et les sociétés libyennes les étrangers domiciliés ou résidant en Libye et les sociétés établies en Libye ou qui y ont leur siège social).

Équipage. — L'équipage doit être, dans la mesure du possible, composé de Libyens.

Section .20.35.

MAROC

(Dahirs des 31 mars 1919, 2 mai 1933, 27 mai 1935, 11 juillet 1948 et 3 août 1957 ; arrêté viziriel du 07/04/1934.)

Construction. — Aucune condition d'origine, mais le navire devra :

- a). Avoir son port d'attache dans l'Empire chérifien ;
- b). Effectuer une navigation qui intéresse le trafic des ports chérifiens.

Nationalité des propriétaires :

1. Le navire doit appartenir pour les trois quarts au moins à des nationaux marocains ou français ;
2. Lorsque le navire appartient à une société, le président et la majorité des membres du conseil d'administration ou de surveillance doivent être citoyens français ou sujets marocains.

Équipage. — La proportion des marins de nationalité marocaine à embarquer est fixée :

1. Au tiers (y compris le capitaine et les officiers) pour les navires de commerce ;
2. Aux deux tiers de l'équipage pour les sardiniers ;
3. Aux deux cinquièmes de l'équipage pour les chalutiers ;
4. À la moitié de l'équipage pour les autres navires de pêche, les remorqueurs et les bâtiments de servitude.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux navires munis d'un congé de police, dont l'équipage est inférieur à cinq hommes, ni aux navires de plaisance.

Section .20.36.

MEXIQUE

(Code de commerce du 15 septembre 1889 ; loi du 30/12/1939 et règlement de 1946 sur la marine marchande.)

Construction. — Le navire doit justifier d'une des origines suivantes :

1. Avoir été construit au Mexique pour le compte de l'État ;

2. Avoir été construit à l'étranger par ordre et pour compte de Mexicains ;
3. Avoir été recueilli comme épave en haute mer ou dans les eaux territoriales mexicaines par des Mexicains ;
4. Avoir été confisqué pour infraction aux lois mexicaines ;
5. Avoir été exproprié ou réquisitionné en vertu de la loi ;
6. Avoir été pris sur l'ennemi et déclaré de bonne prise ;
7. Être considéré comme mexicain en vertu d'une disposition de la loi.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir à des ressortissants mexicains de naissance ou naturalisés.

Des étrangers ou des sociétés étrangères ayant leur siège social ou des succursales au Mexique ne peuvent posséder que des navires de plaisance ou des bâtiments destinés à la navigation intérieure et sous condition de verser une caution égale au quart de la valeur du navire et qui sera déterminée, aux frais du propriétaire, par des experts désignés par le ministre des Transports.

Section .20.37.
MONACO

(Ordonnance du 15/10/1915 sur la naturalisation monégasque des navires)

Construction. — Le navire doit :

1. Avoir été construit en France ou dans une colonie française ;
2. Ou avoir été importé de l'étranger et justifier du paiement des droits de douane.

Nationalité des propriétaires. — Peuvent être naturalisés monégasques :

1. Les navires dont la propriété n'appartient pas pour plus de moitié à des étrangers autres que français ;
2. Les navires appartenant à des sociétés anonymes ou autres si ces sociétés ont dans leur conseil d'administration ou de surveillance une majorité de sujets monégasques ou de Français. Le président du conseil d'administration, l'administrateur général ou le gérant devront être monégasques ou français.

Équipage. — Le capitaine et les officiers doivent être monégasques ou français.

Les équipages des navires de commerce monégasques doivent être composés, pour les trois quarts au moins, de Monégasques ou de Français.

Section .20.38.
NICARAGUA

Construction. — Le navire doit justifier d'une des origines suivantes :

1. Avoir été construit au Nicaragua pour le compte de l'État ou de personnes privées ;
2. Avoir été construit à l'étranger et acheté par le Gouvernement pour le service de la Marine ;

3. Avoir été pris sur l'ennemi ou confisqué conformément à la loi ;
4. Avoir acquis la nationalité nicaraguayenne conformément à la loi.

Nationalité des propriétaires. — Aucune condition.

Équipage. — Le capitaine doit savoir parler, écrire et lire la langue espagnole.

Section .20.39.

NORVÈGE

(Loi sur la navigation du 20/07/1893 ; loi sur l'enregistrement des navires du 04/05/1901)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le bâtiment doit appartenir :

1. Soit à des ressortissants norvégiens à raison de 60 p. 100 au moins ;
2. Soit à une société par actions ayant pour objet l'armement, la navigation, le sauvetage ou la pêche en haute mer dont le siège social et le siège du conseil d'administration sont en Norvège, dont les membres du conseil d'administration résident en Norvège et dont 60 p. 100 du capital appartiennent à des Norvégiens ;
3. Soit à une société différente des précédentes, à condition que le siège social de cette société et le siège de son conseil d'administration soient en Norvège et que le conseil d'administration soit composé de ressortissants norvégiens résidant en Norvège ;
4. Soit à une société en commandite à condition que les règles ci-dessus énoncées concernant le conseil d'administration et le capital social soient remplies en ce qui concerne les commandités et le capital social.

Équipage. — Aucune restriction.

Section .20.40.

NOUVELLE-ZÉLANDE

(Loi sur la navigation et les gens de mer du 23/10/1952)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir :

1. À des sujets britanniques ;
2. À des sociétés organisées conformément à la loi d'un pays du Commonwealth et ayant leur siège social dans ce pays du Commonwealth.

(Pour l'application de cette loi néo-zélandaise, les citoyens irlandais sont considérés comme sujets britanniques et la République d'Irlande sera censée être membre du Commonwealth.)

Nota.

Le pavillon des navires de commerce néo-zélandais est le « Red Ensign », marqué des quatre étoiles blanches à cinq branches. Toutefois, sont admis à battre le « Blue Ensign » :

- les navires gouvernementaux néo-zélandais ;
- et les autres navires néo-zélandais autorisés à cet effet par un « warrant » de Sa Majesté délivré dans les circonstances et conditions réglementaires.

Section .20.41.
PANAMA

(Code de commerce du 22 août 1916 ; loi n° 8 du 12/01/1925 ; loi n° 54 du 14/12/1926 ; loi n° 67 du 11/11/1947.)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir, en tout ou partie, à des citoyens panaméens ou étrangers ayant leur résidence au Panama depuis cinq ans au moins ou à des sociétés commerciales ayant leur siège social au Panama.

Équipage. — L'équipage doit comprendre 25 p. 100 au moins de ressortissants panaméens ou d'étrangers mariés à des Panaméennes et domiciliés au Panama.

Section .20.42.
PAYS-BAS

(Code de commerce, modifié les 22 décembre 1924, 10 juin 1926 et 25 février 1949)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Est néerlandais le navire :

1. Qui appartient à des ressortissants néerlandais ;
2. Qui appartient pour les deux tiers au moins à des ressortissants néerlandais et pour le reste à des personnes résidant aux Pays-Bas.

Nota.

Le navire construit aux Pays-Bas pour le compte d'étrangers est néerlandais jusqu'à sa livraison. En outre, un navire peut battre pavillon néerlandais sans être néerlandais dans les cas suivants :

- a). Lorsqu'il est utilisé pour le compte de l'État ;
- b). Lorsqu'il a été construit aux Pays-Bas et effectue ses essais ;
- c). Lorsqu'il a été construit aux Pays-Bas pour le compte d'étrangers et qu'il effectue son premier voyage ;
- d). Lorsqu'il bénéficie d'un permis temporaire de battre pavillon néerlandais ;
- e). Lorsqu'il s'agit d'un navire de Nouvelle-Guinée, de Surinam ou des Antilles néerlandaises.

Équipage. — Le capitaine doit être néerlandais ; les officiers doivent posséder des diplômes néerlandais.

Section .20.43.
PÉROU

(Code de commerce et règlement du 31 octobre 1951)

Construction. — Aucune condition.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit être inscrit sur le registre de la Marine marchande et appartenir à des citoyens péruviens. S'il appartient à une société, le capital de celle-ci devra appartenir à des citoyens péruviens à raison des trois quarts au moins, les trois quarts des actions devant être nominatives ; en outre, le président-directeur général devra être péruvien.

Équipage. — Le capitaine, les officiers et l'équipage doivent être péruviens. Toutefois, des étrangers peuvent être engagés lorsque le navire se trouve à l'étranger et qu'il n'y a pas de citoyens péruviens en nombre suffisant pour l'armer. En cas de guerre, des étrangers peuvent être admis à s'engager suivant une proportion déterminée par le ministre de la Marine marchande.

Section .20.44.

PHILIPPINES

(Code administratif de 1917)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir :

1. À des citoyens philippins ;
2. À des citoyens des États-Unis résidant aux Philippines ;
3. À une société entièrement composée de citoyens américains ou philippins ou américains et philippins, constituée sous le régime de la loi fédérale américaine, de la loi d'un état américain ou de la loi philippine et dont un représentant ou un agent réside aux Philippines ;
4. À une société répondant aux conditions définies au paragraphe 3 ci-dessus, dont le capital actions appartient, à raison de 75 p. 100 au moins, à des citoyens américains ou philippins et dont l'activité aux Philippines est autorisée ;
5. À une société constituée conformément à la loi fédérale américaine, à la loi d'un état américain ou à la loi philippine à condition qu'un agent de la société ou que le capitaine du navire réside aux Philippines.

Équipage. — Le capitaine ou le second et un mécanicien au maximum peuvent être étrangers (c'est-à-dire ni philippins, ni américains) à bord des navires naviguant au cabotage.

Des marins étrangers peuvent être engagés à bord des navires naviguant exclusivement au long cours.

Section .20.45.

POLOGNE

(Code maritime du 1^{er} décembre 1961)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir à raison de 50 p. 100 au moins :

1. À l'État polonais ;
2. À des citoyens polonais (les personnes qui, sans être de nationalité polonaise, sont d'origine polonaise, peuvent être considérées comme citoyens polonais par décision du ministre des Affaires étrangères) ;

3. Aux personnes morales domiciliées en Pologne, sous réserve que l'armateur habite la Pologne ou que son établissement ou une succursale de son établissement se trouvent en territoire polonais (art. 14 du code).

Section .20.46.

PORTUGAL

(Loi sur la navigation du 08/07/1863 ; décret n° 15360 du 09/04/1928 ; décret n° 1787 du 25/06/1925 et décret-loi n° 37052 du 09/09/1948.)

Construction. — Le navire doit justifier d'une des origines suivantes :

1. Avoir été construit au Portugal ;
2. Avoir été construit à l'étranger et acquis par des Portugais, après paiement d'un droit d'importation proportionnel au tonnage ;
3. Avoir été capturé et déclaré de bonne prise ;
4. Avoir été adjugé en justice pour infraction à la loi ;
5. Avoir été trouvé en haute mer et avoir reçu la nationalité portugaise.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir entièrement à des Portugais : les navires appartenant à des compagnies de navigation ou de remorquage établies au Portugal et autorisées par la loi sont censés appartenir à des Portugais.

Diverses conditions sont imposées pour que les autres sociétés soient considérées comme portugaises. Les conditions varient suivant les divers types de sociétés et selon que les navires appropriés sont destinés soit au long cours ou au grand cabotage, soit au trafic côtier et à la pêche.

Équipage. — Le capitaine doit être portugais et le reste de l'équipage doit être composé pour les deux tiers au moins, de Portugais.

Section .20.47.

RÉPUBLIQUE DOMINICAINE

(Loi n° 3003 sur la police des ports et des côtes)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir à un citoyen dominicain ou à une personne morale dominicaine.

Section .20.48.

ROUMANIE

(Décret n° 40 du 14/02/1950 sur la Marine marchande)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir :

1. À un organisme d'État ou à une entreprise de la République populaire de Roumanie ;

2. À une société avant son siège social sur le territoire roumain dans laquelle l'État détient au moins la moitié du capital ;

3. À une société privée ayant son siège social en Roumanie dont 50 p. 100 au moins du capital est roumain ;

4. À des citoyens roumains.

Section .20.49.

SALVADOR

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir à des citoyens du Salvador. S'il s'agit d'une société, 50 p. 100 des capitaux au moins doivent être souscrits par des Salvadoriens.

Nationalité de l'équipage. — Le capitaine ou patron doit être salvadorien de naissance ou naturalisé. 80 p. 100 des membres de l'équipage doivent être de nationalité salvadorienne.

Section .20.50.

SUÈDE

(Loi maritime du 12/06/1891 ; ordonnance du 18/10/1901 sur l'enregistrement des navires ; ordonnance du 04/12/1903 sur les papiers de bord ; loi du 10/05/1901 et loi du 27/04/1906 ; proclamation du 8 mai 1931.)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir, à raison des deux tiers au moins, à des sujets suédois ou à une société composée d'actionnaires suédois, dont le conseil d'administration siège en Suède et dont le président-directeur général est un sujet suédois domicilié en Suède.

Il est interdit de céder une part de propriété d'un navire suédois à une personne non suédoise sans le consentement de tous les copropriétaires : la cession serait nulle si, du fait d'une telle cession, le navire cessait d'être suédois, même si la part de propriété a été vendue après saisie ou faillite.

Si une part de propriété d'un navire suédois passe aux mains d'un étranger par succession ou mariage, le copropriétaire étranger doit céder partie de ses droits à un sujet suédois dans la mesure nécessaire pour conserver au navire sa nationalité suédoise.

Équipage. — Le capitaine et les deux tiers au moins de l'équipage doivent être sujets suédois.

Section .20.51.

SUISSE

(Loi fédérale du 13/09/1953)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir :

1. À la Confédération, à des cantons ou à d'autres corporations ou établissements suisses du droit public ;

2. À une entreprise individuelle société commerciale ou société coopérative inscrite sur le registre du commerce suisse, ayant son siège social en Suisse et répondant aux conditions suivantes :

- le chef de l'entreprise individuelle, tous les associés ou actionnaires de la société (quelle que soit sa forme) doivent être suisses ; en outre, les trois quarts d'entre eux possédant les trois

quarts du capital social doivent être domiciliés en Suisse ;

- les organes d'administration et de direction de la société doivent être composés exclusivement de ressortissants suisses ;

- les organes de contrôle de la société doivent être composés exclusivement de ressortissants suisses domiciliés en Suisse ;

- les actions et parts sociales doivent être nominatives ;

- enfin, qu'il soit ou non propriétaire du navire, l'armateur doit être suisse.

Équipage. — Le conseil fédéral prescrit la mesure dans laquelle les équipages de navires suisses doivent comprendre des ressortissants suisses. Le capitaine et les officiers doivent être titulaires de certificats délivrés ou reconnus par l'Office suisse de la navigation maritime.

Section .20.52.

SYRIE

(Code de commerce maritime du 12 mars 1950)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit avoir son port d'attache en Syrie et appartenir pour moitié au moins à des citoyens syriens ou à des sociétés syriennes, dont le président et la majorité du conseil d'administration doivent être de nationalité syrienne.

Sont assimilés aux navires syriens :

a). Les navires abandonnés en haute mer et recueillis par des navires syriens ;

b). Les navires confisqués pour infraction aux lois syriennes.

Les navires appartenant à des étrangers domiciliés en Syrie et exclusivement affectés à la navigation de plaisance ou à la navigation à l'intérieur d'un port syrien peuvent être enregistrés en Syrie avec l'autorisation du ministre compétent : ils battent, en ce cas, le pavillon de la nationalité de leur propriétaire.

Équipage. — Pour le cabotage de port syrien à port syrien, l'équipage doit être exclusivement composé de Syriens ; pour les voyages au long cours, les deux tiers au moins de l'équipage doivent être de nationalité syrienne.

En ce qui concerne le personnel technique, des capitaines, officiers ou mécaniciens de nationalité étrangère peuvent, en cas de nécessité, être engagés à condition qu'ils justifient de certificats au moins équivalents à ceux qui sont exigés des capitaines, officiers ou mécaniciens syriens.

Section .20.53.

TCHÉCOSLOVAQUIE

(Loi du 29/10/1952 sur la navigation et ordonnance du 25/08/1953)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir :

1. À l'État tchécoslovaque ;

2. À une société tchécoslovaque ;
3. À un citoyen tchécoslovaque ;
4. Conjointement à des citoyens tchécoslovaques et à des ressortissants étrangers (sous certaines réserves).

Nationalité de l'équipage. — L'équipage doit être composé de citoyens tchécoslovaques. Le ministre des Transports peut, par exception, autoriser l'engagement d'étrangers.

Section .20.54.
THAÏLANDE

(Loi maritime du 07/04/1939)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir à une personne physique ou morale de nationalité siamoise ; dans le cas d'une société, celle-ci devra être constituée selon la loi siamoise, avoir son siège au Siam et satisfaire aux conditions suivantes :

- a). Société en nom collectif : tous les associés doivent être de nationalité siamoise ;
- b). Société en commandite : tous les commandités doivent être de nationalité siamoise et 70 p. 100 au moins du capital doivent appartenir à des Siamois ;
- c). Société anonyme : la majorité des membres du conseil d'administration doit être de nationalité siamoise et le capital doit appartenir pour 70 p. 100 au moins à des Siamois (les actions doivent être nominatives).

Équipage. — Les trois quarts des membres de l'équipage doivent être de nationalité siamoise.

Section .20.55.
TUNISIE

(Décret du 15/12/1906, modifié par la loi du 24/04/1958)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit avoir son port d'attache en Tunisie et appartenir pour un tiers au moins à des personnes physiques ou morales tunisiennes. En ce qui concerne ces dernières, « sont tunisiennes les sociétés de capitaux constitués en Tunisie, conformément aux dispositions de l'article 1^{er} du décret du 28 février 1930 qui ont établi sans fraude leur siège social dans la Régence » (les sociétés tunisiennes conservent leur nationalité même lorsqu'elles sont contrôlées par des Français).

Équipage. — Tout capitaine d'un navire affecté au cabotage (navigation en Méditerranée, Adriatique et Mer Noire), au bornage (port à port tunisien, port tunisien à La Calle ou jusqu'à Tripoli) ou à la pêche doit être tunisien ou français.

Les marins étrangers ne pourront entrer que pour un quart dans la composition des équipages des navires tunisiens. Des dérogations à cette règle peuvent être exceptionnellement autorisées au cas de pénurie de marins français ou tunisiens.

Section .20.56.
TURQUIE

(Code de commerce du 13 mai 1929 ; ordonnance sur l'enregistrement des navires du 19/05/1931)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir exclusivement à des citoyens turcs. Toute vente d'une part de propriété d'un navire turc qui aurait pour effet de faire perdre au navire sa nationalité turque doit être approuvée par tous les copropriétaires.

Un navire turc ne peut être vendu qu'à des citoyens turcs.

Si un des copropriétaires perd la nationalité turque ou si une part de propriété est transférée autrement que par vente à un étranger, le navire peut continuer à battre pavillon turc pendant un an : les autres copropriétaires, s'ils détiennent au moins les deux tiers des parts peuvent, six mois après ce transfert, exiger la vente aux enchères publiques de cette part.

Section .20.57.

U.R.S.S.

(Décret du 14/06/1929)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir :

- a). Soit aux établissements et entreprises de l'État soviétique ;
- b). Soit aux organisations coopératives faisant partie du système coopératif soviétique ;
- c). Soit aux autres personnes juridiques, à l'exclusion des organisations faisant appel à la participation du capital étranger ;
- d). Aux citoyens de l'URSS (décret du 23/11/1930).

Équipage. — Doit être composé de citoyens de l'URSS.

- a). Dans des cas exceptionnels, les autorités soviétiques peuvent autoriser l'embarquement de travailleurs étrangers sauf dans les fonctions de capitaine et de second ;
- b). Elles peuvent également autoriser les bâtiments de type local se livrant au petit cabotage en Extrême-Orient à compléter leur équipage avec des étrangers ;
- c). En cas d'urgence, le capitaine, avec l'autorisation du consul de l'URSS, peut compléter son équipage à l'aide d'étrangers, sauf pour le personnel d'écoute du poste de *TSF*, sous la réserve que le nombre d'étrangers ne dépasse pas le quart de l'équipage, et que les engagements soient limités au voyage en cours ;
- d). Les bâtiments naviguant sous les tropiques peuvent utiliser, dans la machine, du personnel étranger jusqu'à concurrence de la moitié de l'effectif ;
- e). Les anciens citoyens russes n'ayant pas été admis comme citoyens de l'URSS ne peuvent être embarqués qu'avec une autorisation délivrée spécialement dans chaque cas par le consul de l'URSS.

Section .20.58.

URUGUAY

(Lois n° 10945 du 10/10/1947 sur la marine marchande)

Construction. —Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Aucune restriction. Le navire enregistré en Uruguay a l'obligation de faire escale une fois par an au moins dans un port uruguayen et de transporter gratuitement le courrier à destination ou en provenance de l'Uruguay.

Le navire perd le droit au pavillon uruguayen :

- s'il bat pavillon d'un autre pays ;
- s'il se livre à la piraterie ou à un trafic illégal ou clandestin ;
- s'il se joint à la marine d'un pays en guerre avec l'Uruguay.

Section .20.59.
VATICAN

(Décret n° 67 de la Commission papale du septembre 1951)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir à l'État de la cité du Vatican, à des citoyens du Vatican ou à des entreprises vaticanes et avoir été agréé par la Commission papale. L'immatriculation sur les registres du Vatican peut être refusée ou retirée par une décision de la Commission papale qui n'a pas été motivée.

Les navires appartenant à l'État du Vatican sont censés, en toutes circonstances, être partie intégrante du territoire de la cité du Vatican ; il en est de même des navires appartenant à des particuliers, mais seulement lorsqu'ils se trouvent en haute mer.

Équipage. — Aucune restriction.

Section .20.60.
VENEZUELA

(Loi sur la marine marchande du 09/08/1944)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir pour moitié au moins :

1. À des citoyens vénézuéliens ;
2. Ou à des entreprises vénézuéliennes établies au Venezuela (une société ne peut être considérée comme vénézuélienne que si la moitié au moins de son capital appartient à des Vénézuéliens domiciliés au Venezuela).

Équipage. — Le capitaine et la moitié au moins de l'équipage doivent être vénézuéliens.

Section .20.61.
VIET-NAM (27)

(Ordonnance 24 du 02/04/1956)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit appartenir à des Vietnamiens pour moitié au moins ou à une société vietnamienne. En ce qui concerne les sociétés :

1. Leur siège social doit se trouver au Viet-Nam ;
2. Leur directeur doit être vietnamien ;
3. Leur conseil d'administration doit être composé en majorité de Vietnamiens.

Équipage. — L'équipage doit être composé pour moitié au moins de Vietnamiens ; le capitaine et les officiers ou chefs de quart doivent être vietnamiens.

Section .20.62.
YUGOSLAVIE

(Décret du 21/09/1949 et du décret du 12/05/1951)

Construction. — Aucune condition d'origine.

Nationalité des propriétaires. — Le navire doit remplir une des conditions suivantes :

1. Appartenir à l'État, à un citoyen ou à une société yougoslave ;
2. Appartenir à un étranger résidant en Yougoslavie ;
3. Être exploité par un armateur yougoslave ou résidant en Yougoslavie ;
4. Obtenir une autorisation d'enregistrement du ministre de la Navigation.

Nationalité de l'équipage. — L'équipage doit, en principe, être composé de citoyens yougoslaves. Le ministre de la Navigation peut toutefois autoriser l'embarquement d'étrangers dans la limite du quart de l'effectif total. Le représentant consulaire dans un port étranger peut de même autoriser le commandant à compléter son équipage dans la limite du quart de l'effectif total pour terminer le voyage entrepris. Le commandant d'un navire yougoslave doit toujours être citoyen yougoslave.

Perte du droit au pavillon. — Le navire perd le droit au pavillon yougoslave :

1. S'il a disparu ou n'a plus donné de nouvelles depuis trois mois ;
2. S'il a été cédé à l'étranger ;
3. S'il ne remplit plus une des conditions relatives à la nationalité de son propriétaire ou de son armateur.

3

**LISTE DES PRINCIPAUX PAPIERS DE BORD DONT LES BÂTIMENTS DE COMMERCE DOIVENT
ÊTRE MUNIS.**

La réglementation en matière de papiers de bord varie dans le temps et d'un pays à l'autre : il n'est donc pas possible d'établir une liste unique indiquant tous les documents dont les navires de commerce doivent être pourvus. Toutefois, les papiers de bord que ces navires sont tenus de posséder peuvent, en général, être classés dans l'une des catégories suivantes :

- I. Documents établissant la nationalité et la propriété du navire :

- a). Acte de nationalité ou certificat d'enregistrement sur le registre national ou lettre patente de navigation ;
- b). Éventuellement, les mêmes documents délivrés à titre provisoire en attendant l'établissement de l'acte définitif.

II. Documents relatifs à l'équipage et aux passagers :

- a). Rôle d'équipage (auquel s'ajoutent parfois les contrats d'engagement du personnel) ;
- b). Liste des passagers ;
- c). Livrets matricules des hommes d'équipage qui, dans certaines marines, sont conservés à bord des bâtiments de commerce.

III. Documents de navigation :

- a). Journal de bord ;
- b). Journal de la machine ;
- c). Cahier des signaux de la *TSF* ;
- d). Éventuellement, rapport de traversée.

IV. Documents sanitaires :

- a). Patente de santé ;
- b). Certificat de dératisation ou de non-dératisation ;
- c). Éventuellement, certificat de sortie délivré par la Santé ;
- d). Éventuellement, livrets sanitaires des hommes d'équipage ou certificats médicaux individuels.

V. Documents d'affrètement :

- a. Contrat d'affrètement si le navire n'est pas armé par son propriétaire (charte-partie).

VI. Documents concernant la cargaison :

- a). Connaissements ;
- b). Manifeste ;
- c). Éventuellement, ordre de chargement et reçu du bord.

VII. Documents de sortie. Expéditions :

- a). Congé (délivré en général par la douane, mais quelquefois par d'autres autorités) ;
- b). Déclarations de sortie ;
- c). Éventuellement, bordereau de douane.

VIII. Documents de contrôle des caractéristiques du navire, de son état et de celui des installations :

- a). Certificat de navigabilité. Certificats divers de sécurité (les modèles sont en général différents suivant qu'il s'agit de cargos ou de navires à passagers) ;
- b). Certificat de jauge (il en existe, en général, de plusieurs modèles : certificat de jauge général certificats de jauge spéciaux pour les canaux de Suez et de Panama) ;
- c). Certificat de franc-bord (il en existe également de plusieurs modèles suivant les catégories de navires) ;
- d). Certificat de visite des appareils de mouillage, des instruments nautiques, des machines, des chaudières, etc. ;
- e). Certificat de classification.

IX. Document divers :

Registres descriptifs. Inventaire. Comptabilité.

Il n'existe pas toujours des modèles réglementaires pour tous ces documents : les listes de passagers, par exemple, ainsi que les manifestes et les connaissements sont généralement établis par les compagnies de navigation sur des imprimés de modèles variables. Ces documents sont parfois établis en deux langues, la deuxième langue étant souvent l'anglais ou le français.

On trouvera ci-après :

- 1. Une liste-type des principaux papiers de bord classés par catégorie ;
- 2. Pour chaque pays, une liste des papiers de bord réglementaires dont il a été possible de se procurer des modèles. Leurs titres sont donnés dans la langue du pays, à défaut en langue anglaise et, s'il y a lieu, dans la deuxième langue utilisée. Chacun de ces documents est classé sous le même repère que le document correspondant de la liste-type.

Lorsque certains documents ne sont pas mentionnés, on doit en conclure non pas que les bâtiments du pays considéré sont dispensés de les posséder, mais simplement qu'il n'en existe pas de modèle réglementaire, ou qu'il n'a pas été possible de s'en procurer.

Section .21.1.

LISTE-TYPE des principaux papiers de bord des navires de commerce

I

- a). Acte de nationalité.
- b). Acte de nationalité provisoire.
- c). Acte de propriété.
- d). Certificat d'enregistrement ou d'immatriculation.

II

- a). Rôle d'équipage.

Contrats d'engagement du personnel.

- b). Liste des passagers.
- c). Livrets matricules des hommes.
- d). Registre des primes pour heures supplémentaires.

III

- a). Journal de bord.
- b). Journal de la machine.
- c). Journal de la *TSF*.

IV

- a). Patente de santé.
- b). Certificat de dératisation ou de non dératisation.
- c). Livrets médicaux individuels.

V

Contrat d'affrètement.

VI

Manifeste.

Connaissements.

VII

Congé ou documents de sortie.

VIII

- a). Certificat de navigabilité.
- b). Certificat de jauge.
- c). Certificat de franc-bord.
- d). Certificats de visites divers (appareils de sauvetage, appareils de mouillage ; instruments nautiques ; machines, chaudières).

IX

Registres descriptifs — Inventaires — Comptabilité.

Section .21.2.
FRANCE

a). a. Acte de francisation.

b). c. Acte de propriété.

Tableau sommaire des inscriptions hypothécaires.

II

a). Rôle d'équipage.

Livre de discipline.

b). Liste des passagers.

c). Carnets individuels de travail horaire.

Registre du travail du bord.

III

a). Journal de bord.

Cahier d'ordres de navigation (pour les navires de pêche de plus de 25 tonneaux).

b). Journal de la machine.

c). Journal de la radio.

Registre des télégrammes envoyés et reçus.

IV

Déclaration maritime de santé.

Rapports détaillés de blessures ou de maladies (imprimés).

V

Charte-partie ou contrat de location du navire.

VI

Manifeste ou déclaration générale de chargement.

Connaissements ou reçus des marchandises embarquées.

VII

Congé.

Déclaration de sortie modèle D 6 (marchandises non soumises à des taxes intérieures).

Acquits de paiement ou acquits à caution.

VIII

- a). Permis de navigation.
- b). Certificat de classification du navire.
- c). Certificat national ou international de franc-bord.
- d). Certificat de sécurité (pour navires à passagers).

Certificat de sécurité radiotélégraphique et radiotéléphonique.

Registre d'inspection des appareils de levage.

IX

Registre descriptif et cahier de renseignements généraux concernant le service d'incendie ; registre spécial des installations électriques.

Plans du navire.

Inventaire du matériel accessoire.

Section .21.3.

ALLEMAGNE (République fédérale)

I

a. Schiffszertifikat (Acte de nationalité).

Flaggenzeugnis (Certificat de pavillon).

Flaggenschin — Flaggenbescheinigung (Bulletin de pavillon. Le « flaggenbescheinigung » est utilisé lorsque le navire est affecté à un service officiel).

c. Schiffsbrief (Lettre de mer).

II

a). Musterrolle (Rôle d'équipage).

b). Fahrgastliste (Liste des passagers).

c). Seefahrtbuch (Livrets professionnels maritimes).

III

a). Schiffstagebuch (Journal de bord).

b). Maschinentagebuch (Journal de la machine).

c). Funktagebuch (Journal de la radio).

IV

a). Gesundheitspass (Patente de santé).

b). Ausweis über entrattung oder die befreiung von der entrattung (Certificat de dératisation ou d'exemption de dératisation).

VI

Allgemeine Anmeldung (Manifeste).

Konnossement (Connaissements).

VII

Zollanmeldung (Déclaration de douane).

Zollabfertigungsausweis (Eingang/ausgang) (Congé de douane : entrée-sortie).

Zollanmeldungsbuch (Livre des déclarations en douane).

VIII

a). Fahrerlaubnisschein (Permis de navigation).

b). Schiffsmessbrief (Certificat de jauge).

c). International Freibordzeugnis (Certificat international de franc-bord).

Ausrüstungssicherzeugnis (Certificat de sécurité d'équipement).

Prüfungsbescheinigung für Dampfkessel (Certificat de visite des chaudières).

Ladesgeschirrheft nach den Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft (Cahier de visite des agrès, appareils et engins de levage).

Klassenzertifikat (Certificat de classification).

Section .21.4. **ARGENTINE**

I

a). Matricula de buques (Acte de nationalité).

b). Patente de navegación (Certificat d'enregistrement).

II

a. Rol de la tripulación (Rôle d'équipage).

III

a). Libro de litácora (Journal de bord).

b). Libro diario de máquinas (Journal de la machine).

IV

a). Certificado de sanidad (Patente de santé).

b). Certificado de desratización (Certificat de dératisation).

VI

Manifiesto de la carga (Manifeste).

Conocimientos (Connaissements).

VII

a). Certificado de navegabilidad (Certificat de navigabilité).

b). Certificado de arqueo (Certificat de jauge).

Patentes de privilegio aduanero o postal (Certificats douaniers).

VIII

c Certificado de franco bordo (Certificat de franc-bord).

d Certificado de seguridad de máquinas y calderas (Certificat de sécurité des machines et chaudières).

e Licencia para estación de radio (Licence pour la station radio).

Section .21.5.

BELGIQUE

I

a. Lettre de mer (Zeebrief).

II

a). Rôle d'équipage (Monsterrol).

État des gages.

Relevé des mutations (Staat der veranderingen).

b). Liste des passagers.

III

a). Journal de bord.

b). Journal de la machine.

IV

a. Patente de santé (Gezondheidspas).

V

Charte-partie.

VI

Manifeste de sortie.

VII

- a). Permis de navigation (Bewijs van deugdelijkheid).
- b). Certificat de jauge (Meetbrief).
- c). Certificat de franc-bord (International certificat van uitwatering).
- d). Certificat de sécurité (Veiligheids certificaat).

Certificat de sécurité radiotélégraphique (Radio veiligheids certificaat).

Certificat de sécurité du matériel d'armement (uitrustingveiligheids certificaat).

Section .21.6.

BRÉSIL

I

- a. Título de Inscrição ou Título de Nationalisação (acte de nationalité).
- b. Matrícula (Acte de propriété).
- d. Provisão de registro (Lettres d'enregistrement).

II

- a). Rol ou Relação da equipagem (Rôle d'équipage).
- b). Lista de passageiros (Liste des passagers).
- c). Caderneta de inscrição pessoal (Livret matricule des hommes).
- d). Registro de horas extraordinárias (Registre des heures supplémentaires).

III

- a). Diário náutico do navio (Journal de bord).
- b). Diário máquina de navio (Journal de la machine).

IV

- a). Passe sanitário ou carta de saúde (Patente de santé).
- b). Certificado de desratização (Certificat de dératisation).

VI

Manifesto de carga (Manifeste).

Conhecimentos (Connaissements).

VII

Passe da alfândega (Congé de douane).

VIII

- a). Licença de viagem (Permis de navigation).
- b). Certificado de aruação (Certificat de jauge).
- c). Certificado de borda livre (Certificat de franc-bord).
- d). Têrmos das ultimas vistórias, em seco e flutuando (Certificat des dernières expertises en cale sèche ou flottante).

Section .21.7. **BULGARIE**

I

a. Akt za Podanstvo (Acte de nationalité).

II

- a). Spisk na ekipaja (Rôle d'équipage).
- b). Morska knjika (Livrets matricules).

IV

Sanitaren patent (Patente de santé).

VI

Manifest za stoki (Manifeste).

Konossament (Connaissements).

VII

Svideteljsvo za otpalane (Certificat de départ).

VIII

Svideteltsvo za godnostj za plavane (Certificat d'inspection).

Section .21.8. **CANADA**

I

- a). Certificat of British Registry.
- b). Provisional Certificat of British Registry.

II

- a). Agreement and List of Crew.
- b). List of Passengers.
- c). Continuous Discharge Book.

III

- a). Official Log-Book.
- b). Machinery Log-Book.
- c). Official Radio Log-Book.

IV

- a). Bill of Health.
- b). Deratting Certificat.

VIII

- a). Inspection and Safety Certificat.
- b). (Certificat de jauge compris dans le Certificat of British Registry).
- c). International Load Line Certificat.
- Local Load Line Certificat.
- d). Safety Equipment Certificat.
- Oil Record Book.

Section .21.9. **CHILI**

I

- a. Patente de navegación (ship's certificate) [Lettre patente de navigation].
- d. Certificado de matrícula (certificate of registration) [Certificat d'enregistrement].

II

- a. Rol de la tripulación (crew-list) [Rôle d'équipage].
- Contrato de embargo (de oficiales, de tripulantes).
- Contrats d'engagement (des officiers, des hommes).

III

- a. Libro de bitácora (ship's log) [Journal de bord].

IV

a. Patente de sanidad (maritime declaration of health) [Patente de santé].

V

Contrato de fletamento (contrat d'affrètement).

VI

Manifiesto (Manifeste).

Conocimientos (Connaissements).

VIII

a. Certificado de navegabilidad (survey certificate) [certificat de navigabilité].

Section .21.10.
CHINE (Formose)

I

a. Certificat de nationalité.

d. Acte d'enregistrement.

II

a). Rôle d'équipage.

b). Manifeste des passagers.

III

a. Journal de bord.

V

Contrat d'affrètement.

VI

Manifeste de la cargaison.

IX

Inventaire du bâtiment.

Section .21.11.
COSTA RICA

(Décret 2.295 du 22/11/1958)

I

a. Patente de navegación (postérieure au 31 décembre 1958).

VIII

d. Patente de radiotelegrafía.

Section .21.12.

CUBA

I

a. Patente de navegación (Acte de nationalité).

II

a. Rol de la tripulación ou lista de tripulantes (Rôle d'équipage).

c. Carnet de mar (Livrets matricules).

III

a. Diario de navegación (Journal de bord).

IV

Patente de sanidad (Patente de santé).

VI

Manifiesto de la carga (Manifeste).

Manifiesto de las merlancias transportadas bajo fianza (Manifeste des marchandises transportées sous garantie).

VII

Certificado de despacho (Autorisation de sortie).

VIII

a). Permiso de navegación (Permis de navigation).

b). Documento de arqueo (Certificat de jauge).

c). Certificado internacional de franco bordo (Certificat international de franc-bord).

d). Certificado de inspección (Certificat de visite).

IX

Lista de rancho y accesorios (Inventaire).

Section .21.13.

DANEMARK

I

a. Dansk Nationalitetsbevis (Certificat de nationalité).

II

a. Skibsbemandingsite (Rôle d'équipage).

III

- a). Skibsdagbog (Journal de bord).
- b). Maskindagbog (Journal de la machine).
- c). Radiojournal (Journal de la radio).
- d). Bliejournal (journal des combustibles).

IV

a. Jundhedspas (Patente de santé).

VI

a. Fortegnelse over gods (Manifeste).

VIII

a. Farts certifikat (Permis de navigation).

Internationalt maalebrev (Certificat de jauge international).

Sikkerheds certifikat (Certificat de sécurité).

Udrustning sikkerheds certifikat (Certificat de sécurité du matériel d'armement).

Radiotelegrafi — Radiotelefoni — Sikkerheds certifikat (Certificat de sécurité radiotélégraphique et radiotéléphonique).

c. International lastelinie certifikat ou fribord certifikat (Certificat international de lignes de charge ou de franc — bord).

d. Lanterne certifikat (Certificat relatif aux signaux).

Kompas certifikat (Certificat de sécurité des compas).

IX

Tilsyn borg (Registre descriptif).

Section .21.14. ÉQUATEUR

I

- a). Patente de navegación (Acte de nationalité).
- b). Pasavante (Acte de nationalité provisoire).
- c). Matricula (Certificat d'enregistrement).

II

- a). Rol de la tripulación (Rôle d'équipage).
- b). Lista de pasajeros (Liste des passagers).

III

- a. Diario de navegación (Journal de bord).

IV

- a. Patente de sanidad (Patente de santé).

Lista de medicinas (Inventaire des médicaments).

VI

Manifiesto de la carga (Manifeste).

VII

- c. Certificado de franco bordo (Certificat de franc-bord).
- d. Certificado de inspección (Certificat d'inspection).

Certificado de zarpe (Certificat de visite des appareils de mouillage).

Section .21.15. **ESPAGNE**

I

- a). Patente de navegación (Acte de nationalité).
- b). Pasavante o patente provisional (Acte de nationalité provisoire).

Les documents ci-dessus sont remplacés par une « licencia de pesca » pour les navires de pêche de moins de 10 tonnes et pour les embarcations destinées au trafic côtier (« licencia expresa »).

II

- a). Rol de navegación o lista de tripulantes (Rôle d'équipage).

Contrate de embarque (contrat d'embarquement).

- b). Lista de pasajeros o relación de los pasajeros (Liste des passagers ou rôle des passagers).

III

- a). Diario de navegación (Journal de bord).
- b). Cuaderno de máquina (Journal de la machine).

IV

Patente o certificado de sanidad (Patente de santé ou certificat sanitaire).

Autorizacion de salida (facultatif) [Certificat de départ = dératisation).

V

Poliza de fletamento (Contrat d'affrètement).

VI

Manifiesto de la carga (Manifeste).

Conocimientos (Connaissances).

VIII

a). Certificado o acta de reconocimiento (Certificat ou acte de navigabilité).

b). Certificado de arqueo (Certificat de jaugeage).

c). Certificado de franco bordo (Certificat de franc-bord).

d). Certificado de maxima carga, certificado de clasificación (Certificat de charge maxima, certificat de classification).

Section .21.16.
ÉTATS-UNIS

I

Certificate of registry.

II

a). Crew-list.

Shipping articles.

b). List of passengers.

III

a. Official log-book.

c. Winless log.

IV

Bill of health.

VI

Outward foreign manifest (pour l'étranger).

Coasting manifest (pour le cabotage).

Bills of lading.

VII

Clearance.

VIII

- a). Security certificate.
- b). Radiotelegraphic security certificate.
- c). Exemption certificate.

Section .21.17.
FINLANDE

I

- a). Kansallisuustodistus (Acte de nationalité).
- b). Valiaikainen kansallisuustodistus (Acte de nationalité provisoire).
- c). Rekisterialueen alusrekisteri (Acte de propriété).
- d). Rekisteröimisilmoitus alusrekisteriin (Certificat d'enregistrement).

II

a. Merimiesluettelo (Rôle d'équipage).

Katselmustodistus (Contrats d'engagement).

d. Ylityöpäiväkirja (Registre des heures supplémentaires).

III

- a). Laivapäiväkirja (Journal de bord).
 - b). Konepäiväkirja (Journal de bord) [Machine].
- Jääpäiväkirja (Registre des glaces).

IV

Bill of Health (Patente de santé).

VI

Lastikirja (Manifeste).

VII

Ilmoitus (Déclaration en douane).

Muonaselostus (Déclaration des provisions de bord).

Valuutailmoitus (Déclaration des monnaies).

VIII

- a). Turvallisuuskirja (Certificat de sécurité).
 - b). Mittakirja (Certificat de jauge).
 - c). Kansainvälinen lastiviivakirja (Certificat de franc-bord).
 - d). Radioturvallisuuskirja (Certificat de sécurité radio-télégraphique).
- Radiolupa (Radio-licence) [Permis radio].

IX

Muonaluettelo (Inventaire des provisions de bord).

Erikoilista (Liste spéciale des marchandises soumises à des taxes).

Section .21.18. **GRANDE-BRETAGNE**

I

- a. Certificate of British registry.

II

- a). Official log book.
 - b). List of in-coming passengers.
- List of out-going passengers.

III

- a. Ship's log book.

IV

Bill of health.

V

Time-charter.

VI

Report-cargo.

Bills of lading.

VII

Certificate for clearance outwards.

Certificate for clearing inwards.

Transire.

VIII

a). Passenger certificate.

b). Suez canal special tonnage certificate.

Panama canal tonnage certificate.

c). International load-line certificate.

United Kingdom load-line certificate.

Draught of water freeboard.

d). Report of inspection of life-saving appliances.

IX

Light and sounds signals (report of inspection).

Section .21.19. **GRÈCE**

I

a. Eggraphon etnikotetos (Acte de nationalité).

II

a. Nautologion « A » (Rôle d'équipage pour vapeurs).

Nautologion « B » (Rôle d'équipage pour voiliers).

c. Nautikon phylladion (Livret matricule).

III

a). Emerologion (Journal de bord).

b). Emerologion mechanis (Journal de la machine).

c). Emerologion asyrmato (Registre des signaux et de la *TSF*).

IV

Ygheionomiki pistoposis (Patente de santé).

V

Nautolicon (Congé).

VI

Genikon deltikon emporeumaton (Manifeste).

Phortotiki (Connaissements).

VIII

a). Nautiliakon diploma (Certificat de navigabilité).

b). Protokollon katametriseos (Certificat de jauge).

Section .21.20.

HAÏTI

I

a. Certificat de nationalité.

d. Patente.

VII

Manifeste de sortie.

Section .21.21.

HONDURAS

I

a. Patente de navegación (register) [Certificat d'enregistrement].

II

a. Rol de la tripulación (shipping articles) [Rôle d'équipage].

III

a. Diario de la navegación (log-book) [Journal de bord].

V

Poliza de fletamento (charter-party) [Contrat d'affrètement].

VI

Libro de cargamento (cargo-book) [Registre du chargement].

VIII

a). a. Certificado de seguridad (safety certificate) [Certificat de sécurité].

b). Certificado de arqueo (Tonnage certificate) [Certificat de jauge].

c). Certificado de francobordo (load-line certificate) [Certificat de sécurité].

d). Licencia de radio (radio licence) [Licence d'exploitation de la *TSF*].

IX

Libro de contabilidad o de cuenta y razón (cash-book) [Livre de comptabilité].

Section .21.22. **ISRAËL**

I

Certificat of Registry.

Provisional Certificat of Registry.

II

a. Articles of Agreement.

c. Seaman's Book.

III

a. Official Log-Book.

c. Official Radio Log-Book.

IV

a). Bill of Health.

b). International Certificat of deratisation.

VI

Manifest of Cargo.

VIII

a). National Certificat of Survey.

b). Tonnage Certificat.

c). Freeboard Certificat.

d). Safety Certificat.

Safety Equipment Certificat.

Safety Radiotelegraphy Certificat.

Certificat of Dangerous Goods.

Dangerous Drugs Book.

Section .21.23. **ITALIE**

I

- a). Atto di nazionalità (Acte de nationalité)
- b). Passavanti provvisorio (Acte de nationalité provisoire).

II

- a). Ruolo equipaggio (Rôle d'équipage).
- b). Lista dei passeggeri (Liste des passagers).
- c). Libretti matricolari ou libretti di navigazione (Livrets matricules).

III

- a). Giornale nautico (Journal de bord).
 - Libro primo : giornale generale e di contabilità.
 - Libro secondo : giornale de navigazione.
 - Libro terzo : giornale di boccaporto o manuale di bordo.
 - Libro quarto : inventario di bordo.
- b). Giornale di macchina (Journal de la machine).
- c). Giornale radiotelegrafico (Journal de la radio).

IV

Certificato di derattizzazione (Certificat de dératisation).

V

Contratto di noleggio (Contrat d'affrètement).

VI

Manifesto di carico (Manifeste).

Polizza di carico (Connaissance).

VIII

- a). Certificato di navigabilità ou certificato di classe (Certificat de navigabilité ou certificat de classification).
- b). Certificato di stazza (Certificat de jauge).
- c). Certificato di bordo libero (Certificat de franc-bord).
- d). Certificato di sicurezza (per navi passeggeri in servizio internazionale) [Certificat de sécurité (pour les navires à passagers affectés à un service international)].

Certificato di sicurezza radiotelegrafica (per navitrasporto di più di 1 600 T in servizio internazionale) [Certificat de sécurité radiotélégraphique (pour les navires de charge de plus de 1 600 T en service international)].

IX

Inventaire de bord et journal de comptabilité sont contenus dans le journal de bord.

Section .21.24. **JAPON**

I

a Kokuseki-shôsho (certificate of vessel's nationality) [Certificat de nationalité].

II

a Kaûin-meibo (Rôle d'équipage [extrait]).

Norikumiin-shimeihyô (Crew list) [Liste d'équipage pour la traversée].

c Ryokyaku-meibo (passenger list) [Liste des passagers pour une traversée].

d Jikangai-teate-shikyû-genbo (Registre des primes pour heures supplémentaires).

Kyûryô-shikyû-meisaishô (Registre des salaires normaux).

Sen'in-shûgyô-kisoku (Règlement du travail à bord pour les marins).

III

a). Kôkai-satsuyô-nisshi (Journal de bord et de navigation).

b). Kikan-satsuyô-nisshi (Journal de la machine).

Hôkokusho (Rapport de traversée).

IV

b Shôdoku-shôsho (derating certificate) [Certificat de dératisation].

c Kenkô-shomeisho (Certificats médicaux individuels pour les membres de l'équipage).

Meikoku-sho Sempaku-yo (Maritime declaration of Health) [Déclaration de santé par le capitaine].

S?g?teki Eisei-J?tai sh?meisho (certificate of general sanitary conditions) [Certificat d'état sanitaire général (émis par les autorités à terre)].

V

(Teiki) Y?sen Keiyakusho (Uniform general charter) [Contrat d'affrètement].

Uns?-Keiyakusho (Contrat de transport entre armateur et affrèteur, à temps ou au tonnage).

Unk?-itaku-keiyakusho (Contrat de transport entre armateur et affrèteur, au voyage).

VI

Tsumini-Mokuroku (general manifest) [Manifeste].

Funami-shoken (bill of lading) [Connaissance].

Funazumi-sashizusho (shipping order) [Ordre de chargement et reçu de bord].

VII

Gaikoku, Kamotsu Unso Mokuroku (Customs way bile) [Bordereau de douane].

Norikumiin Shimeihyô (Crew list) [Liste d'équipage pour la traversée (document douanier)].

Sen'yôhin Mokuroku (list of ship's stores) [Inventaire des magasins du bord].

Norikumiin Keitaihin Mokuroku (list of crew's baggages) [Inventaire des bagages de l'équipage].

Norikumiin Jiyô Tabako Mokuroku (list of tobacco) [Inventaire du tabac de l'équipage].

Gaikoku Naikoku Kamotsu Unsô Shintokusho (Déclaration for transport of foreign or domestic) [Déclaration de transport de marchandises].

Sen'yôhin (kiyôhin) tsumikomi shônin shinseisho (application for approval of loading of ship's stores) [Demande d'autorisation d'embarquement de matériel et de provisions de bord].

Sensho-Chinjutsuho (statement by ship's master) [Déclaration du capitaine].

Nyôkô todoke (déclaration inward vessel) [Déclaration à l'arrivée].

Shukkô todoke (déclaration outward vessel) [Déclaration au départ].

VIII

a Kensa-shôsho (vessel inspection certificate) [Certificat d'inspection].

b Kokusai-mansaikissuisen-shôsho (international loadline certificate) [Certificat international de francbord et de marques de chargement].

d Anzensetsubi-shôsho (safety equipment certificate) [Certificat d'installations de sécurité].

Anzen-musendenshin-shôsho (safety radiotelegraph certificate) [Certificat d'installations radio de sécurité].

Section .21.25.

LIBÉRIA

I

a). Permanent certificate of registry (Acte de nationalité).

b). Provisional certificate of registry (Acte de nationalité provisoire).

c). Oath of owner (Acte de propriété).

II

a Crew-list (Rôle d'équipage).

Licence of competence (Brevet de capacité).

VIII

- a). Safety certificate (Certificat de navigabilité).
- b). Measurement certificate (Certificat de jauge).
- c). Load-line certificate (Certificat de franc-bord).
- d). Safety radiotelegraphy certificate (Certificat de sécurité radiotélégraphique).

Section .21.26.

MAROC

I

a Acte de nationalité.

II

a Registre de l'équipage.

III

- a). Livre de bord.
- b). Journal de la machine.

IV

a. Patente de santé.

VII

Congé.

Seul un congé dit de police, renouvelable annuellement, est exigé dans les cas suivants :

- a). Embarcations naviguant à l'intérieur d'une même rade.
- b). Embarcations de 2 tonneaux et au-dessous employées à la pêche.
- c). Bateaux de plaisance de 10 tonneaux et au-dessous.

Section .21.27.

MEXIQUE

I

- a. Patente de navegación (ship's certificate) [Acte de nationalité].
- b. Patente provisional (Pass) [Acte de nationalité provisoire].

d Certificado de matricula (certificate of registration) [Certificat d'enregistrement].

II

a Rol de tripulantes (Crew-list) [Rôle d'équipage].

III

Diario de navegación (Ship's log) [Journal de bord].

VI

Permiso de salida (Congé).

VII

d Certificado de inspección (Survey certificate) [Certificat de visite].

Section .21.28.
NORVÈGE

I

a Nasjonalitetsbevis (endelig, midlertidig) [Certificat de nationalité : définitif, provisoire].

II

d Bemanningsoppgave (Liste d'équipage).

Manskaplista (Contrats d'engagement du personnel).

Søfartsbok (Livrets matricules).

III

a). Dagbok (Journal de bord).

b). Maskindagbok (Journal de la machine).

c). Oljedagbok (Journal des combustibles).

IV

Karanteneskjema (Patente de santé).

V

Certeparti (Charte-partie).

VI

Varefortegnelse (Manifeste).

Konnossement (Connaissance).

VII

Blankett (Déclaration de sortie).

VIII

a). Fartssertifikat (Permis de navigation).

Fartsbevis (Lettre patente de navigation).

Sikkerhetssertifikat for utstyr (Certificat de sécurité du matériel d'armement).

Sikkerhetssertifikat for radiotelegraf (Certificat de sécurité de radiotélégraphie).

Sikkerhetssertifikat for radiotelefon (Certificat de sécurité de radiotéléphonie).

Sikkerhetssertifikat for passasjerskip (Certificat de sécurité pour navire à passagers).

b). Internasjonal maalebrev (Certificat de jauge international).

Internasjonal Maalebrev for Suez og Panamakanalen (Certificats internationaux de jauge pour les canaux de Suez et de Panama).

c). Internasjonalt lastelinjesertifikat (Certificat international de lignes de charge).

Section .21.29.

PAKISTAN

(Acte n° XXI du 2 avril 1923)

I

a. Certificat of British Registry.

II

a. Agreement of the Crew.

III

a. Officiel Log Book.

c. Radio Log Book.

VII

Port Clearance.

VIII

a. Safety Certificat ou Qualified Safety Certificat.

c. International Load-Line Certificat ou Pakistan Load-Line Certificat.

d. Safety Radiotelegraphy Certificat ou Exemption Certificat.

Section .21.30.

PANAMA

I

- a). Patente de navegación (Acte de nationalité).
- b). Patente provisional de navegación (Acte de nationalité provisoire).

Suplemento especial de la patente de navegación para barcos de pasajeros (Supplément à l'acte de nationalité pour navires à passagers).

II

Certificado de idoneidad (Certificat de capacité).

III

- b. Certificado de arrueo (Certificat de jauge).

Section .21.31. **PAYS-BAS**

I

- a). Zeebrief (Acte de nationalité).
 - b). Buiten gewone zeebrief (Acte de nationalité extraordinaire).
- Voorloopige zeebrief (Acte de nationalité provisoire).
- c). Koop brief (Acte de propriété).

II

- a. Monsterrol (Rôle d'équipage).

III

- a). Scheeps-Dagboek. (Journal de bord)
- b). Machine-Dagboek (Journal de la machine).
- c). Dagboek voor de radiotelegrafie (Journal de la *TSF*).

IV

- a. Gezondheids pass (Patente de santé).

V

Charter-Partis (Charte-partie).

VI

- a. Cognossementen (Connaissements).

VII

Akt van uitklaring (Congé).

VIII

- a). Certificat van deugdelijkheid (Certificat de navigabilité).
- b). Meetbrief voor zeeschepen (Certificat de jauge).
- c). Certificaat van uitwatering (Certificat de franc-bord).
- d). Veiligheids certificaat (Certificat de sécurité).

Meetbrief om erent de verblijven (Certificat d'habitabilité).

Radiotelegrafie-Radiotelefonie Veiligheids certificaat (Certificat de sécurité radiotélégraphique-radiotéléphonique).

Panama canal tonnage certificate.

Suez canal special tonnage certificate.

Section .21.32.

PÉROU

I

- a. Patente de navegación (ship's certificate) [Acte de nationalité].
- b. Pasavante (pass) [Acte de nationalité provisoire].
- d. Certificado de matricula. — Certificado de Registro mercantil (Certificat d'immatriculation. — Certificat d'enregistrement).

II

- a). Rol de tripulación (Rôle d'équipage).
- b). Lista de pasajeros (Liste des passagers).
- c). Libretas de Matriculas y contratos de embarque de tripulantes (Livrets matricules et contrats d'embarquement de l'équipage).

III

- a). Diario de bitácora (Journal de bord).
- b). Cuaderno de máquinas (Journal de la machine).

IV

- a. Patente de sanidad (Patente de santé).

V

Contratos de fletamento (ou copies) [Contrat d'affrètement].

VI

Conocimientos o Guías de carga (Connaissements ou guides de fret).

VII

Licencia de la Aduana (Congé de la Douane).

VIII

a. Certificado de reconocimiento anual (Certificat de navigabilité annuelle).

c. Certificado de líma máxima de carga (Certificat de charge maxima).

d. Certificado de Seguridad y certificado de Seguridad radiotelegrafia (Certificat de sécurité et certificat de contrôle radiotélégraphie).

IX

Libro de contabilidad (Livre de comptabilité).

Libro de cargamento (Livre de fret).

Reglamento de Capitanías y de la Marina mercante nacional (Règlement de directions de port et de la Marine marchande nationale).

Reglamento consular (Règlement consulaire).

Código internacional de señales (Code international de signalisation ou des signaux).

Código de comercio (Code de commerce).

Código de Procedimientos aduaneros (Code des procédures douanières).

Section .21.33.

POLOGNE

I

a). Certyfikat okretowy (Acte de nationalité).

b). Tymczasowe ?wiadectwo rejestracji (Acte de nationalité provisoire).

II

a). Lista załogi (Rôle d'équipage).

b). Lista pasa?erów (Liste des passagers).

Lista emigrantów (Liste des émigrants).

III

a). Dziennik okretowy (Journal de bord).

b). Dziennik maszynowy (Journal de la machine).

c). Dziennik s?ulby radiotelegraficznej (ou radiotelefonicznej) [Journal des messages radiotélégraphiques (et radiotéléphoniques)].

d). Dziennik sanitarny (Journal de la santé).

IV

a. Swiadectwo sanitarne (Patente de santé).

VI

a). Zgłoszenie ogólne statku (Manifeste).

b). Konosamenty (Connaissements).

VII

Manifest wywozowy statku (Autorisation d'exportation).

VIII

b. Swiadectwo pomiarowe (Certificat de jauge).

d. Polaczone certyfikaty bezpieczeństwa i pasazerski (Certificat concernant les passagers et la sécurité).

Certyfikat bezpieczeństwa radiotelegraficznego (Certificat de sécurité radiotélégraphique).

Zesmolenie na upramianie ?egugli pasa?erskiej (Autorisation de transporter des passagers).

Section .21.34.

PORTUGAL

I

a. Certificado de registro de propriedade de navio mercante portugues (Acte de nationalité et de propriété).

d. Passaporte de navio (Certificat d'enregistrement).

II

a. Rol de matricula da equipagem (Rôle d'équipage).

III

a). Diario nautico do navio (Journal de bord).

b). Diario maquina do navio (Journal de la machine).

IV

a). Declaração marítima de saúde (Patente de santé).

b). Certificado de desratação (Certificat de dératisation).

VII

Avarâ de saída (Congé).

VIII

b. Certificado de arqueação (Certificat de jauge).

c. Certificado das linhas de/ carga (Certificat de franc-bord).

d. Certificado de segurança para viagens internacionais (Certificat de sécurité pour voyages internationaux).

Certificado/ de segurança de radiotelegrafia. Certificado de segurança de radiotelefonia (Certificat de sécurité radiotélégraphique, radiotéléphonique).

Certificado de segurança do equipamento (Certificat de sécurité du matériel d'armement).

Relatorio da inspecção/ aos meios de salvação a bordo (Registre des visites des moyens de sauvetage).

Section .21.35.

RÉPUBLIQUE DOMINICAINE

I

a. Patente de navegación (Acte de nationalité).

d. Certificado de Matricula (Certificat d'immatriculation).

II

a. Rol de tripulante (Rôle d'équipage).

IV

b. Certificado de deratización (Certificat de dératisation).

Certificado de vacunación (Certificat de vaccination).

VIII

a. Certificado de navegabilidad (Certificat de navigabilité).

c. Certificado de franco bordo (Certificat de franc-bord).

Section .21.36.

ROUMANIE

I

a. Certificat de nationalitate (Acte de nationalité).

II

a. Rol de echipaj (Rôle d'équipage).

c. Livret de marinar (Livrets de matricules).

III

Journal de bordal (Journal de bord).

IV

- a). Patente de santé.
- b). Certificat de deratizare (Certificat de dératisation).

VI

Manifest de transport (Manifeste).

Conasament (Connaissance).

VII

Permis de plecare (Permis de sortie du port).

VIII

- a). Permis de navigatie (Permis de navigation).
- b). Certificat de tonaj (Certificat de jauge).
- c). Certificat de franc-bord.
- d). Certificat de siguranta pentru calatorie internationala (Certificat de sécurité pour voyage international).

Certificat de siguranta radiotelegrafica (Certificat de sécurité radiotélégraphique).

Nota.

N.B. — Il n'existe pas d'imprimé-type en ce qui concerne : la liste des passagers, le contrat d'affrètement, l'inventaire du bord et les divers registres administratifs.

Section .21.37.
SALVADOR

I

- a. Patente de navegación (Acte de nationalité).
- d. Matricula (Certificat d'immatriculation).

II

- a). Rol de tripulación (Rôle d'équipage).
- b). Lista de pasajeros (Liste des passagers).

IV

- a. Patente de sanidad (Patente de santé).

VI

Manifesto o sobordo (Manifeste).

VII

Zarpe (Congé).

IX

Lista de rancho. — Memorandum de viaje (Inventaire. Journal de bord).

Section .21.38.
SUÈDE

I

- a). Svensk nationalitets och registrerings certifikat (Acte de nationalité).
- b). Interim nationalitets bevis ou Provisoriskt bevis om fartygs nationalitet (Acte de nationalité provisoire).

II

- a). Sjömansrulla (Rôle d'équipage).
- b). Passagerar lista (Liste des passagers).

III

- a). Skepps-Dagbok (Journal de bord).
- b). Maskin-Dagbok (Journal de la machine).

IV

- a). Deklaration om hälsotillståndet ombord på fartyg (Déclaration maritime de santé).
- b). Bevis Om råttutrotning, Om befrielse från råttutrotning (Certificat de dératisation ou d'exemption).

VI

Manifest (Manifeste).

Bills of lading (Connaissements).

VII

Ursprungs bevis (Certificat d'origine, congé de douane).

VIII

- a). Passagerar fartygs certifikat (Certificat de navigabilité pour navires à passagers).
- b). Mätbrev (Certificat de jauge).
- c). Internationellt fribords certifikat (Certificat international de franc-bord).

Swedish certificate of british tonnage.

Suez canal special tonnage certificate.

d). Radiotelegraf, Radiotelefon Säkerhets certifikat (Certificat de sécurité radiotélégraphique, radiotéléphonique).

Section .21.39.

SUISSE

I

a). Acte de nationalité.

b). Acte de nationalité provisoire.

c). Acte de propriété.

Certificat de pavillon.

Lettre de mer.

II

a). Rôle d'équipage.

Contrats d'engagement des marins.

b). Livrets matricules des hommes.

c). Liste des passagers.

III

a). Journal de bord.

b). Journal de la machine.

c). Journal de la *TSF*.

IV

a). Patente de santé.

b). Certificat de dératisation ou d'exemption.

c). Certificat de contrôle de la pharmacie de bord.

V

Charte-partie.

VI

Connaissements.

VII

Expéditions (selon les prescriptions des ports étrangers, la Suisse n'ayant pas de littoral maritime).

VIII

- a). Certificat de classification (coque et machine) ou de navigabilité.
- b). Certificat de jauge.
- c). Certificat de franc-bord.
- d). Certificat de sécurité du matériel d'armement.
- e). Certificat de sécurité radiotélégraphique ou radio-téléphonique.
- f). Concession *PTT* pour la station radio.
- g). Livre de contrôle des moyens de chargement.

IX

Livre des salaires.

Section .21.40. **THAILANDE**

I

d. Certificat officiel d'enregistrement.

Certificat temporaire d'enregistrement.

II

a. Contrat d'engagement du personnel.

III

a. Journal de bord.

V

Contrat d'affrètement.

VI

Manifeste.

Connaissements.

VII

Document de sortie du port.

Section .21.41.

TUNISIE

a. Acte de nationalité des bâtiments de commerce tunisien (les bateaux de pêche de 5 tonneaux et plus et les bateaux de plaisance de 10 tonneaux et plus de jauge brute en sont dispensés).

II

a. Registre d'équipage.

c. Livrets professionnels maritimes.

III

a). Journal de bord.

b). Journal de la machine.

c). Journal de la *TSF*.

IV

a. Patente de santé.

VI

Manifeste.

Connaissances.

VII

Congé.

VIII

a). Permis de navigation.

Certificat de navigabilité (ce document remplace le permis de navigation pour les navires d'une jauge brute supérieure à 10 tonneaux et égale ou inférieure à 25 tonneaux).

b). Certificat de sécurité pour navire à passagers.

c). Certificat de sécurité radiotélégraphique.

Section .21.42.

TURQUIE

I

a. Tasdikname (Lettre patente de navigation).

c. Senedi bahri (Acte de propriété).

II

a. Tayfa defteri (Rôle d'équipage).

III

a). Denizyollari isletmesi (Journal de bord).

b). Denizyollari isletmesi mudurlugu (Journal de la machine).

Jurnal defteri (Livre de bord).

IV

Sihhiye patentasi (Patente de santé).

V

Navlon contratosu (Charte-partie).

VI

Manifesto (Manifeste).

Konsmento (Connaissance).

VII

Türkiye cümhuri yeti (Congé de douane).

VIII

b. Mesaha sehadetnamesi (Certificat de jauge).

d. Itlafi fare sehadetnamesi (Certificat de dératisation).

Section .21.43.

URSS

I

a. Svidiétielstvo na pravo plavanja pod morskin trgovim flagom SSSR (Certificat attestant le droit de naviguer sous pavillon soviétique).

d. Soudovoïé svidietielstvo (Certificat d'enregistrement).

II

a. Soudovaïa rol (Rôle d'équipage).

IV

a. Sanitarnü patent (Patente de santé).

VIII

a. Oudostobepenié na godnost k plavaníu morskovo soudna (Certificat de navigabilité).

b. Méritelnoíe svidiételstvo (Certificat de jauge).

Miedjounarodnoíe svidiételstvo o grouzovoí markié (Certificat international de franc-bord).

d. Klassificatsioni certifikat (Certificat de classification).

Passaj?skoíe svidietelstvo (Certificat de sécurité pour navire à passagers).

Certifikat na soudovouíou radiosbantziou (Certificat de radio).

Section .21.44.

URUGUAY

I

a. Patente nacional de navegación (National ship's certificate) [Acte de nationalité].

c. Matricula (Certificat d'enregistrement).

II

a. Rol de tripulantes (Rôle d'équipage).

c. Libreta de embarque (Livrets matricules).

III

a. Diario de navegación (Journal de bord).

IV

b. Certificado de desratización o de exención (Certificat de dératisation ou d'exemption).

VII

Expedido (Congé).

VIII

a). Certificado de navegabilidad (Certificat de navigabilité).

b). Certificado de arqueo (Certificat de jauge).

Section .21.45.

VIET-NAM (Sud Viet-Nam)

I

a). Acte de nationalisation.

b). Acte provisoire de nationalisation.

c). Acte de propriété.

II

- a). Rôle d'équipage.
- b). Liste des passagers (annexés au rôle).
- c). Livrets professionnels maritimes des membres de l'équipage.

III

- a). Journal de bord.
- b). Journal de la machine.
- c). Journal des radiocommunications.

V

Charte-partie d'affrètement.

VI

Manifeste.

Connaissances.

VII

Clearance.

VIII

- a. Permis de navigation.
- Certificat de sécurité pour navires à passagers.
- c. Certificat de franc-bord.
 - d. Certificat international de sécurité radiotélégraphique.

IX

Inventaires. Registres descriptifs. Plans.

Section .21.46. **YOUGOSLAVIE**

I

- a). Upisni List (Certificat d'enregistrement).
- b). Privremeni Plovidbeni List (Certificat temporaire de navigation).

II

a. Popis Posade (Rôle de l'équipage).

III

- a). Brodski Dnevnik (Journal de bord).
- b). Dnevnik Stroja (Journal de la machine).
- c). Radio Dnevnik (Journal de la *TSF*).

IV

- a). Zdravstveni List (Patente de santé).
- b). Svjedodza o Deratizaciji i Dezinsekciji (Certificat de dératisation et de destruction des insectes).

VI

Knjiga Tereta (Livre de cargaison).

VIII

- a. Plovidbena Dozvola (Permis de navigation).

Privremeni Dozvola za Plovidbu (Permis temporaire de navigation).

- b. Svjedodza o Bazdarenju (Certificat de jauge).
- d. Svjedodza o Sigurnosti (Certificat de sécurité).

Svjedodza o Iprvnosti Brodske Opreme (Certificat de sécurité des appareils de sauvetage).

Radio Dozvola (Autorisation *TSF*).

Zdravstveni Dnevnik (Journal sanitaire).

IX

Knjiga Inventara (Inventaire).

(1) Grade.

(2) En chef, s'il y a lieu.

(3) Dans la mer ou devant tel port.

(4) Date et heure.

(5) Le port et ses issues, la rivière, les havres, rades, criques, etc., compris entre (latitude et longitude).

(6) Date et heure.

(7) Nom et espèce du bâtiment.

(8) Lieu où se trouve le bâtiment.

(9) Date.

(10) Signature, timbre.

(11) En chef s'il y a lieu.

(12) Voir annexes T, le texte de cette convention.

(13) L'inventaire des objets et matières réquisitionnés devra être détaillé précis et accompagné si possible de votre évaluation et de celle du capitaine du navire visité ; au cas où cette évaluation ne pourrait être faite, l'inventaire devra donner des indications de nature à permettre ultérieurement une évaluation aussi exacte que possible.

(14) En cas de résistance entraînant capture du navire (art. 145 des instructions), établir un procès-verbal de capture (modèle 8, cas de l'assistance hostile), au lieu d'un procès-verbal d'arrestation.

(15) Cette hypothèse ne se présente qu'en cas de prélèvement fait après que les scellés ont été apposés, mais le prélèvement peut être fait immédiatement après la capture et avant l'apposition des scellés (voir nota au pied du modèle 8).

(16) Les approvisionnements, marchandises ou objets prélevés sur le navire capturé feront l'objet d'un inventaire détaillé, précis et accompagné, si possible, d'une évaluation ; au cas où cette évaluation ne pourrait être faite au moment du prélèvement, l'inventaire devra donner des indications de nature à permettre ultérieurement une évaluation aussi exacte que possible.

(17) Dresser un inventaire sommaire du navire, détaillé et précis des approvisionnements et de la cargaison. Vous évalueriez, si possible, le navire, ses approvisionnements et sa cargaison ; en tout cas, vous donnerez dans l'inventaire tous les renseignements permettant de faire ultérieurement cette évaluation.

(18) Le deuxième exemplaire de ce procès-verbal devra être joint au dossier de la prise, qui sera expédié au port de prise, comme il est dit à l'article 131.

(19) Si les marchandises détruites sont des articles de contrebande et ont été détruites au moment de la livraison ou de la saisie, le procès-verbal devra être établi conformément au modèle 9.

(20) Art. 145 des instructions, mentionner les motifs de l'arrestation.

(21) Aux termes de cette convention, une échancrure n'est considérée comme une baie que si sa superficie est égale ou supérieure à celle d'un demi-cercle ayant pour diamètre la ligne tirée en travers de l'entrée de l'échancrure.

(22) Cf. infra, annexes T, n° 8.

(23) Voir infra le texte de ce décret qui est donné en annexe à la convention XIII de La Haye concernant les droits et les devoirs des puissances neutres en cas de guerre maritime. Annexes T, n° 2.

(24) Ces indications ne concernent que la République fédérale d'Allemagne (Allemagne de l'Ouest).

(25) Ces indications concernent la République de Chine (Formose).

(26) Ces indications concernent la République de Corée (Corée du Sud).

(27) Ces renseignements ne concernent que la République du Vietnam (Sud-Vietnam). Aucune indication n'a pu être obtenue sur la République démocratique du Vietnam (Nord-Vietnam).