

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

Enregistré à la Présidence du Sénat le 29 mars 1967.
Rattaché, pour ordre, au procès-verbal de la séance du 21 décembre 1966.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale (1), sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires,

Par M. Pierre MARCILHACY,

Sénateur,

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi sur la sauvegarde de la vie humaine en mer dont nous sommes saisis après son adoption par l'Assemblée Nationale a, en vérité, un objet assez limité.

Il ne constitue pas une innovation, le but recherché étant simplement de mettre la législation existante en harmonie avec les dispositions d'une Convention internationale signée à Londres le 17 juin 1960.

(1) Cette commission est composée de : MM. Raymond Bonnefous, président ; Pierre de La Gontrie, Marcel Prélot, Marcel Champeix, vice-présidents ; Gabriel Montpied, Jean Sauvage, Modeste Zussy, secrétaires ; Octave Bajeux, Pierre Bourda, Robert Bruyneel, Robert Chevalier, Louis Courroy, Etienne Dailly, Jean Deguise, Emile Dubois, Michel Durafour, Fernand Esseul, Paul Favre, Pierre de Félice, Pierre Garet, Jean Geoffroy, Paul Guillard, Baudouin de Hauteclocque, Léon Jozeau-Marigné, Edouard Le Bellegou, Pierre Marcilhacy, Paul Massa, Marcel Molle, Lucien De Montigny, Louis Namy, Jean Nayrou, Camille Vallin, Fernand Verdeille, Joseph Voyant, N...

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 1739, 2256 et in-8° 629.

Sénat : 145 (1966-1967).

Le texte actuellement en vigueur est la loi du 6 janvier 1954 sur la sauvegarde de la vie en mer et l'habitabilité à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance, qui avait mis le droit interne en accord avec une autre Convention internationale de Londres signée le 10 juin 1948.

Il est à remarquer que cette loi est beaucoup plus complète que le présent projet de loi. Ne subsistent, en effet, dans ce dernier, que les dispositions auxquelles le partage des compétences voulu par les articles 34 et 37 de la Constitution de 1958 confère un caractère législatif. Or, en cette matière, il faut bien le reconnaître, hormis quelques principes, les multiples règles de sécurité imposées relèvent manifestement du domaine réglementaire.

Une discussion s'est ouverte à l'Assemblée Nationale autour de la question de savoir s'il fallait ou non inclure la navigation de plaisance dans le champ d'application de la loi. Rappelons qu'en l'état actuel du texte elle s'y trouve comprise.

Certains orateurs ont demandé que les règles de sécurité ne soient pas rendues applicables aux bateaux de plaisance ou, du moins, à certains d'entre eux. M. le Secrétaire d'Etat aux Transports a répondu qu'en ce qui concernait tous les problèmes de la sauvegarde de la vie en mer, il n'était pas possible de traiter différemment les navires de plaisance des autres navires. Bien entendu, a-t-il ajouté, les décrets d'application seront, selon les catégories, d'un ordre tout différent et il n'a pas caché que les nombreux petits bateaux du genre « vaurien » seraient considérés comme des engins de plage et, par conséquent, exclus du champ d'application de la loi.

Il est évident que la navigation de plaisance ne peut, en tant que telle, échapper aux règles de sécurité, d'autant que certains bâtiments ne sont pas toujours de minime importance.

Dans un ordre de préoccupations différent, il a été répondu à un de nos collègues de l'Assemblée Nationale que, la navigation de plaisance se pratiquant aussi de plus en plus sur des plans d'eau intérieurs tels que les lacs et bassins, des dispositions spéciales de sécurité devraient être prises dans ce domaine.

Nous terminerons cet exposé général en indiquant que votre Commission a approuvé les mesures qui nous sont proposées sous réserve de deux amendements dont l'objet sera développé ci-après à l'occasion de l'examen des articles.

EXAMEN DES ARTICLES

Texte en vigueur.

*Loi du 6 janvier 1954
sur la sauvegarde de la vie humaine
en mer et l'habitabilité à bord
des navires de commerce, de pêche
et de plaisance.*

Art. 24.

La présente loi est applicable aux navires étrangers touchant un port français.

Ces navires sont présumés satisfaire aux prescriptions de ladite loi si le capitaine présente un titre régulier délivré par le Gouvernement d'un pays lié par les conventions internationales en vigueur sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et conformément à ces conventions.

Ce titre doit être considéré comme suffisant à moins que, de l'avis de l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes, l'état de navigabilité du navire ne corresponde pas en substance aux indications qui y sont portées et qu'il ne puisse prendre la mer sans danger pour ses passagers ou pour son équipage.

L'inspecteur de la navigation et du travail maritimes prend, dans ce cas, toutes dispositions convenables pour empêcher le départ du navire. L'administrateur de l'inscription maritime informe immédiatement et par écrit le consul du pays où le navire est immatriculé de la décision prise et des circonstances qui l'ont motivée.

Les navires étrangers sont assujettis aux visites de partance dans les mêmes conditions que les navires français.

Texte adopté par l'Assemblée Nationale.

Article premier.

La présente loi est applicable à tous les navires français, à l'exception des navires de guerre et des transports de troupe.

Elle s'applique également, dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat, aux navires étrangers touchant un port français.

Proposition de la Commission.

Article premier.

Conforme.

Observations. — Cet article définit le champ d'application de la loi. Celle-ci s'applique à tous les navires français, à l'exception des navires de guerre et des transports de troupe, ces derniers bâtiments n'étant pas soumis aux dispositions de la Convention internationale.

La loi s'applique également aux navires étrangers touchant un port français.

Texte en vigueur.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale.	Proposition de la Commission.
Article premier.	Art. 2.	Art. 2.
Pour l'application de la présente loi, est considéré :	Pour l'application de la présente loi est considéré :	Conforme.
Comme navire, tout bâtiment ainsi que tout engin flottant, tel que drague, porteur, citerne, chaland, quel que soit son tonnage, effectuant une navigation quelconque dans les eaux maritimes, soit par ses propres moyens, soit à la remorque d'un autre navire ;	— comme navire, tout bâtiment de mer quel qu'il soit, y compris les engins flottants, qui effectue une navigation de surface ou sous-marine ou qui stationne en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer, à l'exclusion des engins de plage ;	
Comme navire à passagers, tout navire transportant plus de douze passagers.	— comme navires de guerre, tous les bâtiments, y compris les navires auxiliaires, inscrits sur la liste officielle des bâtiments de guerre.	

Observations. — L'article 2 donne, pour l'application de la présente loi, une définition du navire plus précise que celle figurant dans l'article premier de la loi du 6 janvier 1954. La loi couvre désormais tous les navires français, y compris ceux des administrations publiques et non pas seulement les navires de commerce et de plaisance selon les termes du texte de 1954. Les navires de guerre sont également définis.

Texte en vigueur.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale.	Proposition de la Commission.
Art. 13.	Art. 3.	Art. 3.
Dans chacun des ports désignés par le Ministre chargé de la Marine marchande et sous l'autorité de l'administrateur de l'inscription maritime,	La délivrance, le renouvellement et la validation des titres de sécurité sont subordonnés à des visites du navire.	Conforme.

Texte en vigueur.

un ou plusieurs inspecteurs de la navigation et du travail maritimes sont chargés, outre les autres fonctions qui peuvent leur être confiées, de la surveillance générale de la sécurité de la navigation maritime. Ils vérifient que les prescriptions de la présente loi et des règlements pris pour son application sont respectées. Ils ont libre accès à bord de tout navire présent dans le port chaque fois qu'ils le jugent utile. Ils dressent procès-verbal de toute infraction aux prescriptions en vigueur.

Un inspecteur mécanicien de la marine marchande peut être adjoint par l'administrateur de l'inscription maritime à l'inspecteur de la navigation et du travail maritimes, pour procéder spécialement aux vérifications qui concernent les appareils propulsifs et les auxiliaires.

Des inspecteurs relevant du Ministre des Postes, Télégraphes et Téléphones exercent, sous l'autorité de l'administrateur de l'inscription maritime et dans les conditions fixées par les deux ministres intéressés, la surveillance du matériel radio-électrique et des appareils de navigation relevant de la technique des télécommunications. Cette surveillance s'étend au matériel dont l'installation à bord n'est pas obligatoire; elle a alors pour objet de vérifier que les installations ne constituent pas un danger pour l'équipage ou pour le navire.

**Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.**

Le départ du navire peut être interdit ou ajourné après visite au cas où le navire ne pourrait prendre la mer sans danger pour lui-même, l'équipage ou les personnes embarquées.

Pour procéder à ces visites ou y participer, ont libre accès à bord de tout navire :

— les administrateurs et officiers d'administration de l'inscription maritime ;

— les médecins des gens de mer ;

— les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes ;

— les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande ;

— les inspecteurs relevant du Ministre des Postes et télécommunications.

— les membres des commissions de visite ;

— le personnel des sociétés de classification agréées ;

— les gendarmes maritimes ;

— les syndics des gens de mer, les agents de la surveillance des pêches maritimes et les gardes maritimes.

Ces visites sont effectuées dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Proposition de la Commission.

Observations. — Cet article reprend, en les complétant, des dispositions à l'heure actuelle dispersées dans la loi de 1954.

Le principe qu'il pose est le suivant : le renouvellement et la validation des titres de sécurité sont subordonnés à des visites du navire.

Des visites ont également lieu par la suite et le départ d'un navire peut être interdit ou ajourné s'il apparaît que sa sécurité ou celle des personnes se trouvant à bord n'est pas assurée.

Il est nécessaire de prévoir expressément ce droit de visite dans le texte de la loi s'agissant d'une légère atteinte portée à la propriété privée dans l'intérêt général.

Le Gouvernement a jugé indispensable de faire appel à un plus grand nombre d'agents pour renforcer le contrôle que les nouvelles dispositions de la Convention internationale imposent, d'où l'énumération assez longue que contient l'article 3.

Texte en vigueur.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale	Proposition de la commission.
—	—	—
	Art. 4.	Art. 4.
	Les infractions aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires <i>sont constatées</i> :	Les infractions aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires <i>font l'objet d'un constat établi</i> par les administrateurs et officiers... (Le reste sans changement.)
	— par les administrateurs et officiers d'administration de l'inscription maritime, les inspecteurs de la navigation et du travail maritime, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande.	
	En outre, les syndics des gens de mer, les gendarmes maritimes, les agents de la surveillance des pêches et les gardes maritimes peuvent constater ces infractions sur les navires dont la jauge brute n'excède pas un maximum fixé par arrêté du Ministre chargé de la Marine marchande. Ils pourront également constater les infractions aux marques de franc-bord sur tous les navires.	Conforme.

Observations. — L'article 4 détermine par qui les infractions aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer seront constatées.

Une modification vous est proposée par la Commission, à l'effet de préciser que ces infractions font l'objet d'un constat écrit, c'est-à-dire d'un procès-verbal.

Texte en vigueur.

Art. 26.

(Alinéa 1.) Sauf le cas prévu à l'alinéa 2 du présent article, est puni d'une amende de 50.000 F à 1 million de francs, tout armateur ou propriétaire de navire qui enfreint les prescriptions de la présente loi ou celles des règlements pris pour son application.

(Alinéa 2.) Est puni d'une amende de 100.000 F à 2 millions de francs et d'un emprisonnement d'un mois à un an, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout armateur ou propriétaire qui fait naviguer ou tente de faire naviguer un navire pour lequel le titre de sécurité est périmé, a été refusé, retiré ou suspendu. Toutefois, si la validité du certificat ou du permis de navigation vient à expiration en cours de traversée, la validité de ce certificat ou permis est réputée prorogée jusqu'au prochain port où aborde le navire.

(Alinéa 3.) Le capitaine qui a commis l'une des infractions prévues et réprimées au présent article est passible des mêmes peines. Le maximum de la peine est toutefois réduit au quart s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de l'armateur ou du propriétaire.

(Alinéa 4.) Est puni de trois à six jours de prison et de 1.200 F à 6.000 F, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout membre de l'équipage qui a provoqué une visite à bord en produisant des allégations inexactes.

(Alinéa 5.) Dans les territoires où circule une monnaie libellée en franc autre que le franc métropolitain, le montant des amendes résulte de la conversion en monnaie locale, sur la base de la parité en vigueur à la date de la condamnation, des sommes en francs métropolitains indiquées aux alinéas précédents du présent article.

Texte adopté
par l'Assemblée Nationale.

Art. 5.

Sans préjudice des dispositions de l'article 6, est puni d'une amende de 500 F à 10.000 F tout armateur ou propriétaire de navire qui enfreint les prescriptions des décrets et règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires.

Art. 6.

Est puni d'une amende de 1.000 F à 20.000 F et d'un emprisonnement d'un mois à un an, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout armateur ou propriétaire qui fait naviguer ou tente de faire naviguer un navire sans titre de sécurité valable.

Les courtiers, interprètes et conducteurs de navires doivent faire la déclaration de partance relative aux navires étrangers, sous les peines prévues à l'alinéa précédent.

Le capitaine qui a commis une des infractions visées à l'article précédent ou au premier alinéa du présent article est passible des mêmes peines. Toutefois, le maximum de l'amende sera de 5.000 F et celui de l'emprisonnement de trois mois s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de l'armateur ou du propriétaire.

Proposition de la Commission.

Art. 5.

Conforme.

Art. 6.

Conforme.

Les courtiers interprètes et conducteurs de navires doivent faire la déclaration de partance relative aux navires étrangers *dont ils assurent la conduite*, sous les peines prévues à l'alinéa précédent.

Conforme.

Texte en vigueur.	Texte adopté par l'Assemblée Nationale.	Proposition de la Commission.
Art. 27.	Art. 7.	Art. 7.
(Alinéa 2.) Ces mêmes peines sont réduites de moitié en ce qui concerne les infractions aux prescriptions concernant les navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux.	Les peines prévues aux articles 5 et 6 sont réduites de moitié en ce qui concerne les infractions aux prescriptions concernant les navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux.	Conforme.
Art. 27.	Art. 8.	Art. 8.
(Alinéa 1.) Les peines d'amende et d'emprisonnement prévues à l'article précédent peuvent être portées au double en cas de récidive. Il y a récidive lorsque dans les douze mois qui précèdent les faits délictueux, le délinquant a déjà subi une condamnation pour des faits réprimés par la présente loi.	Est puni d'une amende de 1.000 à 20.000 F et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement toute personne qui vend à un utilisateur des matériels de sécurité n'ayant pas obtenu l'approbation ou l'autorisation d'usage exigée. Les mêmes peines sont applicables aux fabricants qui, ayant obtenu l'approbation ou l'autorisation d'usage pour un prototype de matériel de sécurité, livrent ensuite un matériel de série qui n'est pas identique à ce prototype.	Conforme.
Art. 28.	Art. 9.	Art. 9.
Les dispositions de l'alinéa 1 ^{er} , 1 ^o et 2 ^o de l'article 177 du Code pénal, sont applicables aux membres des commissions de visite instituées par la présente loi. Celles de l'article 179 du même code sont applicables aux armateurs et aux propriétaires de navires ainsi qu'à leurs capitaines et autres représentants. Dans tous les cas, les deux derniers alinéas de l'article 180 du Code pénal sont applicables aux faits prévus au présent article.	Les peines d'amende et d'emprisonnement prévues aux articles précédents peuvent être portées au double en cas de récidive. Art. 10. Les dispositions de l'alinéa 1 ^{er} , 1 ^o et 2 ^o de l'article 177 du Code pénal sont applicables aux membres des commissions de visite prévues par un décret en Conseil d'Etat. Les dispositions de l'article 179 du même Code sont applicables aux armateurs et aux propriétaires de navires ainsi qu'à leurs capitaines et autres représentants. Dans tous les cas, les deux derniers alinéas de l'article 180 du Code pénal sont applicables aux faits prévus au présent article.	Conforme.

Observations. — Les articles 5 à 10 sanctionnent les infractions aux dispositions réglementaires relatives à la sauvegarde de la vie en mer. Ils reprennent, dans l'ensemble, les dispositions correspondantes de la loi du 6 janvier 1954 ; le *quantum* des peines demeure inchangé.

Votre Commission vous propose une légère modification à l'alinéa 2 de l'article 6 qui fait obligation, sous peine de sanctions pénales, aux courtiers interprètes et conducteurs de navires de faire la déclaration de partance relative aux navires étrangers.

Il est évident que cette obligation ne peut être imposée que pour les navires étrangers dont ces courtiers assurent la conduite. Si les capitaines étrangers n'ont pas recours à leurs services, on comprendrait mal qu'ils soient tenus de faire les déclarations de partance alors qu'ils ignorent le jour et l'heure à laquelle le navire doit appareiller.

Un amendement vous est proposé à l'effet d'écarter cette difficulté.

Il convient de noter que l'article 8 est nouveau. Les auteurs du projet de loi ont estimé nécessaire de réprimer la vente de matériel de sécurité non approuvé et la fabrication de matériel non conforme au prototype approuvé.

Il a, en effet, été constaté que certains commerçants n'hésitent pas à livrer aux utilisateurs, notamment aux plaisanciers, un matériel n'offrant aucune garantie.

La rédaction de cet article est inspirée de celle de l'article 66 c du Livre II du Code du travail.

Texte en vigueur. —	Texte adopté par l'Assemblée Nationale. —	Proposition de la Commission. —
	Art. 11. La présente loi est applicable aux territoires d'outre-mer.	Art. 11. Conforme.
	Art. 12. Sont abrogés toutes dispositions contraires à celles de la présente loi et notamment les articles 1 ^{er} , 24 (alinéa 1), 26 (alinéas 1, 2, 3 et 5), 27, 28 et 29 de la loi du 6 janvier 1954 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance.	Art. 12. Conforme.

Observations. — Les articles terminaux 11 et 12 contiennent les classiques dispositions d'application aux Territoires d'Outre-Mer et d'abrogation des textes antérieurement applicables.

Il importe, à cet égard, de signaler que les incidences financières des visites de sécurité doivent être traitées dans un projet de loi sur la réforme de la fiscalité maritime en cours d'élaboration. En conséquence, le titre VIII de la loi du 6 janvier 1954 est maintenu en vigueur.

*

* *

Sous le bénéfice de ces observations et sous réserve des amendements ci-dessous, votre Commission vous propose d'adopter le projet de loi voté par l'Assemblée Nationale dont le texte est ainsi conçu :

AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

Art. 4.

Amendement : Rédiger comme suit le début du premier alinéa de cet article :

Les infractions aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires font l'objet d'un constat établi par les administrateurs et officiers... (le reste sans changement).

Art. 6.

Amendement : Rédiger comme suit le deuxième alinéa de cet article :

Les courtiers interprètes et conducteurs de navires doivent faire la déclaration de partance relative aux navires étrangers dont ils assurent la conduite sous les peines prévues à l'alinéa précédent.

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

Article premier.

La présente loi est applicable à tous les navires français, à l'exception des navires de guerre et des transports de troupe.

Elle s'applique également, dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat, aux navires étrangers touchant un port français.

Art. 2.

Pour l'application de la présente loi est considéré :

— comme navire, tout bâtiment de mer quel qu'il soit, y compris les engins flottants, qui effectue une navigation de surface ou sous-marine ou qui stationne en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer, à l'exclusion des engins de plage ;

— comme navires de guerre, tous les bâtiments, y compris les navires auxiliaires, inscrits sur la liste officielle des bâtiments de guerre.

Art. 3.

La délivrance, le renouvellement et la validation des titres de sécurité sont subordonnés à des visites du navire.

Le départ du navire peut être interdit ou ajourné après visite au cas où le navire ne pourrait prendre la mer sans danger pour lui-même, l'équipage ou les personnes embarquées.

Pour procéder à ces visites ou y participer, ont libre accès à bord de tout navire :

- les administrateurs et officiers d'administration de l'inscription maritime,
- les médecins des gens de mer,
- les inspecteurs de la navigation et du travail maritime,
- les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande,
- les inspecteurs relevant du Ministre des Postes et Télécommunications,
- les membres des commissions de visite,
- le personnel des sociétés de classification agréées,
- les gendarmes maritimes,
- les syndics des gens de mer, les agents de la surveillance des pêches maritimes et les gardes maritimes.

Ces visites sont effectuées dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Art. 4.

Les infractions aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires sont constatées ;

— par les administrateurs et officiers d'administration de l'inscription maritime, les inspecteurs de la navigation et du travail maritime, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande.

En outre, les syndics des gens de mer, les gendarmes maritimes, les agents de la surveillance des pêches et les gardes maritimes peuvent constater ces infractions sur les navires dont la jauge brute n'excède pas un maximum fixé par arrêté du Ministre chargé de la Marine marchande. Ils pourront également constater les infractions aux marques de franc-bord sur tous les navires.

Art. 5.

Sans préjudice des dispositions de l'article 6, est puni d'une amende de 500 francs à 10.000 francs tout armateur ou propriétaire de navire qui enfreint les prescriptions des décrets et règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires.

Art. 6.

Est puni d'une amende de 1.000 francs à 20.000 francs et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement tout armateur ou propriétaire qui fait naviguer ou tente de faire naviguer un navire sans titre de sécurité valable.

Les courtiers interprètes et conducteurs de navires doivent faire la déclaration de partance relative aux navires étrangers sous les peines prévues à l'alinéa précédent.

Le capitaine qui a commis une des infractions visées à l'article précédent ou au premier alinéa du présent article est passible des mêmes peines. Toutefois, le maximum de l'amende sera de 5.000 francs et celui de l'emprisonnement de trois mois s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de l'armateur ou du propriétaire.

Art. 7.

Les peines prévues aux articles 5 et 6 sont réduites de moitié en ce qui concerne les infractions aux prescriptions concernant les navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux.

Art. 8.

Est punie d'une amende de 1.000 à 20.000 francs et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement toute personne qui vend à un utilisateur des matériels de sécurité n'ayant pas obtenu l'approbation ou l'autorisation d'usage exigée.

Les mêmes peines sont applicables aux fabricants qui, ayant obtenu l'approbation ou l'autorisation d'usage pour un prototype de matériel de sécurité, livrent ensuite un matériel de série qui n'est pas identique à ce prototype

Art. 9.

Les peines d'amende et d'emprisonnement prévues aux articles précédents peuvent être portées au double en cas de récidive.

Art. 10.

Les dispositions de l'alinéa premier, 1° et 2°, de l'article 177 du Code pénal sont applicables aux membres des commissions de visites prévues par un décret en Conseil d'Etat.

Les dispositions de l'article 179 du même code sont applicables aux armateurs et aux propriétaires de navires ainsi qu'à leurs capitaines et autres représentants.

Dans tous les cas, les deux derniers alinéas de l'article 180 du Code pénal sont applicables aux faits prévus au présent article.

Art. 11.

La présente loi est applicable aux Territoires d'Outre-Mer.

Art. 12.

Sont abrogées toutes dispositions contraires à celles de la présente loi et notamment les articles premier, 24 (alinéa 1), 26 (alinéas 1, 2, 3 et 5), 27, 28 et 29 de la loi du 6 janvier 1954 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance.