

CODE DU TRAVAIL MARITIME



EDITION 2008



Publié par
FORTUNES DE MER
Association Loi 1901

SOMMAIRE

TITRE 1 : DISPOSITIONS GENERALES.....	5
Article 1.....	5
Article 2.....	5
Article 4.....	5
Article 5.....	5
Article 5-1.....	6
Article 5-2.....	6
Article 6.....	6
Article 7.....	6
Article 7 bis.....	7
Article 8.....	7
Article 9.....	7
Article 10-1.....	7
Article 10-2.....	7
Article 10-3.....	8
Article 10-4.....	8
Article 10-5.....	8
Article 10-6.....	8
Article 10-7.....	8
Article 11.....	9
Article 14.....	9
Article 15-2.....	9
TITRE 3 : DES OBLIGATIONS DU MARIN ENVERS L'ARMATEUR ET DE LA REGLEMENTATION DU TRAVAIL A BORD DES NAVIRES.....	10
Article 16.....	10
Article 17.....	10
Article 18.....	10
Article 19.....	10
Article 20.....	10
Article 21.....	10
Article 22.....	10
Article 23.....	11
Article 24.....	11
Article 24-1.....	11
Article 24-2.....	11
Article 24-3.....	11
Article 25.....	11
Article 25-1.....	12
Article 25-2.....	12
Article 26.....	12
Article 26-1.....	12
Article 26-2.....	13
Article 28.....	13
Article 28-1.....	13
Article 29.....	13
Article 30.....	13
TITRE 4 : DES OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR ENVERS LE MARIN.....	14
CHAPITRE 1 : DES SALAIRES FIXES, PROFITS EVENTUELS ET AUTRES REMUNERATIONS.....	14
<i>Section 1 : Des divers modes de rémunération des marins et des règles qui servent de base à la liquidation des salaires.....</i>	<i>14</i>
Article 31.....	14
Article 32.....	14
Article 33.....	14
Article 34.....	14
Article 35.....	14
Article 36.....	14
Article 37.....	15
Article 38.....	15
Article 39.....	15
Article 40.....	15

Article 41.....	15
Article 42.....	15
Article 43.....	16
Article 44.....	16
Article 45.....	16
Article 46.....	16
Article 47.....	16
<i>Section 2 : De la suspension et de la rétention des salaires.....</i>	<i>17</i>
Article 48.....	17
Article 49.....	17
Article 50.....	17
<i>Section 3 : Des lieux et époques de liquidation et du paiement des salaires.....</i>	<i>17</i>
Article 51.....	17
Article 52.....	18
Article 53.....	18
Article 54.....	18
Article 55.....	18
Article 56.....	18
Article 57.....	18
<i>Section 4 : Des paiements d'avances et acomptes - Des délégations sur salaires - De la restitution des avances et des délégations.....</i>	<i>19</i>
Article 58.....	19
Article 59.....	19
Article 60.....	19
Article 61.....	19
Article 62.....	19
Article 63.....	19
Article 64.....	20
Article 65.....	20
<i>Section 5 : Des dettes des marins - Des saisies et cessions de salaires.....</i>	<i>20</i>
Article 66.....	20
Article 70.....	20
Article 71.....	20
CHAPITRE 2 : DE LA NOURRITURE ET DU COUCHAGE.....	20
Article 72.....	20
Article 72-1	20
Article 73.....	21
Article 74.....	21
Article 75.....	21
Article 76.....	21
Article 77.....	21
CHAPITRE 3 : DES MALADIES ET BLESSURES DES MARINS	22
Article 79.....	22
Article 80.....	22
Article 81.....	22
Article 82.....	23
Article 82 bis	23
Article 83.....	23
Article 84.....	23
Article 85.....	23
Article 86.....	24
CHAPITRE 4 : DU RAPATRIEMENT ET DE LA CONDUITE	24
Article 87.....	24
Article 88.....	24
Article 89.....	25
Article 90.....	25
Article 90-1	25
CHAPITRE 5 : DES CREANCES ET PRIVILEGES DES MARINS.....	25
Article 91.....	25
Article 92.....	25
CHAPITRE 6 : DES CONGES PAYES	26
Article 92-1	26
TITRE 5 : DE LA FIN DU CONTRAT LIANT LE MARIN A L'ARMATEUR ET DES INDEMNITES AUXQUELLES PEUT DONNER LIEU LA RUPTURE DE CE CONTRAT	27
CHAPITRE 1 : DISPOSITIONS COMMUNES A TOUS LES CONTRATS D'ENGAGEMENT	27
Article 93.....	27
Article 94.....	27

Article 95.....	27
Article 96.....	27
Article 97.....	27
Article 98.....	28
Article 99.....	28
Article 100.....	28
Article 101.....	28
Article 102.....	28
CHAPITRE 2 : DISPOSITIONS SPECIALES AUX CONTRATS A DUREE INDETERMINEE.....	29
Article 102-1.....	29
Article 102-2.....	29
Article 102-3.....	29
Article 102-4.....	29
Article 102-5.....	30
Article 102-6.....	30
Article 102-7.....	30
Article 102-8.....	30
Article 102-9.....	30
Article 102-10.....	30
Article 102-18.....	30
Article 102-19.....	31
Article 102-21.....	31
CHAPITRE 3 : DISPOSITIONS SPECIALES AU CONTRAT D'ENGAGEMENT A DUREE DETERMINEE OU AU VOYAGE .	31
Article 102-22.....	31
Article 102-23.....	31
Article 102-24.....	31
TITRE 6 : DISPOSITIONS SPECIALES APPLICABLES A CERTAINES CATEGORIES DE MARINS	32
.....
CHAPITRE 1 : DISPOSITIONS SPECIALES APPLICABLES AU CAPITAINE	32
Article 103.....	32
Article 104.....	32
Article 105.....	32
Article 106.....	32
Article 107.....	32
Article 108.....	32
Article 109.....	32
CHAPITRE 2 : DISPOSITIONS SPECIALES APPLICABLES AUX MARINS AGES DE MOINS DE DIX-HUIT ANS.....	32
Article 110.....	32
Article 111.....	33
Article 113.....	33
Article 114.....	33
Article 115.....	34
Article 116.....	34
Article 117.....	34
Article 119.....	34
TITRE 7 : DES LITIGES ENTRE ARMATEURS ET MARINS	35
Article 121.....	35
TITRE 8 : INSPECTION DU TRAVAIL MARITIME.	36
Article 122.....	36
TITRE 9 : DISPOSITIONS DIVERSES.....	37
Article 133.....	37
Article 134.....	37

Titre 1 : Dispositions générales

Article 1

Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin, et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime, est un contrat d'engagement maritime régi par les dispositions de la présente loi.

Article 2

Est considéré comme armateur, pour l'application de la présente loi, tout particulier, toute société, tout service public, pour le compte desquels un navire est armé.

Article 3

Est considéré comme marin, pour l'application de la présente loi, quiconque s'engage, envers l'armateur ou son représentant, pour servir à bord d'un navire. A bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse.

L'accès à ces fonctions est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et à la vérification d'un niveau de connaissance de la langue française et des matières juridiques permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi. Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations représentatives d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressés, précise les conditions d'application de cette dernière disposition.

Les membres de l'équipage sont ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse dans une proportion minimale fixée par arrêté du ministre chargé de la mer pris, après avis des organisations représentatives d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressés, en fonction des caractéristiques techniques des navires, de leur mode d'exploitation et de la situation de l'emploi.

Les autres membres de l'équipage doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européenne dans une proportion minimale fixée par arrêté du ministre chargé de la marine marchande, en fonction des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation.

Article 4

Le contrat de louage de services conclu entre un armateur ou son représentant et un marin est régi, en dehors des périodes d'embarquement du marin, par les dispositions du code du travail. Toutefois ce contrat n'est valable que s'il est constaté par écrit, et il est soumis aux règles édictées dans les articles 7 et 8 ci-après.

Article 5

La présente loi est applicable aux engagements conclus pour tout service à accomplir à bord d'un navire français. Elle n'est pas applicable aux marins engagés en France pour servir sur un navire étranger.

Article 5-1

Les personnels employés à bord des navires utilisés pour fournir de façon habituelle, dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, des prestations de services de remorquage portuaire et de lamanage sont soumis aux dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles du lieu de prestation, applicables en matière de législation du travail aux salariés employés par les entreprises de la même branche, établies en France, pour ce qui concerne les matières suivantes :

- libertés individuelles et collectives dans la relation de travail, exercice du droit de grève ;
- durée du travail, repos compensateurs, jours fériés, congés annuels payés, congés pour événements familiaux, congés de maternité, congés de paternité, conditions d'assujettissement aux caisses de congés et intempéries ;
- salaire minimum et paiement du salaire, y compris les majorations pour les heures supplémentaires ;
- conditions de mise à disposition et garanties dues aux travailleurs par les entreprises exerçant une activité de travail temporaire ;
- règles relatives à la sécurité, la santé, l'hygiène au travail et la surveillance médicale ;
- discrimination et égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, protection de la maternité, âge d'admission au travail, emploi des enfants, durée du travail et travail de nuit des jeunes travailleurs ;
- travail illégal.

Un décret détermine les conditions d'application du présent article, notamment celles dans lesquelles des formalités déclaratives sont exigées des prestataires étrangers, ainsi que les formalités dont ceux-ci sont dispensés.

Article 5-2

Les articles L. 122-25 à L. 122-25-1-2 du code du travail sont applicables aux femmes exerçant la profession de marin selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Titre 2 : De la formation et de la constatation du contrat d'engagement

Article 6

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application au placement des marins du titre Ier du livre III du code du travail. Ce décret fixe notamment les modalités d'agrément, pour le placement des marins, des organismes privés de placement, les contrôles à exercer préalablement au placement, ainsi que les conditions de tenue du registre des marins placés par leur intermédiaire.

Article 7

En matière d'engagement maritime, la capacité de contracter est soumise aux règles de droit commun, sous réserve de l'application des dispositions des articles 110 et 118 ci-après, concernant les mineurs et les femmes mariées.

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

Article 7 bis

Les marins âgés de moins de vingt-cinq ans candidats à un emploi du pont, de la machine ou du service général à bord d'un navire de commerce de plus de 250 tonneaux de jauge brute ou d'un navire de pêche d'une jauge brute supérieure à un minimum fixé pour chaque quartier par décision du directeur des affaires maritimes doivent justifier d'une formation professionnelle dans les conditions définies par le ministre chargé de la marine marchande. Toutefois, le minimum susvisé ne sera pas inférieur à 50 tonneaux.

Article 8

Les dispositions du titre Ier du livre Ier du code du travail relatives à l'apprentissage sont applicables aux entreprises d'armement maritime.

La dérogation d'âge visée à l'article L. 117-3 du code du travail est également applicable aux jeunes marins embarqués notwithstanding les dispositions du premier alinéa de l'article 115.

Les adaptations nécessaires aux caractéristiques propres des entreprises d'armement maritime sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

Article 9

Le marin signe le contrat d'engagement et en reçoit un exemplaire avant l'embarquement.

L'armateur en adresse simultanément une copie à l'inspecteur du travail maritime, pour enregistrement.

Le contrat d'engagement mentionne l'adresse et le numéro d'appel de l'inspection du travail maritime.

Les clauses et stipulations du contrat d'engagement sont annexées au rôle d'équipage qui mentionne le lieu et la date d'embarquement.

Article 10-1

Le contrat d'engagement doit être rédigé en termes clairs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et leurs obligations respectives.

Il doit indiquer si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, pour une durée indéterminée ou pour un voyage.

Si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, le contrat doit contenir l'indication de cette durée.

Si l'engagement est conclu pour une durée déterminée ou indéterminée, le contrat doit fixer obligatoirement le délai de préavis à observer en cas de résiliation par l'une des parties. Ce délai, sauf dans les cas d'application de l'article 102-2, doit être le même pour les deux parties ; il ne peut être inférieur à vingt-quatre heures.

Si l'engagement est conclu au voyage, le contrat doit désigner nominativement, par une indication suffisante, le port où le voyage prendra fin et fixer à quel moment des opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port le voyage sera réputé accompli.

Au cas où la désignation de ce port ne permettrait pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat devra fixer une durée maximale après laquelle le marin pourra demander son débarquement au premier port de déchargement en Europe, même si le voyage n'est pas achevé.

Article 10-2

Le contrat d'engagement à durée déterminée peut comporter une clause prévoyant le report du terme qu'il fixe ; dans ce cas, il peut être renouvelé une fois. La durée totale du contrat,

compte tenu le cas échéant du report du terme, ne peut excéder douze mois d'embarquement effectif, sous réserve des dispositions de l'article 102-22.

Article 10-3

Il ne peut être conclu de contrat d'engagement à durée déterminée ou au voyage pour remplacer un marin dont l'absence temporaire ou la suspension du contrat résulterait d'un conflit collectif du travail.

Article 10-4

A l'expiration d'un contrat à durée déterminée ou d'un contrat au voyage, il ne peut être recouru, pour remplacer le marin dont le contrat a pris fin, ni à un contrat à durée déterminée ni à un contrat au voyage avant l'expiration d'une période égale au tiers de la durée de ce contrat.

Ces dispositions ne sont pas applicables en cas de rupture anticipée due au fait du marin ou de non-renouvellement par celui-ci d'un contrat comportant une clause de report du terme.

Article 10-5

Si, au terme d'un contrat à durée déterminée éventuellement renouvelé dans le cas prévu à l'article 10-2 ou d'un contrat au voyage, un nouveau contrat est conclu avec le même marin avant l'expiration des congés et repos acquis au titre du contrat précédent, ce nouveau contrat est à durée indéterminée.

Toutefois, dans les cas mentionnés à l'article 10-7, les dispositions de l'alinéa précédent ne font pas obstacle à la conclusion, avec le même marin, de contrats successifs à durée déterminée ou au voyage.

Dans le cas prévu au premier alinéa, le marin conserve l'ancienneté qu'il avait acquise au terme du premier contrat et ne perçoit pas l'indemnité prévue par l'article 102-24.

Article 10-6

Lorsque deux ou plusieurs contrats d'engagement successifs et discontinus de quelque nature qu'ils soient ont lié un marin à un armateur pour au moins dix-huit mois de services dont neuf mois d'embarquement effectif au cours d'une période de vingt-sept mois comptée depuis le premier embarquement, le nouveau contrat conclu avant l'expiration de cette période, entre ce marin et cet armateur ne peut être qu'un contrat à durée indéterminée. L'ancienneté cumulée de ces services ou périodes d'embarquement est alors considérée comme équivalente à une ancienneté continue de même durée, sauf pour le calcul de l'indemnité de licenciement.

Les dispositions de l'alinéa précédent ne sont pas applicables en cas de rupture anticipée due au fait du marin ou de non-renouvellement par celui-ci d'un contrat à durée déterminée comportant une clause de report du terme.

Article 10-7

Les dispositions des articles 10-2 ,10-4,10-6 et 102-24 ne sont pas applicables aux contrats conclus :

- 1° Au titre des dispositions législatives et réglementaires destinées à favoriser l'embarquement de certaines catégories de demandeurs d'emploi ;
- 2° Au titre de l'engagement pris par l'employeur, pour une durée et dans des conditions fixées par décret, d'assurer un complément de formation professionnelle au marin ;
- 3° Pour permettre aux marins embarqués en supplément d'effectif d'accomplir le temps de navigation qui, conformément aux dispositions réglementaires et conventionnelles, leur est nécessaire pour poursuivre leurs études, subir leurs examens ou être mis en possession de leurs diplômes ;
- 4° Pour remplacer un marin temporairement absent ou dont le contrat de travail est suspendu ;
- 5° Pour pourvoir des emplois à caractère saisonnier ;

6° Pour l'exécution de marchés internationaux intéressant des activités temporaires déterminées par décret.

Article 11

Le contrat d'engagement maritime doit mentionner le service pour lequel le marin s'engage et les fonctions qu'il doit exercer, le montant des salaires et accessoires ou, lorsque la rémunération consiste en tout ou partie en une part sur le produit des ventes ou sur d'autres éléments spécifiés du chiffre d'affaires, la répartition du produit ou des éléments considérés entre l'armement et les membres d'équipage ainsi que la part revenant au marin concerné.

Le contrat d'engagement maritime doit mentionner de façon expresse, quand il est fait usage de ce mode de rémunération, les modalités selon lesquelles le marin est informé, au moins une fois par semestre, sur les éléments comptables justifiant la rémunération perçue.

Le contrat d'engagement maritime est suspendu dans les conditions fixées aux titres II et III du livre IX du code du travail relatif à la formation professionnelle continue.

Article 14

L'engagement maritime est mentionné sur un livret qui est délivré gratuitement au marin par l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime et qui reste en sa possession.

Le livret ne doit contenir aucune appréciation des services rendus.

Article 15-1

Le texte des dispositions légales et réglementaires qui régissent le contrat d'engagement doit, comme le texte des conditions du contrat, se trouver à bord, pour être communiqué par le capitaine au marin, sur sa demande.

Les conditions générales d'engagement doivent être affichées dans les locaux d'équipage.

Article 15-2

Sauf dispositions législatives expresses, et à l'exclusion des dispositions concernant la rupture du contrat, les dispositions légales et conventionnelles ainsi que celles qui résultent des usages, applicables aux marins liés par un contrat d'engagement à durée indéterminée, s'appliquent également aux marins liés par un contrat d'engagement à durée déterminée ou conclu pour un voyage.

Titre 3 : Des obligations du marin envers l'armateur et de la réglementation du travail à bord des navires

Article 16

Le marin est tenu de se rendre sur le navire à bord duquel il doit exécuter son service, au jour et à l'heure qui lui sont indiqués par l'armateur, par son représentant ou par le capitaine.

Article 17

Le marin doit accomplir son service dans les conditions déterminées par le contrat et par les lois, règlements et usages en vigueur.

Article 18

Sauf dans les circonstances de force majeure et les cas mentionnés à l'article 22 du présent code, circonstances dont le capitaine est seul juge, le marin n'est pas tenu, à moins d'une convention contraire, d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il est engagé.

Article 19

Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin qui n'est pas de service peut descendre à terre.

Article 20

Le marin est tenu d'obéir aux ordres de ses supérieurs concernant le service du navire, et d'avoir soin du navire et de la cargaison.

Il doit être sobre, respectueux envers ses supérieurs et s'abstenir de toutes paroles grossières à l'égard de toute personne à bord.

Article 21

Le marin est tenu d'accomplir, en dehors des heures de service, le travail de mise en état de propreté de son poste d'équipage, des annexes de ce poste, de ses objets de couchage et des ustensiles de plat, sans que ce travail puisse donner lieu à allocation supplémentaire.

Article 22

Le capitaine peut exiger du marin les heures de travail nécessaires à la sécurité immédiate du navire, des personnes présentes à bord ou de la cargaison, ou en vue de porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer. Dans ces cas, le capitaine peut suspendre l'organisation habituelle des horaires de travail ou de repos et exiger d'un marin qu'il travaille pendant le temps nécessaire pour faire face à ces circonstances. Lorsque celles-ci ont cessé, le capitaine attribue au marin qui a accompli un tel travail, alors qu'il était en période de repos, un repos d'une durée équivalente. Les conditions dans lesquelles ce repos est pris tiennent compte des exigences de la sécurité et des nécessités de la navigation.

Le marin est tenu de travailler au sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison.

Article 23

En l'absence d'une clause du contrat l'y autorisant, le marin ne peut, sous aucun prétexte, charger dans le navire aucune marchandise pour son propre compte, sans la permission de l'armateur ou de son représentant.

En cas d'infraction aux dispositions du paragraphe précédent, le marin contrevenant est tenu de payer le fret au plus haut prix stipulé au lieu et à l'époque du chargement pour le même voyage et les marchandises de même espèce que celles qui ont été indûment chargées sur le navire sans préjudice des dommages-intérêts. En outre, le capitaine a le droit de jeter à la mer les marchandises indûment chargées, si elles sont de nature à mettre en péril le navire ou la cargaison, ou à faire encourir des amendes ou confiscations pour infractions, soit aux lois douanières, soit aux lois ou aux règlements sanitaires.

Article 24

Les durées légales hebdomadaire et quotidienne du travail effectif des marins sont celles qui sont fixées par l'article L. 212-1 du code du travail, sous réserve des dispositions de l'article 27 et sauf dérogation à la durée quotidienne du travail dans des conditions fixées par décret.

Article 24-1

Les dispositions des articles L. 212-4-2 à L. 212-4-16 du code du travail sont applicables aux personnels navigants des entreprises d'armement maritime dans des conditions déterminées, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'Etat.

Article 24-2

Les dispositions des articles L. 212-1, L. 212-3, des quatre premiers alinéas de l'article L. 212-7-1, de l'article L. 212-8, du I et des premier et troisième alinéas du II de l'article L. 212-9 ainsi que les dispositions de l'article L. 212-10 du code du travail sont applicables aux marins salariés des entreprises d'armement maritime.

La période d'astreinte mentionnée à l'article L. 212-4 bis du même code est applicable aux marins salariés des entreprises d'armement maritime dans des conditions fixées par décret.

Le deuxième alinéa du II de l'article L. 212-9 du même code est applicable aux marins salariés des entreprises d'armement maritime dans des conditions fixées par décret.

Article 24-3

Les dispositions de l'article L. 222-1 du code du travail et les dispositions des articles L. 222-5 à L. 222-7 du même code sont applicables aux personnels navigants des entreprises d'armement maritime.

Pour être rendus obligatoires à l'ensemble des armateurs et des gens de mer par arrêté du ministre chargé du travail et du ministre chargé de la mer, les accords nationaux ou les conventions collectives doivent prévoir les conditions dans lesquelles les fêtes légales mentionnées à l'article L. 222-1 du code du travail sont prises en compte dans les temps de repos à terre des marins.

Article 25

Des décrets en conseil des ministres déterminent, le cas échéant, par genre de navigation ou catégorie de personnel les modalités d'application de l'article 24.

Ils fixent notamment l'aménagement et la répartition des horaires de travail dans la semaine ou dans une période de temps autre que la semaine, pour tenir compte de la continuité de l'activité du navire, des contraintes portuaires et des nécessités de la sauvegarde de la sécurité

des biens et des personnes en mer et aux ports. Ils fixent également les mesures de contrôle des heures de travail et de repos et de la durée du travail effectif ainsi que la procédure suivant laquelle les dérogations sont accordées ou utilisées.

Ces décrets sont pris et révisés après consultation des organisations les plus représentatives des marins et des armateurs. Ils fixent les limites dans lesquelles des heures supplémentaires peuvent être effectuées au-delà de la durée fixée à l'article L. 212-1 du code du travail.

Il peut être dérogé par convention ou accord collectif étendus ou par accord collectif d'entreprise ou d'établissement à celles des dispositions de ces décrets qui sont relatives à l'aménagement et à la répartition des horaires de travail pour tenir compte des contraintes propres aux diverses activités maritimes.

En cas de dénonciation ou de non-renouvellement de ces conventions ou accords collectifs, les dispositions de ces décrets auxquelles il avait été dérogé redeviennent applicables.

Article 25-1

Pour la pêche maritime, et indépendamment des dispositions de l'article 92-1 relatives aux congés payés, la durée du travail peut être fixée en nombre de jours de mer par accord national professionnel ou accord de branche étendus. Cette durée du travail est calculée sur une base annuelle, dans la limite de 225 jours par an, y compris les heures de travail effectuées à terre.

L'accord doit prévoir les modalités de prise en compte des heures de travail effectuées à terre. Cette durée peut être calculée sur la moyenne de deux années consécutives pour certaines activités de pêche définies par décret.

Il pourra être dérogé à cette limite de 225 jours dans le respect d'un plafond de 250 jours, dans des conditions fixées par décret compte tenu des modes d'exploitation des navires de pêche concernés.

Article 25-2

Dans les activités maritimes dont la nature ne permet pas de fixer avec précision les périodes de travail et la répartition des heures de travail au sein de celles-ci, une convention ou un accord collectif déterminent les adaptations nécessaires. Ces accords précisent notamment les conditions dans lesquelles le marin peut refuser les dates et les horaires de travail qui lui sont proposés.

La liste de ces activités est fixée par décret.

Article 26

La rémunération du travail est fixée par le contrat d'engagement, dans le cadre des conventions ou accords collectifs applicables.

Les dispositions du I et des trois premiers alinéas du II de l'article L. 212-5 du code du travail sont applicables aux marins salariés des entreprises d'armement maritime.

Les dispositions du V de l'article 5 de la loi n° 2000-37 du 19 janvier 2000 relative à la réduction négociée du temps de travail sont applicables aux entreprises d'armement maritime.

Un mode forfaitaire de rémunération du travail supplémentaire peut être prévu par convention ou accord collectif.

Article 26-1

Les dispositions de l'article L. 212-5-1 du Code du travail sont applicables aux marins embarqués à bord des navires armés au commerce, au remorquage ou à la plaisance. Toutefois, les heures supplémentaires effectuées en cas de travaux urgents dont l'exécution immédiate est nécessaire pour organiser des mesures de sauvetage, de sécurité immédiate du navire ou pour prévenir des accidents imminents n'ouvrent pas droit au repos compensateur.

Le droit au repos compensateur défini au troisième alinéa de l'article L. 212-5-1 du code du travail est ouvert à raison des heures supplémentaires effectuées au-delà d'un contingent annuel fixé par voie réglementaire, le cas échéant pour chaque genre de navigation.

Le repos compensateur institué par le présent article peut être imputé sur les heures de repos et de congé accordées pour le même objet par des stipulations de conventions collectives.

Article 26-2

Le repos compensateur des marins salariés des entreprises de cultures marines est fixé dans les conditions prévues par les articles L. 713-9 et L. 713-10 du code rural. Un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application du présent article.

Article 28

Sous réserve des dispositions prévues aux articles 29 et 30, le repos hebdomadaire est donné le dimanche.

Toutefois, pour tenir compte des contraintes propres aux activités maritimes, une convention ou un accord collectif, un accord d'entreprise ou d'établissement peuvent prévoir la prise du repos hebdomadaire :

- a) Par roulement ;
- b) De manière différée, au retour au port ;
- c) En cours de voyage, dans un port d'escale.

Dans le cas où le repos hebdomadaire est différé, la convention ou l'accord doit prévoir des mesures compensatoires et préciser le délai maximum dans lequel il doit être pris.

A défaut de convention ou d'accord collectif de travail, l'armateur fixe les modalités retenues, en se référant aux usages et après consultation du comité d'entreprise et des délégués de bord, s'ils existent. Il en informe l'inspecteur du travail maritime.

Les modalités d'application du présent article, notamment le délai au-delà duquel le repos hebdomadaire ne peut être différé, sont fixées par décret.

Article 28-1

Le repos hebdomadaire des marins salariés des entreprises de cultures marines est fixé dans les conditions prévues par les articles L. 714-1 et L. 714-2 du code rural. Un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application du présent article.

Article 29

Une journée de repos hebdomadaire s'entend de vingt-quatre heures de repos consécutives, comptées à partir de l'heure normale où le marin intéressé devait prendre son travail journalier.

Tout travail effectué le jour du repos hebdomadaire en suspend l'effet, à moins que ce travail ne soit occasionné par un cas fortuit et que sa durée n'excède pas deux heures.

Article 30

Ne sont pas considérés comme portant atteinte à la règle du repos hebdomadaire, et sont obligatoires sans aucune compensation de la part de l'armateur, tous travaux nécessités par les circonstances de force majeure et celles où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge, ou par les opérations d'assistance.

Titre 4 : Des obligations de l'armateur envers le marin

Chapitre 1 : Des salaires fixes, profits éventuels et autres rémunérations

Section 1 : Des divers modes de rémunération des marins et des règles qui servent de base à la liquidation des salaires

Article 31

Le marin est rémunéré, soit à salaires fixes, soit à profits éventuels, soit par une combinaison de ces deux modes de rémunération.

Les dispositions des articles L. 143-3 et L. 143-4 du code du travail relatives au bulletin de paie sont applicables aux marins des entreprises d'armement maritime.

Les mentions obligatoires portées sur le bulletin de paie remis au marin sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

Article 32

Les parts de profit, de pêche et de fret et les primes et allocations de toute nature stipulées dans le contrat sont, pour l'application de la présente loi, considérées comme salaires.

Article 33

Tout contrat d'engagement aux termes duquel la rémunération du marin consiste, en tout ou partie, en une part sur le produit des ventes ou sur d'autres éléments du chiffre d'affaires définis par le contrat doit déterminer les dépenses et charges à déduire du produit brut, ou des autres éléments pris en compte pour former le produit net. Aucune déduction autre que celles stipulées ne peut être admise au détriment du marin.

En cas de litige, l'armateur est tenu de communiquer au juge saisi le détail du calcul de la rémunération, avec les pièces justificatives. Ces éléments doivent également être communiqués à l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime sur sa demande écrite.

Un décret en Conseil d'Etat pris après avis des organisations représentatives d'armateurs et de marins détermine, en tenant compte notamment des dispositions de l'article 72 du présent code, les dépenses et les charges qui ne peuvent en aucun cas être déduites du produit brut mentionné au premier alinéa.

Article 34

Un accord national professionnel ou des accords de branche étendus fixent, indépendamment de la durée de travail effectif, la ou les périodes de travail retenues pour le calcul du salaire minimum de croissance des marins rémunérés à la part. Ces périodes ne peuvent être supérieures à douze mois consécutifs calculées sur une année civile.

Un accord national professionnel ou des accords de branche étendus fixent les modalités de lissage, sur tout ou partie de l'année, de la rémunération à la part.

Article 35

Le marin payé au mois est rétribué en proportion de la durée effective de ses services.

Article 36

Le marin payé au voyage a droit à une augmentation proportionnelle de ses salaires, au cas de prolongation de voyage, et à une indemnité, au cas de retardement, à moins que cette prolongation et ce retardement ne proviennent d'un cas de force majeure.

Il ne subit aucune réduction de salaires en cas d'abréviation du voyage, quelle qu'en soit la cause.

Article 37

Le marin rémunéré au profit ou au fret a droit, en sus de sa part, à une indemnité au cas de retardement, prolongation ou abréviation de voyage provenant du fait de l'armateur ou du capitaine lorsqu'il en a subi un dommage.

Si ces événements sont le fait d'un chargeur ou d'un tiers, il participe aux indemnités qui seraient adjugées au navire dans la proportion où il a droit au profit ou au fret.

Article 38

Lorsque le marin est rétribué, partie par des salaires au mois, partie par des salaires forfaitaires au voyage et partie par des profits éventuels, le décompte de chaque espèce de rémunération s'opère, en cas de retardement, prolongation ou abréviation du voyage, conformément aux règles fixées par les articles 35,36 et 37 ci-dessus.

Article 39

Quand le contrat est conclu pour la durée d'un voyage, la rupture du voyage par le fait de l'armateur ou de son représentant donne lieu à indemnité au profit du marin.

Si la rupture du voyage a lieu avant le départ, le marin retient pour indemnité les avances reçues. A défaut d'avances, le marin reçoit un mois de salaires, tels qu'ils ont été fixés au contrat, si le marin est payé au mois, ou tels qu'ils peuvent être évalués d'après la durée présumée du voyage, si le marin est payé au voyage. En outre, le marin est payé des journées employées par lui au service du navire.

Si la rupture du voyage a lieu après le voyage commencé, le marin payé au mois reçoit les salaires stipulés pour le temps qu'il a servi, et, en outre, pour indemnité, la moitié des salaires tels qu'ils peuvent être évalués d'après la durée présumée du voyage, et, s'il est payé au voyage, l'intégralité des salaires stipulés au contrat.

Article 40

En cas de rupture du voyage par le fait de l'armateur ou de son représentant, soit avant le départ, soit après le voyage commencé, le marin rémunéré au profit ou au fret a droit à une indemnité dont le montant est fixé d'un commun accord ou par les tribunaux.

Si la rupture du voyage est le fait des chargeurs, le marin participe aux indemnités qui sont adjugées au navire dans la proportion où il aurait participé au fret.

Article 41

Lorsque, par suite d'interdiction de commerce, d'arrêt du navire, ou de tout autre cas de force majeure, le voyage ne peut être commencé, la rupture du voyage ne donne droit à aucune indemnité au profit du marin. Toutefois, le marin payé au mois ou au voyage est rémunéré des journées passées par lui au service du navire.

Article 42

Lorsque, par suite des circonstances visées à l'article 41 ci-dessus, la continuation du voyage commencé devient impossible, le marin payé au mois reçoit les salaires dus pour le temps qu'il a servi ; le marin payé au voyage reçoit la totalité des salaires stipulés au contrat, et le marin rémunéré au profit ou au fret reçoit la part lui revenant, en vertu du contrat, sur le profit réalisé ou le fret gagné pendant la partie du voyage effectuée.

Toutefois, en cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, le marin payé au mois ou au voyage ne reçoit ses salaires que jusqu'au jour de la cessation de ses services. Quel que soit son mode d'engagement, le marin est payé des journées employées par lui à sauver les débris du navire, les effets naufragés et la cargaison.

Article 43

Lorsque le voyage du navire a été rompu par suite des circonstances visées à l'article 41 ci-dessus, le marin qui n'a pas reçu la totalité des salaires auxquels il aurait droit, pour la durée présumée du voyage, en exécution des dispositions du paragraphe premier de l'article 42, participe aux indemnités qui peuvent être allouées au navire.

Il en est de même, dans les contrats de durée indéterminée, lorsque la résiliation du contrat par l'armateur a été motivée par suite d'interdiction de commerce, d'arrêt du navire ou de toute autre circonstance similaire.

Article 44

En cas de mort du marin pendant la durée du contrat, ses salaires, s'il est payé au mois, sont dus jusqu'au jour de son décès.

Si le marin est engagé pour la durée du voyage et s'il est payé soit à forfait, soit au profit ou au fret, et pour un voyage d'aller seulement, la totalité de ses salaires ou de sa part est due, s'il meurt après le voyage commencé. Si l'engagement avait pour objet un voyage aller et retour, la moitié de ses salaires ou de sa part est due si le marin meurt au cours du voyage d'aller ou au port d'arrivée ; la totalité est due s'il meurt au cours d'un voyage de retour.

Pour les opérations de la grande pêche, la moitié des salaires du marin ou de sa part est due s'il meurt pendant la première moitié de la campagne ; la totalité est due s'il meurt pendant la seconde moitié.

Quel que soit le mode d'engagement, les salaires du marin tué en défendant le navire, ou en accomplissant, pour le salut du navire, un acte de dévouement, sont dus en entier pour tout voyage si le navire arrive à bon port, et, en cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, jusqu'au jour de la cessation des services de l'équipage.

Article 45

En cas de perte sans nouvelles, il est dû aux ayants droit du marin, outre les salaires échus jusqu'aux dernières nouvelles, un mois en sus, si le marin était payé au mois, la moitié des salaires afférents à la traversée d'aller ou de retour au cours de laquelle le sinistre a eu lieu, si le marin était payé au voyage.

Article 46

Les marins d'un navire qui a prêté assistance, à l'exception des équipages des bâtiments affectés aux entreprises de sauvetage, ont droit à une part de la rémunération allouée au navire assistant, dans les conditions fixées par l'article 16 de la loi n° 67-545 du 7 juillet 1967

Article 47

Le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il est engagé et comportant un salaire plus élevé que le sien a droit à une augmentation de salaire calculée d'après la différence existant entre son salaire et le salaire afférent à la fonction qu'il a temporairement remplie.

Section 2 : De la suspension et de la rétention des salaires

Article 48

Le marin qui, étant de service, s'absente sans autorisation ou qui se trouve absent, sans autorisation, au moment où il doit prendre son service, perd le droit aux salaires afférents au temps de son absence.

L'armateur peut, s'il y a lieu, réclamer des dommages-intérêts pour le préjudice qu'aura pu lui causer le marin qui, étant de service, s'absente du bord sans autorisation, ou le marin qui, n'étant pas de service, s'absente du bord en inobservation des mesures prises par le capitaine, conformément aux dispositions de l'article 19.

Le marin perd son salaire à partir du moment où il a été privé de sa liberté comme personne mise en examen en raison d'une infraction à la loi pénale.

Article 49

Dans le cas où le contrat d'engagement a été rompu par suite de congédiement du marin pour absence irrégulière, les salaires qui lui sont dus sont versés à la caisse des gens de mer.

La moitié des salaires est tenue à la disposition du marin ou de ses ayants droit.

L'autre moitié est retenue pour sûreté des sommes auxquelles le marin pourrait être condamné à titre de dommages-intérêts envers l'armateur. Elle est payée au marin si, dans le délai de trois mois à compter de la fin du voyage, aucune action en dommages-intérêts n'a été intentée contre lui par l'armateur.

Article 50

L'inexécution des obligations qui incombent au marin, soit en vertu des lois, décrets et usages en vigueur, soit en vertu du contrat d'engagement et des règlements particuliers auxquels le contrat se réfère, ne peut donner lieu à aucune amende ou suspension partielle de salaires autres que les amendes ou suspension résultant de l'application des lois pénales.

Cette disposition ne s'applique pas aux dédits stipulés dans les contrats d'engagement pour les cas de rupture du contrat avant le terme fixé.

Section 3 : Des lieux et époques de liquidation et du paiement des salaires

Article 51

La liquidation des salaires est effectuée lorsque le navire arrive au port où il termine son voyage.

En outre, les salaires sont liquidés :

1° Pour les navires armés au long cours ou au cabotage international, dont la durée du voyage est supérieure à un an : annuellement, au premier port touché par le bâtiment ;

2° Pour les navires armés au cabotage national dont la durée du voyage est supérieure à un mois : mensuellement, au premier port touché par le bâtiment.

Les conventions des parties peuvent déroger aux dispositions portées ci-dessus, à condition qu'elles ne fassent pas obstacle à la liquidation des salaires lors de la clôture du rôle d'équipage et qu'elles ne prolongent pas au-delà de trois mois la période comprise entre deux liquidations faites en France, lorsque le navire revient dans un port de France à des intervalles plus rapprochés.

Pour tout marin débarqué isolément en France ou à l'étranger avant l'expiration du voyage, la liquidation des salaires a lieu au moment du débarquement.

Article 52

Si la liquidation des salaires a lieu dans un port de France, le paiement en est effectué immédiatement au marin ou à ses ayants droit.

Si la liquidation des salaires a lieu dans un port étranger, les salaires sont payés en France au marin ou à ses ayants droit. Toutefois, l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime pourra prescrire le paiement d'un acompte.

Au cas d'un retard de paiement imputable à l'armateur, le marin peut réclamer des dommages-intérêts.

Article 53

Les parts de profit sont payées conformément aux conventions et usages.

Des décrets détermineront, pour les contrats d'engagement de grande pêche, les délais de liquidation des comptes et les délais de paiement de l'équipage, ainsi que les indemnités dues aux marins quand le paiement des salaires n'est pas effectué dans les délais légaux.

Article 54

Lors du débarquement du marin mettant fin à son contrat d'engagement, l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime reçoit les déclarations des parties sur le règlement des salaires. Il est fait mention au rôle d'équipage et sur le livret professionnel du marin de la déclaration faite, sans indication de somme.

En aucun lieu, il ne peut être utilisé de moyens de paiement ayant pour objet de suppléer ou de remplacer les signes monétaires ayant cours légal. Si le paiement est fait à l'étranger en monnaie étrangère, il est effectué, sous le contrôle de l'autorité consulaire, au taux de change fixé pour les opérations de chancellerie.

Article 55

Les salaires du marin absent ou disparu au moment du paiement sont versés à la caisse des gens de mer pour le compte des ayants droit.

Article 56

Si le décompte des salaires n'est pas accepté par l'armateur ou son représentant, la partie non contestée des salaires est payée au marin ; la partie contestée est versée à la caisse des gens de mer, où elle reste en dépôt jusqu'à ce qu'il ait été statué par le juge compétent à la requête de la partie la plus diligente.

Article 57

Toute transaction sur le montant du décompte des salaires est nulle si elle n'est pas homologuée par l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime.

Section 4 : Des paiements d'avances et acomptes - Des délégations sur salaires - De la restitution des avances et des délégations

Article 58

Aucune avance de salaires ne peut être faite au marin qu'en présence et sous le contrôle de l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime.

Les avances, quel qu'en soit le montant, ne sont imputables sur les salaires et parts à échoir au marin que jusqu'à concurrence de : trois mois de salaires pour les voiliers effectuant une navigation au long cours dépassant le cap Horn ou le cap de Bonne-Espérance ; deux mois pour les voiliers de long cours ne dépassant pas les caps, et un mois pour toutes les autres navigations. Des décrets détermineront, pour la navigation de grande pêche, le montant des avances qui peuvent être accordées aux marins. La partie de l'avance dépassant les sommes ainsi fixées reste acquise au marin à titre de prime d'engagement ou avance perdue.

Toutefois, des avances peuvent être accordées, au-delà des maxima prévus au paragraphe précédent, sous forme de délégation.

Article 59

Aucun acompte ne peut, en cours de route, être versé au marin que s'il est préalablement mentionné sur le livre du bord sous la signature du marin ou, à défaut, sous celle de deux des principaux de l'équipage.

Les acomptes ne doivent pas dépasser le tiers des salaires gagnés par le marin au moment où l'acompte est demandé, sous déduction des avances et délégations.

Le capitaine est juge de l'opportunité de la demande d'acompte.

Article 60

Toutes avances et acomptes sont mentionnés sur le livret du marin et inscrits au rôle d'équipage.

Article 61

Le marin peut, lors de l'embarquement, déléguer ses salaires et profits, mais seulement en faveur d'une personne qui est légalement ou en fait à sa charge, sans toutefois que le montant total des délégations puisse, en aucun cas, excéder les deux tiers desdits salaires ou profits. Le montant des délégations, le nom des bénéficiaires et les époques de payement sont mentionnés au rôle d'équipage.

Article 62

Des délégations peuvent être consenties en cours de voyage, dans les conditions et limites indiquées à l'article 61 ci-dessus, par les marins qui n'ont pas usé, lors de leur embarquement, de la faculté de déléguer.

Leur demande est remise au capitaine ; elle est transmise, sans délai, par le capitaine à l'armateur.

Mention en est faite au rôle d'équipage par l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime.

Article 63

L'armateur est tenu de verser, à l'échéance, le montant des délégations soit au bénéficiaire de la délégation, soit à la caisse des gens de mer pour la faire parvenir à l'intéressé.

Article 64

Les avances et les délégations ne sont pas sujettes à restitution en cas de rupture du contrat d'engagement par le fait de l'armateur, du capitaine ou des affrêteurs. Il en est de même en cas de rupture du contrat d'engagement par force majeure, à moins de convention contraire.

En cas de rupture de contrat d'engagement par le fait du marin, les avances et délégations sont toujours sujettes à restitution, même si elles constituent des primes d'engagement ou avances perdues.

Article 65

Il y a lieu à restitution des avances et acomptes perçus qui excèdent, au moment du décompte, le montant des salaires ou parts dus effectivement au marin.

Section 5 : Des dettes des marins - Des saisies et cessions de salaires

Article 66

Les salaires, profits et autres rémunérations des marins, y compris les salaires qui leur sont accordés en cas de maladie ou de blessure par application des articles 79,83 et 84 du présent code, sont saisissables ou cessibles dans les conditions fixées par le code du travail.

Article 70

En dehors des biens, sommes et valeurs déclarés insaisissables, soit par l'article 592 du code de procédure civile (ancien), soit par les lois qui régissent les pensions et allocations sur la caisse des invalides et sur la caisse de prévoyance, soit par toutes autres lois, sont insaisissables, pour quelque cause que ce soit :

1° Les vêtements, sans exception, des marins ;

2° Les instruments et autres objets appartenant aux marins et servant à l'exercice de leur profession ;

3° Les sommes dues aux marins pour frais médicaux et pharmaceutiques et pour rapatriement ou conduite.

Article 71

L'autorité chargée de l'inspection du travail maritime peut, lors du paiement des salaires, sur la demande du créancier ou du cessionnaire et selon la procédure prévue par le code du travail, retenir la partie saisissable des salaires, profits et autres rémunérations des marins.

Chapitre 2 : De la nourriture et du couchage

Article 72

Les marins ont droit à la nourriture ou à une allocation équivalente pendant toute la durée de leur inscription au rôle d'équipage.

Les conditions d'application de ces dispositions peuvent être déterminées par voie d'accord collectif de branche ou d'entreprise conclu à la pêche ; un tel accord peut, par dérogation, décider d'imputer la charge qui en résulte sur les frais communs du navire armé à la pêche.

Article 72-1

Les dispositions du premier alinéa de l'article 72 peuvent être rendues applicables par voie d'accord collectif de branche ou d'entreprise aux entreprises de cultures marines.

Article 73

Sur tout bâtiment où les marins sont nourris par l'armateur, il doit y avoir un cuisinier apte à cet emploi, âgé de plus de dix-huit ans. Si l'équipage comprend plus de vingt hommes, le cuisinier ne peut être distrait de son emploi pour être affecté à un autre service du bord.

Article 74

Les aliments fournis aux marins doivent être sains, de bonne qualité, en quantité suffisante et d'une nature appropriée au voyage entrepris.

La composition de la ration distribuée doit être au moins équivalente à celle prévue pour les marins de la flotte. Un tableau d'équivalence est établi par arrêté ministériel ; il est, de même que la composition des rations distribuées, affiché d'une manière permanente, dans les postes d'équipage.

Le personnel du pont, celui des machines et celui du service général désignent, chacun à tour de rôle, un de leurs membres pour vérifier, à chaque distribution, les quantités, et s'il y a lieu, la qualité des aliments distribués.

Tout retranchement opéré sur les distributions donne lieu, au profit du marin, sauf le cas de force majeure, à une indemnité représentative du retranchement opéré.

Les circonstances de force majeure sont constatées par un procès-verbal qui est inscrit au livre de bord et signé du capitaine, du médecin du bord, s'il y en a un, et d'un délégué de chacun des personnels pont, machines et service général. Aucune réclamation ne peut ultérieurement être admise au sujet des circonstances ainsi constatées.

Article 75

Il est interdit à tout armateur de charger à forfait le capitaine ou un membre quelconque de l'état-major de la nourriture de l'équipage.

Article 76

Nul ne peut introduire de boissons alcooliques à bord sans l'autorisation du capitaine.

Il est interdit d'embarquer, pour la consommation de l'équipage, officiers compris, une quantité de boissons alcooliques supérieure à une quantité réglementaire qui est déterminée, pour chaque genre de navigation, par un arrêté ministériel.

Toute boisson alcoolique introduite contrairement aux dispositions du paragraphe premier du présent article est confisquée par le capitaine et est vendue par l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime au profit de la caisse des invalides, sans préjudice des sanctions disciplinaires ou pénales.

Toute boisson alcoolique conservée à bord contrairement aux dispositions du paragraphe 2 du présent article est saisie par toute autorité ayant qualité pour constater les infractions à la police ou à la sécurité de la navigation, ou par les agents de l'administration des douanes, et est vendue au profit de la caisse des invalides, sans préjudice des sanctions disciplinaires ou pénales.

Article 77

Il est interdit à tout armateur :

- 1° D'exploiter à terre un économat où il vende directement ou indirectement, aux marins par lui employés, ou à leurs familles, des denrées et marchandises de quelque nature que ce soit ;
- 2° D'imposer auxdits marins l'obligation de dépenser leur salaire, en totalité ou en partie, dans les magasins indiqués par lui.

Article 78

Sur les navires armés au long cours, au cabotage international et à la grande pêche, les objets de couchage sont fournis par l'armateur conformément aux dispositions réglementaires relatives à l'hygiène à bord des navires.

Le ministre chargé de la marine peut autoriser sur certains navires armés à la grande pêche et sur certains navires de jauge brute de moins de 250 tonneaux armés au cabotage international le remplacement de la fourniture des objets de couchage par une indemnité forfaitaire.

Les objets de couchage fournis en nature sont placés sous la responsabilité des marins qui seraient tenus au versement des dommages et intérêts en cas de détérioration anormale ou de pertes résultant de leur faute.

Les mêmes dispositions sont applicables aux autres navires, à moins de conventions contraires.

Chapitre 3 : Des maladies et blessures des marins

Article 79

Le marin est payé de ses salaires et soigné aux frais du navire, s'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade, pendant le cours de son embarquement, après que le navire a quitté le port où le marin a été embarqué.

Les dispositions du paragraphe précédent sont applicables au marin qui tombe malade entre la date de son embarquement et la date du départ du navire, ou postérieurement à la date de son débarquement et avant tout autre embarquement, lorsqu'il est établi que la maladie a été contractée au service du navire.

Le marin blessé est tenu, sauf cas de force majeure, d'en faire la déclaration au capitaine aussitôt qu'il aura quitté le service au cours duquel il aura été blessé.

En cas de décès, les frais funéraires sont à la charge du navire.

Article 80

Les soins à donner au marin cessent d'être dus lorsque le marin est guéri ou lorsque la blessure est consolidée, ou lorsque l'état du malade après la crise aiguë a pris un caractère chronique.

En cas de contestation sur le caractère chronique de la maladie, si l'une ou l'autre des parties le demande, le marin est soumis avant la tentative de conciliation prévue à l'article 120 du code du travail maritime, à l'examen pour avis d'une commission composée d'un médecin désigné par l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime et de deux médecins choisis, l'un par l'armateur, l'autre par le marin, et agréés par l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime.

En cas de carence de l'une des parties ou de son médecin, il est passé outre et la commission émet valablement son avis.

Les frais de visite ou d'expertise et les frais résultant du fonctionnement de la commission sont supportés par l'armateur si le marin est reconnu avoir encore besoin de soins et par le marin dans le cas contraire.

Article 81

Lorsque le navire se trouve dans son port d'armement, ou qu'en cours de voyage il touche à tout autre port, le marin qui a dû cesser son travail pour blessure ou maladie est laissé à terre et hospitalisé. S'il est débarqué dans un port de France, il peut, toutefois, réclamer le bénéfice des dispositions de l'article 82 ci-après.

La mise à terre et l'hospitalisation sont prononcées après avis du médecin du bord ou de tout autre médecin désigné par l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime déclarant que l'état du malade exige son débarquement.

Article 82

En cas de débarquement en France et après établissement du diagnostic, le marin peut se faire soigner chez lui par un médecin de son choix, si son domicile se trouve au port français d'embarquement ou de débarquement, ou dans les environs immédiats de ces ports, là où le contrôle de l'armateur sur son traitement peut être exercé. Le déplacement du marin blessé ou malade devra être autorisé préalablement par l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime, sur l'avis du médecin désigné par elle.

L'armateur peut, au cours du traitement, désigner un médecin chargé de le renseigner sur l'état du marin.

Pendant tout le temps où il est soigné par le médecin de son choix dans les conditions déterminées par les paragraphes précédents, le marin malade ou blessé reçoit une indemnité journalière de nourriture dont le montant est fixé par le contrat d'engagement ou, à défaut, par les usages du port de débarquement. Il est remboursé, en outre, sur justifications, de ses frais médicaux et pharmaceutiques jusqu'à concurrence de la somme fixée par le juge du tribunal d'instance du canton où le marin est en traitement, conformément aux dispositions prises pour l'application de la législation concernant les accidents du travail.

Article 82 bis

Le marin débarqué malade ou blessé hors de la métropole, et qui est rapatrié par l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime, a droit, comme le marin débarqué en France, au bénéfice des dispositions de l'article 82 si, après son rapatriement et après visite du médecin désigné par l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime, il est reconnu qu'il a encore besoin de soins.

Article 83

Les salaires du marin lui sont payés pendant tout le temps où il a droit aux soins.

Si le marin a été débarqué hors de France et rapatrié guéri ou en état de consolidation, ou dans un état de maladie ayant pris un caractère chronique, il a droit à ses salaires jusqu'au jour de son retour en France.

En aucun cas, la période durant laquelle les salaires du marin lui sont alloués ne peut dépasser quatre mois, à dater du jour où il a été laissé à terre.

Article 84

Lorsque la rémunération du marin ne consiste pas en un salaire fixe, le salaire à allouer au marin en vertu de l'article 83 ci-dessus est fixé suivant les accords intervenus entre les organisations professionnelles d'armateurs et de marins intéressés. A défaut de tels accords, il est déterminé d'après le taux des salaires des marins du commerce établi par conventions collectives.

Article 85

L'armateur peut se libérer de tous soins et, si le marin a été débarqué hors de France, des frais de rapatriement prévus aux articles 86 et 88 ci-après, en versant une somme forfaitaire entre les mains de l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime, au moment où le marin a été laissé à terre.

Les conditions dans lesquelles ce versement pourra être effectué, ainsi que les tarifs servant à en déterminer le montant seront arrêtés par un décret en Conseil d'Etat qui précisera, en outre, les attributions et les pouvoirs de contrôle de l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime substituée à l'armateur par ce versement.

Avis du délaissement forfaitaire effectué par l'armateur est donné au marin par l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime.

Article 86

Les dispositions des articles 79 à 85 ci-dessus ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure a été déterminée par un fait intentionnel ou par une faute inexcusable du marin.

Dans ce cas, le capitaine est tenu de faire donner au marin tous les soins nécessaires jusqu'à ce que le marin soit mis à terre et confié aux mains d'une autorité française. En outre, s'il n'existe pas d'autorité française dans le lieu où le marin a été mis à terre, le capitaine doit prendre au compte de l'armateur, et sauf recours ultérieur contre le marin, les mesures utiles pour assurer le traitement et le rapatriement du marin.

Depuis le jour où il a dû cesser son travail, le marin qui se trouve dans les conditions du paragraphe 1er du présent article cesse d'avoir droit à salaire. Il a droit à la nourriture du bord jusqu'à son débarquement.

Chapitre 4 : Du rapatriement et de la conduite

Article 87

L'armateur organise le rapatriement du marin dans les cas suivants :

- 1° Quand le contrat à durée déterminée ou au voyage prend fin dans un port non métropolitain ;
- 2° A la fin de la période de préavis ;
- 3° Dans les cas de congédiement prévus à l'article 98 ou de débarquement pour motif disciplinaire ;
- 4° En cas de maladie, d'accident ou pour toute autre raison d'ordre médical nécessitant son débarquement ;
- 5° En cas de naufrage ;
- 6° Quand l'armateur n'est plus en mesure de remplir ses obligations légales ou contractuelles d'employeur pour cause de faillite, changement d'immatriculation, vente du navire ou toute autre raison analogue ;
- 7° En cas de suspension ou de cessation de l'emploi ;
- 8° A l'issue d'une période d'embarquement maximale de six mois, qui peut être portée à neuf mois par accord collectif. Cette période peut être prolongée ou réduite d'un mois au plus pour des motifs liés à l'exploitation commerciale du navire ;
- 9° Quand le navire fait route vers une zone de conflit armé où le marin n'accepte pas de se rendre.

L'armateur est déchargé de son obligation si le marin n'a pas demandé son rapatriement dans un délai de trente jours suivant son débarquement.

Sauf convention contraire, le marin qui n'est pas débarqué à son port d'embarquement a droit à la conduite jusqu'à ce port.

L'armateur assure dans les mêmes conditions et selon les mêmes modalités le rapatriement des personnels n'exerçant pas la profession de marin employé à bord.

Article 88

Le rapatriement comprend :

- 1° Le transport jusqu'à la destination qui peut être, au choix du marin :
 - a) Le lieu d'engagement du marin ou son port d'embarquement ;
 - b) Le lieu stipulé par convention ou accord collectif ;
 - c) Le pays de résidence du marin ;
 - d) Tout autre lieu convenu entre les parties ;
- 2° Le logement et la nourriture depuis le moment où le marin quitte le navire jusqu'à son arrivée à la destination choisie.

Le rapatriement ne comprend pas la fourniture de vêtements. Toutefois, en cas de nécessité, le capitaine doit faire l'avance des frais de vêtements indispensables. Le rapatriement doit être effectué par des moyens appropriés et rapides, le mode normal étant la voie aérienne.

Le passeport ou toute autre pièce d'identité confiée au capitaine par le marin est immédiatement restitué en vue du rapatriement.

Article 89

L'armateur ne peut exiger du marin aucune participation aux frais de rapatriement.

Sous réserve des dispositions de l'article 90, les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur.

Le temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage ne doivent pas être déduits des congés payés que le marin a acquis.

Article 90

La prise en charge des frais de rapatriement du marin débarqué en cours de voyage après résiliation du contrat par volonté commune des parties est réglée par convention de celles-ci.

Les frais de rapatriement du marin débarqué pour faute grave ou à la suite d'une blessure ou d'une maladie contractée dans les conditions prévues à l'article 86 sont à sa charge, l'armateur devant toutefois en faire l'avance.

Les frais de rapatriement du marin débarqué à la demande de l'autorité judiciaire ou de l'autorité administrative sont à la charge de l'Etat.

Article 90-1

Est puni de 7 500 euros d'amende le fait, pour un armateur, de ne pas procéder au rapatriement d'un marin. La peine est portée à six mois d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende en cas de récidive.

Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction définie au précédent alinéa. Les peines encourues par les personnes morales sont :

1° L'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal ;

2° Les peines mentionnées aux 5°, 6° et 9° de l'article 131-39 du même code.

Chapitre 5 : Des créances et privilèges des marins

Article 91

Les dispositions des articles 58 à 60 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 accordant à l'armateur la faculté de s'exonérer par l'abandon du navire et du fret des engagements contractés par le capitaine ne sont pas applicables aux créances des marins résultant du contrat d'engagement.

Article 92

Les créances des marins résultant du contrat d'engagement sont privilégiées sur le navire et sur le fret dans les cas et suivant les formes déterminés par le code de commerce.

Chapitre 6 : Des congés payés

Article 92-1

Les marins embarqués pour servir à bord d'un navire ont droit à un congé payé à la charge de l'armateur, calculé à raison de trois jours par mois de service.

Toutefois, pour ce qui est des marins rémunérés à la part, une convention ou un accord de branche étendu peut, par dérogation, décider d'imputer la charge qui résulte des congés payés sur les frais communs du navire à la pêche.

L'indemnité de congés payés des marins rémunérés à la part est calculée sur la base d'un montant forfaitaire identique pour l'ensemble des membres de l'équipage. Le contrat d'engagement doit en définir les modalités de calcul et de versement.

La prise de congés ne peut être remplacée par une indemnité compensatrice, sauf si la relation de travail est arrivée à son terme.

Titre 5 : De la fin du contrat liant le marin à l'armateur et des indemnités auxquelles peut donner lieu la rupture de ce contrat

Chapitre 1 : Dispositions communes à tous les contrats d'engagement

Article 93

Le contrat d'engagement conclu pour un temps déterminé prend normalement fin par l'expiration du temps pour lequel il a été conclu.

Le contrat d'engagement conclu pour la durée d'un voyage prend fin par l'accomplissement du voyage et par la rupture volontaire ou forcée du voyage.

Quelle que soit sa nature, le contrat d'engagement prend fin :

1° Par le décès du marin ;

2° Par le débarquement régulier du marin résultant notamment du consentement mutuel des parties, de la résiliation ou de la rupture du contrat dans les conditions et circonstances prévues aux articles ci-après du présent titre, de la résolution prononcée par jugement en vertu des dispositions de l'article 1184 du code civil, de la prise, du naufrage ou de l'innavigabilité du navire.

Article 94

Les dispositions des articles L. 321-1 à L. 321-11, L. 321-13-1, L. 321-14, L. 321-15, L. 322-3, L. 322-3-1 et L. 322-7 du code du travail sont applicables aux personnels navigants des entreprises d'armement maritime dans des conditions déterminées, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'Etat.

Les litiges nés à l'occasion de l'application des dispositions des articles cités au premier alinéa relèvent de la compétence des tribunaux d'instance.

Article 95

Dans les ports métropolitains et sous réserve de l'application, le cas échéant, des dispositions spéciales du chapitre 2 ci-après, la résiliation du contrat d'engagement a lieu par la volonté d'un seul des contractants dès l'expiration du délai de préavis fixé conformément à l'article 10-1.

Cette résiliation donne lieu à indemnité s'il y a eu inobservation du délai de préavis ou si l'une des parties a abusé de son droit de résiliation.

Pour la fixation de l'indemnité, il est tenu compte des usages, de la nature des services du marin, du temps écoulé et, en général, de toutes les circonstances qui peuvent justifier l'existence et déterminer l'étendue du préjudice.

Article 96

Pour l'application de l'article précédent au marin embarqué sur un navire armé dans un département ou territoire d'outre-mer sous le régime du présent code, les ports de ce département ou territoire sont regardés comme des ports métropolitains.

Article 97

Sous réserve de l'application, le cas échéant, des dispositions spéciales du chapitre 2 ci-après, la dénonciation faisant courir le délai de préavis résulte d'une déclaration écrite ou verbale qui est notifiée par la partie qui résilie le contrat d'engagement à l'autre partie.

Cette déclaration est mentionnée au journal de bord. Lorsqu'elle est faite par écrit, elle donne lieu à la délivrance d'un reçu. Lorsqu'elle est verbale, elle doit être faite en présence de deux témoins qui contresignent le journal de bord.

Article 98

Dans les ports métropolitains, le capitaine peut congédier le marin sans autorisation de l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime.

Hors des ports métropolitains, il ne peut le faire qu'avec cette autorisation.

Dans l'un et l'autre cas, la cause du congédiement est portée au rôle d'équipage.

Article 99

Sous réserve de l'application, le cas échéant, des dispositions spéciales du chapitre 2 ci-après, le marin lié par un contrat à durée indéterminée et qui est congédié pour motif légitime n'a droit à aucune indemnité. Il peut être condamné à des dommages-intérêts si la rupture du contrat d'engagement a causé un préjudice à l'armateur.

Article 100

Le congédiement du marin lié par un contrat à durée indéterminée ouvre droit à une indemnité de résiliation lorsqu'il a lieu sans motif légitime.

Le congédiement avant le terme du contrat d'un marin lié par un contrat à durée déterminée ouvre droit, sauf en cas de faute lourde ou de force majeure, à une indemnité de résiliation en sus de celle qui est prévue par l'article 102-24.

L'indemnité de résiliation est fixée comme il est dit à l'article 95, sous réserve de l'application, le cas échéant, des dispositions spéciales du chapitre 2 ci-après. Elle peut aussi être fixée forfaitairement par le contrat d'engagement ; toutefois, la stipulation d'une indemnité forfaitaire n'est valable que si elle ne constitue pas une renonciation déguisée du marin à ses droits.

Article 101

Le marin a le droit de demander la résiliation du contrat d'engagement pour inexécution des obligations de l'armateur.

L'autorité chargée de l'inspection du travail maritime peut autoriser le marin à débarquer immédiatement pour motif grave.

Article 102

En aucun cas, le droit pour le marin à résilier le contrat d'engagement ne peut avoir effet au terme du délai de préavis :

1° Lorsque ce terme se place après le moment fixé par le capitaine du navire en partance pour le commencement du service par quarts en vue de l'appareillage ; toutefois, la faculté de quitter le service ne peut être refusée au marin, sauf circonstances imprévues dûment justifiées, vingt-quatre heures avant le moment fixé pour l'appareillage ;

2° Lorsque ce terme se place avant le moment fixé par le capitaine arrivant dans le port pour la cessation du service par quarts ; toutefois, la faculté de quitter le service ne peut être refusée au marin, sauf circonstances imprévues dûment justifiées, vingt-quatre heures après l'arrivée du navire à son poste d'amarrage.

Chapitre 2 : Dispositions spéciales aux contrats à durée indéterminée

Article 102-1

Il y a licenciement au sens du présent chapitre :

D'une part, en cas de résiliation du contrat liant à l'armateur le marin titularisé ou stabilisé dans son emploi en application d'une convention collective, que ce marin soit ou non embarqué ;

D'autre part, en cas de résiliation du contrat d'engagement maritime à durée indéterminée du marin justifiant chez le même armateur d'une ancienneté de services continus d'au moins un an dont six mois d'embarquement effectif et continu. Le non-renouvellement du contrat d'engagement à durée indéterminée de ce marin, dans des conditions et dans un délai fixés par voie réglementaire, est assimilé, en ce cas, à un licenciement.

Le délai fixé en application de l'alinéa précédent ne peut avoir pour effet de prolonger le précédent contrat d'engagement au-delà du terme prévu à l'article 93.

Article 102-2

Pour l'appréciation des conditions d'ancienneté de services continus visées au présent chapitre, les conditions de l'article L. 122-10 du code du travail sont applicables.

Pour l'appréciation de la condition d'embarquement effectif et continu visée aux articles 102-1 et 102-4 sont totalisées les diverses périodes d'embarquement effectif du marin. N'est pas considérée comme interrompant la continuité de l'embarquement au service du même armateur l'absence motivée par les congés, les blessures reçues au service du navire ou les maladies contractées ou survenues au cours de l'embarquement. Toutefois, la durée de cette absence n'est pas prise en compte pour le calcul de la condition d'embarquement prévue ci-dessus.

Article 102-3

Le marin qui est licencié alors qu'il compte deux ans d'ancienneté ininterrompue au service du même armateur a droit, sauf en cas de faute grave, à une indemnité minimum de licenciement dont le taux et les modalités de calcul sont fixés par voie réglementaire.

Article 102-4

Dans le cas de licenciement pour un motif autre qu'une faute grave, le marin a droit :

A un délai-congé d'un mois, s'il justifie chez le même armateur de six mois au moins d'embarquement effectif et continu, et d'une ancienneté de services continus inférieure à deux ans ;

A un délai-congé de deux mois s'il justifie chez le même armateur d'une ancienneté de services continus d'au moins de deux ans.

Les dispositions des alinéas précédents ne sont applicables qu'à défaut de loi, de contrat de travail, de convention collective de travail ou d'usages conduisant soit à un délai-congé, soit à une condition d'ancienneté de services ou d'embarquement effectif et continu plus favorable pour le marin intéressé.

Article 102-5

L'inobservation du délai-congé prévu à l'article précédent ouvre droit, sauf faute grave du marin, à une indemnité compensatrice qui ne se confond ni avec l'indemnité de licenciement prévue à l'article 102-3 ni avec la réparation définie aux articles 102-15 et 102-17.

L'inobservation de ce délai n'a pas pour conséquence d'avancer la date à laquelle prend fin le contrat liant à l'armateur le marin titularisé ou stabilisé dans son emploi en application d'une convention collective.

La dispense par l'employeur de l'exécution du travail pendant le délai-congé ne doit entraîner, jusqu'à l'expiration de ce délai, aucune diminution des salaires et avantages auxquels le marin aurait eu droit s'il avait accompli son service.

Article 102-6

Le point de départ du délai-congé doit être fixé de telle manière que le marin dispose à terre, dans le port le plus proche de sa résidence, d'une période rémunérée au moins égale au quart de la durée du délai-congé.

Pour le calcul de cette période, ne peuvent être prises en compte les périodes rémunérées en raison des congés acquis par le marin à quelque titre que ce soit.

Article 102-7

Toute clause d'un contrat visé à l'article 102-1 fixant un délai-congé inférieur à celui qui résulte de l'article 102-4 ou une condition d'ancienneté de service ou d'embarquement effectif et continu supérieure à celle qu'énonce ledit article est nulle de plein droit.

Article 102-8

La cessation de l'entreprise, sauf cas de force majeure, ne libère pas l'armateur de l'obligation de respecter le délai-congé et de verser, s'il y a lieu, l'indemnité prévue à l'article 102-3.

S'il survient une modification dans la situation juridique de l'armateur, notamment par succession, vente, fusion, transformation du fonds, mise en société, tous les contrats d'engagement, ainsi que tous les contrats liant à l'armateur les marins titularisés ou stabilisés dans leur emploi en application d'une convention collective, en cours au jour de la modification, subsistent entre le nouvel armateur et les marins de l'entreprise.

Article 102-9

La résiliation d'un contrat visé à l'article 102-1, à l'initiative du marin, ouvre droit, si elle est abusive, à des dommages-intérêts.

En cas de litige, le juge se prononce conformément aux dispositions de l'article 102-14.

Article 102-10

Les dispositions des articles L. 122-14 à L. 122-14-5 du code du travail sont applicables aux marins dans des conditions déterminées, compte tenu des adaptations nécessaires, par décret en Conseil d'Etat.

Article 102-18

Les règles posées au présent chapitre en matière de licenciement ne dérogent pas aux dispositions législatives ou réglementaires qui assurent une protection particulière à certains salariés définis par lesdites dispositions.

Les parties ne peuvent renoncer par avance au droit de s'en prévaloir.

Article 102-19

Lorsqu'un marin, mis par l'armateur au service duquel il était engagé à la disposition d'une filiale étrangère à laquelle il est lié par un contrat du type de ceux visés à l'article 102-1, est licencié par cette filiale, l'armateur doit assurer le rapatriement de ce marin et lui procurer un nouvel emploi compatible avec l'importance de ses fonctions précédentes au service de l'armateur.

Si celui-ci entend néanmoins congédier ce marin, les dispositions du présent chapitre sont applicables. Le temps passé par le marin au service de la filiale est pris en compte pour le calcul des conditions d'ancienneté de services et de navigation visées à l'article 102-1 ainsi que pour le calcul du délai-congé et de l'indemnité de licenciement.

Article 102-21

Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent chapitre.

Chapitre 3 : Dispositions spéciales au contrat d'engagement à durée déterminée ou au voyage

Article 102-22

Lorsque le terme d'un contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée vient à échoir au cours d'un voyage, l'engagement du marin prend fin à l'arrivée du navire au premier port d'escale où le bâtiment effectue une opération commerciale. Toutefois, l'engagement est prolongé jusqu'à l'arrivée du navire dans un port de France si le bâtiment doit faire retour en France dans un délai d'un mois à compter de l'expiration du contrat d'engagement.

Article 102-23

Le contrat à durée déterminée est suspendu dans les mêmes conditions que le contrat à durée indéterminée. La suspension ne fait pas obstacle à l'échéance du contrat.

Article 102-24

Lorsque les relations contractuelles de travail ne se poursuivent pas à l'issue d'un contrat à durée déterminée ou d'un contrat au voyage, le marin a droit à une indemnité de fin de contrat qui constitue un complément de salaire. Cette indemnité est calculée en fonction de la rémunération du marin et de la durée du contrat. Son taux ne peut être inférieur à un minimum fixé par décret.

L'indemnité n'est pas due en cas de rupture anticipée due au fait du marin, à sa faute grave ou à un cas de force majeure ou en cas de non-renouvellement par le marin d'un contrat comportant une clause de report du terme.

Titre 6 : Dispositions spéciales applicables à certaines catégories de marins

Chapitre 1 : Dispositions spéciales applicables au capitaine

Article 103

Les conventions passées entre l'armateur et le capitaine relativement à la fonction commerciale du capitaine en qualité de mandataire de l'armateur peuvent être valablement constatées sans l'intervention de l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime.

Article 104

Les modalités d'application au capitaine des articles 24 à 30 sont déterminées par décret.

Article 105

Les dispositions des articles 35,36,37 ci-dessus, concernant le règlement des salaires en cas de retardement, prolongation ou abréviation du voyage, ne s'appliquent pas au capitaine quand ces événements proviennent de son fait. Les dispositions des articles 48 et 49 ci-dessus sont également inapplicables au capitaine.

Article 106

L'article 59 ci-dessus, relatif aux acomptes, n'est pas applicable au capitaine.

Article 107

La solde fixe du capitaine n'est saisissable que pour les causes et dans les limites fixées à l'article 67 ci-dessus.

Les rémunérations du capitaine, autres que sa solde fixe, peuvent être retenues en totalité pour sommes par lui dues à l'armateur en qualité de mandataire de celui-ci.

Article 108

Tout capitaine engagé pour un voyage est tenu de l'achever, à peine de tous dommages et intérêts envers les propriétaires et affrêteurs.

Article 109

Le contrat d'engagement maritime conclu entre un armateur et un capitaine prend fin dans les conditions fixées au titre 5.

Toutefois, l'application des dispositions du mandat confié au capitaine par l'armateur est indépendante de la procédure de licenciement du capitaine.

Chapitre 2 : Dispositions spéciales applicables aux marins âgés de moins de dix-huit ans.

Article 110

L'autorisation donnée au premier embarquement par la personne ou l'autorité investie du droit de garde à son égard ou, à défaut, par le tribunal d'instance, confère à ce mineur capacité pour accomplir tous les actes se rattachant à ses engagements, notamment pour toucher ses salaires. Le retrait de l'autorisation ne peut être opposé aux tiers s'il n'a pas été porté à leur connaissance avant la formation du contrat.

L'autorisation ne peut être retirée quand le mineur a atteint l'âge de dix-huit ans.

Article 111

I.-Sous réserve des dispositions de l'article 115 du présent code et de l'article L. 117-3 du code du travail, les jeunes gens âgés de moins de seize ans ne peuvent être admis ou employés sur un navire que durant les deux dernières années de leur scolarité obligatoire et dans le cadre d'un enseignement alterné ou d'un enseignement professionnel afin de suivre des stages d'initiation, d'application ou des périodes de formation en milieu professionnel. Une convention de stage est, dans ce but, conclue entre l'armement et l'établissement dont relève l'élève. Cette convention devra obligatoirement couvrir les activités éventuellement suivies à terre, à titre accessoire, lorsqu'elles sont liées à l'exécution du stage.

Les jeunes gens âgés de seize à dix-huit ans, non titulaires d'un contrat d'engagement, ne peuvent être admis ou employés sur un navire qu'après la conclusion d'une convention de stage.

Aucune convention ne peut être conclue avec un armement aux fins d'admettre ou d'employer un élève à bord d'un navire lorsqu'il a été établi par les services de contrôle que les conditions de travail présentent un risque de nature à porter atteinte à la sécurité, à la santé ou à l'intégrité physique ou morale de l'élève.

II.-La liste des travaux dangereux auxquels les jeunes gens âgés de moins de dix-huit ans ne peuvent, en aucun cas, être affectés, ainsi que la liste des travaux dangereux pour lesquels une dérogation peut être accordée par l'inspecteur du travail maritime, ainsi que les conditions de cette dérogation, sont fixées par le décret prévu à l'article 117 du présent code.

Article 113

Le travail de nuit est interdit aux marins âgés de moins de dix-huit ans ainsi qu'aux jeunes gens âgés de moins de dix-huit ans qui accomplissent des stages d'initiation ou d'application en milieu professionnel dans le cadre d'un enseignement alterné ou d'un enseignement professionnel. Les services de quart de nuit de 20 heures à 5 heures sont considérés comme travail de nuit.

Un repos de neuf heures consécutives doit être accordé aux intéressés. Ce repos comprend obligatoirement la période qui se situe entre minuit et cinq heures du matin.

Des dérogations aux dispositions des alinéas précédents peuvent être accordées par l'inspecteur du travail maritime, après avis du médecin des gens de mer, lorsque la formation le justifie.

Pour les jeunes gens en formation âgés de moins de quinze ans le travail de nuit est interdit entre 20 heures et 6 heures.

Les marins âgés de moins de dix-huit ans, ainsi que les jeunes gens âgés de moins de dix-huit ans qui accomplissent des stages d'initiation ou d'application en milieu professionnel dans le cadre d'un enseignement alterné ou d'un enseignement professionnel dans le service de la machine, ne peuvent être compris dans les services de quart.

Article 114

Les marins âgés de moins de dix-huit ans, ainsi que les jeunes gens âgés de moins de dix-huit ans qui accomplissent des stages d'initiation ou d'application en milieu professionnel dans le cadre d'un enseignement alterné ou d'un enseignement professionnel, ne peuvent accomplir un travail effectif d'une durée excédant sept heures par jour, ni une durée de travail par semaine embarquée supérieure à la durée légale hebdomadaire du travail effectif fixée par l'article 24.

A titre exceptionnel, des dérogations à la durée maximale hebdomadaire de travail mentionnée à l'alinéa précédent peuvent être accordées, dans la limite de cinq heures par semaine, par l'inspecteur du travail maritime, après avis conforme du médecin des gens de mer.

La durée du travail des intéressés ne peut en aucun cas être supérieure à la durée quotidienne ou hebdomadaire normale du travail des adultes employés à bord.

Ils doivent obligatoirement jouir du repos hebdomadaire, tant à la mer qu'au port, d'une durée minimale de deux jours consécutifs, comprenant si possible le dimanche. Lorsque des raisons techniques ou d'organisation le justifient, cette période de repos peut être réduite, sans pouvoir être inférieure à trente-six heures consécutives. Dans ce cas, le capitaine ou l'armateur en informe l'inspecteur du travail maritime au plus tard dès le retour du navire et doit pouvoir justifier des mesures compensatoires prises ou envisagées.

La durée minimale du repos quotidien des jeunes gens mentionnés aux alinéas précédents ne peut être inférieure à douze heures consécutives. Dans le cas où le travail de nuit de ces jeunes gens serait autorisé par l'inspecteur du travail, en application des dispositions du troisième alinéa de l'article 113, cette durée ne peut être inférieure à quatorze heures consécutives. Elle ne peut être inférieure à quatorze heures consécutives pour les jeunes gens âgés de moins de quinze ans dans les cas mentionnés au premier alinéa de l'article 111.

Aucune période de travail effectif ininterrompue ne peut excéder une durée maximale de quatre heures et demie.

Lorsque le temps de travail quotidien est supérieur à quatre heures et demie, les jeunes travailleurs de moins de dix-huit ans ainsi que les jeunes gens de moins de dix-huit ans qui accomplissent des stages d'initiation ou d'application en milieu professionnel dans le cadre d'un enseignement alterné ou d'un enseignement professionnel doivent bénéficier d'un temps de pause d'au moins trente minutes consécutives.

Article 115

Les jeunes âgés de moins de seize ans révolus ne peuvent être embarqués à titre professionnel sur un navire.

Toutefois, les jeunes âgés d'au moins quinze ans peuvent, pendant les vacances scolaires, prendre part occasionnellement aux activités à bord des navires de pêche, sous réserve d'une autorisation délivrée par l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime et de la présentation d'un certificat d'aptitude physique délivré par un médecin des gens de mer ou par un médecin désigné par l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime.

La durée minimale du repos quotidien des jeunes mentionnés au deuxième alinéa ne peut être inférieure à quatorze heures consécutives s'ils ont moins de seize ans.

Ces activités occasionnelles ne peuvent porter que sur des travaux légers tout en assurant au jeune qui y prend part un repos effectif d'une durée au moins égale à la moitié de chaque période de vacances scolaires.

Article 116

Le capitaine ou le patron doit exercer sur le marin mineur une surveillance attentive, veiller à ce qu'il ne soit employé qu'aux travaux et services en rapport avec ses aptitudes physiques et se rattachant à l'exercice de sa profession ; il lui enseigne ou fait enseigner, progressivement, la pratique de son métier.

Article 117

Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis des organisations professionnelles d'armateurs et des syndicats de marins, détermine les modalités d'application du présent chapitre.

Chapitre 3 : Dispositions spéciales applicables aux marins étrangers

Article 119

Les dispositions de la présente loi sont applicables aux marins étrangers engagés sur les navires français.

Toutefois, l'armateur sera considéré comme ayant satisfait à l'obligation de rapatriement prévue à l'article 87 si les marins étrangers sont ramenés à leur port d'embarquement.

Titre 7 : Des litiges entre armateurs et marins

Article 121

Les dispositions des articles 75 et 76 du livre IV du code du travail (1) applicables aux litiges visés par l'article précédent.

Titre 8 : Inspection du travail maritime.

Article 122

L'inspection du travail maritime est régie par les dispositions de l'article L. 742-1-1 du code du travail.

Titre 9 : Dispositions diverses

Article 133

Sauf dans les cas où la convention contraire est prévue par la présente loi, les parties ne peuvent déroger aux règles qui fixent les conditions du contrat d'engagement.

Article 134

Sont abrogées, à partir de la promulgation de la présente loi :

Les dispositions des anciens règlements relatives à l'engagement des gens de mer, et notamment celles des édits de mars 1584 et juillet 1720, de l'article 18 de l'ordonnance de 1681, du règlement du 8 mars 1722, de la déclaration du roi du 18 décembre 1728, de l'arrêt du Conseil du 19 janvier 1734, de l'ordonnance du 1er novembre 1745, du titre XIV de l'ordonnance du 31 octobre 1784.

L'article 20 de l'arrêté du 7 vendémiaire an VIII.

Les articles 218, 238, 250 à 272 inclus, 319 du Code de commerce.

L'article 37 (paragraphe 1er) du règlement du 17 juillet 1816.

L'article 3 (paragraphe 3) de l'ordonnance du 9 octobre 1837.

Le décret-loi du 4 mars 1852.

Les articles 21 à 31 de la loi du 17 avril 1907 dans celles de leurs dispositions maintenues en vigueur par la loi du 2 août 1919.

Et d'une manière générale, toutes autres dispositions législatives ou réglementaires contraires aux prescriptions de la présente loi.