Sécurité de la Navigation et Réglementation du travail

Loi du 17 Avril 1907 et Règlements d'application, Loi du 2 Août 1919, Décrets d'application, Instructions ministérielles, Circulaires, etc... (Cette réglementation doit se trouver à bord de tout navire.)

Carnet journalier de Travail horaire

Permettant la tenue à jour des heures supplémentaires de l'équipage (art. 28, § 5, du Décret du 31 Mars 1925).

Rations des équipages

Tableau d'équivalence des rations fixé par les Arrêtés ministériels des 20 Juill. 1910, 10 Janv. 1911, 19 Mars 1913 et 24 Juill. 1914. (L'affichage de ce tableau dans les postes du personnel est obligatoire).

Rapatriement forfaitaire : Guide des capitaines

concernant la demande à faire pour obtenir le rapatriement forfaitaire prévu par l'art. 262 du Code de commerce. But et portée de cet article. — Formules de demandes de forfait dans les cas généraux et les hypothèses particulières. — Calcul du forfait. — Mode de paiement. *(Établi avec l'accord du Sous-Secrétariat d'État de la Marine Marchande et des Ministères des Affaires Étrangères et des Colonies).*

Abordages des navires

Règlement pour prévenir les abordages (Décrets des 21 Févr. 1897, 9 Nov. 1905, 7 Mai 1914, 29 Janv. 1920 et Arrêté du 17 Janv. 1912), illustré par 38 aquarelles en couleurs facilitant la compréhension du Règlement.

Signaux relatifs aux sous-marins

Réglementation pour les côtes de France, d'Algérie, de Tunisie et d'Indo-Chine. (L'affichage de ce document à bord de tous les navires est obligatoire.)

Certificat de relâche

établi en trois langues : française, danoise et islandaise (obligatoire pour les navires de pêche relâchant en Islande).

Convention du 20 Janvier 1914

Convention internationale et règlement pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. (Circulaire n° 884.)

Charte-partie type du Gouvernement français, 1917,

désignée aussi sous le nom de "*Francharte*".

IMP. CHAIX. — 4205-3-27.

M.S. SAINT MATHIEU
PARIS

CODE du TRAVAIL MARITIME

(Loi du 13 Décembre 1926)

CODE DISCIPLINAIRE et PÉNAL de la MARINE MARCHANDE

(Loi du 17 Décembre 1926)

COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE
73, Boulevard Haussmann, Paris

1927

CODE
du
TRAVAIL MARITIME

(Loi du 13 Décembre 1926, page 5)

CODE
DISCIPLINAIRE et PÉNAL
de la
MARINE MARCHANDE

(Loi du 17 Décembre 1926, page 49)

COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE
73, Boulevard Haussmann, Paris

1927

PRÉFACE

Aux termes de l'art. 15 de la Loi du 13 Décembre 1926, portant Code du Travail Maritime, « le texte des dispositions légales et réglementaires qui régissent les contrats d'engagement doit, comme le texte des conditions du contrat, se trouver à bord... Les conditions générales d'engagement doivent être affichées dans les locaux d'équipage ». Par conséquent, tout navire français doit avoir, au même titre que ses papiers de bord, un exemplaire du Code du Travail Maritime qui constitue la charte complète des rapports existants entre l'armateur et son personnel, et, en outre, le texte du Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande qui en est la contre-partie et qui constitue désormais le statut pénal du personnel navigant de la Marine Marchande Française.

Pour répondre à cette exigence légale, le Comité Central des Armateurs s'est préoccupé tout de suite de préparer une brochure contenant, sous un format commode, le texte des deux Codes et permettant aux armateurs et aux Compagnies de Navigation d'en remettre un

exemplaire à chacun de leurs navires. Afin d'en faciliter l'usage, le Comité s'était proposé de joindre au texte des deux Codes les Instructions ministérielles détaillées qui les commentent et les développent, et également une analyse et un répertoire préparés par ses soins.

Malheureusement, les Instructions ministérielles relatives à l'application du Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande se sont trouvé retardées, et il n'a plus paru possible d'en attendre l'achèvement et la parution pour mettre à la disposition des armateurs le fascicule qui doit leur permettre de satisfaire aux exigences légales indiquées plus haut. C'est pourquoi la présente brochure ne contient que les textes du Code du Travail Maritime et du Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande, mettant ainsi chaque navire français en mesure d'être en règle avec l'obligation que lui impose la loi, en attendant la mise sur pied d'un fascicule complet où se trouveront réunis, avec les deux Codes, les règlements d'administration publique qui les complètent, les Instructions ministérielles qui les développent et le répertoire analytique qui en facilite l'usage.

LOI

du 13 Décembre 1926

portant

CODE DU TRAVAIL MARITIME [1]

Le Sénat et la Chambre des Députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE PREMIER

Dispositions générales.

Art. **1**er. — 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.

Art. **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.

(1) *Journal Officiel*, 15 Décembre 1926, p. 13018.

ART. 3. — Est considéré comme marin, pour l'application de la présente loi, toute personne, de l'un ou de l'autre sexe, qui s'engage, envers l'armateur ou son représentant, pour servir à bord d'un navire.

Le personnel du navire est placé sous l'autorité du capitaine.

Il se divise en trois catégories : le personnel du pont, le personnel des machines et le personnel des agents du Service général.

ART. 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 art. 7 et 8 ci-après.

ART. 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.

TITRE II

De la formation et de la constatation du contrat d'engagement.

ART. 6. — Le placement des travailleurs se proposant de contracter un engagement maritime a lieu :

1° par embauchage direct ;

2° par l'entremise des bureaux paritaires de placement maritime organisés par décret ;

3° par l'entremise des Offices de renseignements pour les offres et les demandes de travail, créés par les syndicats professionnels.

Aucune opération de placement ne peut donner lieu au payement d'une rémunération quelconque de la part du marin. Toute infraction à cette disposition sera punie des peines portées à l'art. 102 du Livre 1er du Code du travail.

ART. 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 art. 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.

ART. 8. — L'inscription du marin au rôle d'équipage d'un navire de plus de 25 tonneaux de jauge brute, faisant habituellement des sorties en mer d'une durée supérieure à soixante-douze heures, est subordonnée à une visite médicale passée, aux frais de l'armateur, par le médecin du navire ou, à défaut de médecin à bord, par un médecin désigné ou agréé par l'autorité maritime, et établissant que l'embarquement du marin ne présente aucun danger pour sa santé ou pour celle du reste de l'équipage.

Dans les cas d'urgence, ou dans les circonstances exceptionnelles dont l'autorité maritime est juge, le marin peut être inscrit au rôle d'équipage sans avoir été soumis à la

visite médicale prévue au paragraphe précédent, mais à la condition que cette visite soit passée au premier port, français ou étranger, où le bâtiment touchera ultérieurement.

ART. **9.** — Toutes les clauses et stipulations du contrat d'engagement doivent, à peine de nullité, être inscrites ou annexées au rôle d'équipage.

ART. **10.** — 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 doit être le même pour les deux parties et ne pas 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 maxima après laquelle le marin pourra demander son débarquement au premier port de

déchargement en Europe, même si le voyage n'est pas achevé.

ART. **11.** — Le contrat d'engagement maritime doit mentionner le service pour lequel le marin s'engage et la fonction qu'il doit exercer, le montant des salaires et accessoires ou les bases de détermination des profits. Le lieu et la date de l'embarquement du marin doivent être mentionnés au rôle d'équipage.

ART. **12.** — Les conditions générales d'engagement doivent être tenues, par l'armateur, à la disposition des marins, et lecture doit en être donnée, par l'autorité maritime, au moment de l'inscription du marin au rôle d'équipage.

ART. **13.** — Le contrat d'engagement est visé par l'autorité maritime.

L'autorité maritime ne peut régler les conditions de l'engagement. Toutefois, elle a le droit de refuser son visa lorsque le contrat contient une clause contraire aux dispositions d'ordre public inscrites dans la présente loi.

ART. **14.** — L'engagement maritime est mentionné sur un livret qui est délivré gratuitement au marin par l'autorité maritime et qui reste en sa possession.

Le livret ne doit contenir aucune appréciation des services rendus.

ART. **15.** — 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.

TITRE III

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

ART. **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.

ART. **17.** — Le marin doit accomplir son service dans les conditions déterminées par le contrat et par les lois, règlements et usages en vigueur.

ART. **18.** — Sauf dans 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, 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.

ART. **19.** — Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin qui n'est pas de service peut descendre à terre.

ART. **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.

ART. **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.

ART. **22.** — Le marin est tenu de travailler au sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison.

ART. **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.

ART. **24.** — La durée du travail effectif des marins ne peut excéder quelle que soit la catégorie du personnel à laquelle ils appartiennent, soit huit heures par jour, soit quarante-huit heures par semaine, soit une durée d'une limitation équivalente, établie sur une période de temps autre que la semaine.

Des règlements d'administration publique, pris, soit d'office, soit à la demande des organisations professionnelles d'armateurs et de marins intéressés, après consultation de ces organisations, déterminent, par genre de navigation ou par catégorie de personnel, en se référant, s'il y a lieu, aux accords intervenus entre les organisations patronales et ouvrières intéressées, les conditions d'application du paragraphe précédent. Ces règlements doivent obligatoirement être révisés lorsque les conditions qui y sont prévues ne sont pas conformes aux stipulations des conventions internationales sur la matière.

ART. **25.** — Les règlements d'administration publique prévus à l'art. 24 précédent déterminent notamment :

1° la répartition des heures de travail dans la semaine de quarante-huit heures, afin de permettre le repos de l'après-midi du samedi dans le port, ou toute autre modalité équivalente ;

2° la répartition des heures de travail dans une période de temps autre que la semaine ;

3° les dérogations permanentes qu'il y a lieu d'admettre pour les travaux préparatoires ou complémentaires qui doivent être nécessairement exécutés en dehors de la limite assignée au travail général à bord du navire, ou par certaines catégories de marins dont le travail est essentiellement intermittent ;

4° les dérogations temporaires qu'il y a lieu d'établir pour permettre aux capitaines de faire face à des surcroits de travail extraordinaire, à des nécessités d'ordre national ou à des accidents survenus ou imminents ;

5° 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.

ART. **26.** — Hors 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, toute heure de travail commandée au-delà des limites fixées en exécution de l'art. 24 ci-dessus donne lieu à une allocation supplémentaire dont le montant est réglé par les contrats et usages.

ART. **27.** — A la mer et sur les rades foraines, le personnel du pont et celui de la machine marchent par quart.

Chaque quart du personnel des machines doit comprendre au moins un homme par trois fourneaux, sauf les exceptions à cette règle, déterminées par règlement d'administration publique. L'armateur ou le capitaine est tenu de faire connaître aux marins qui vont s'engager, et de déclarer, lors de la confection du rôle d'équipage, à la suite des conditions d'engagement, la composition de l'équipage, le nombre des fourneaux devant être mis en service dans la chaufferie et, s'il y a lieu, les éléments prévus au règlement

d'administration publique ci-dessus mentionné et servant de base au calcul de l'effectif.

Le chauffeur, pendant son quart, ne doit pas être distrait du service de la chauffe, si ce n'est pour les besoins urgents de la machine.

A chaque quart, le personnel des machines, de concert avec celui du pont, assure l'enlèvement des escarbilles.

ART. **28**. — Sauf les exceptions et dérogations prévues à l'art. 30 ci-après, un repos complet d'une journée par semaine doit être accordé au marin lorsque l'engagement maritime est d'une durée supérieure à six jours.

Sauf décision contraire du capitaine, le dimanche est le jour consacré au repos hebdomadaire.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux engagements à la pêche.

ART. **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.

ART. **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 IV

Des obligations de l'armateur envers le marin.

CHAPITRE PREMIER

Des salaires fixes, produits éventuels et autres rémunérations.

Section I. — Des divers modes de rémunération des marins et des règles qui servent de base à la liquidation des salaires.

ART. **31**. — Le marin est rémunéré, soit à salaires fixes, soit à profits éventuels, soit par une combinaison de ces deux modes de rémunération.

ART. **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.

ART. **33**. — Tout contrat d'engagement, aux termes duquel la rémunération du marin consiste, en tout ou en partie, en une part sur le profit ou sur le fret, doit déterminer les dépenses et charges à déduire du produit brut, pour former le produit net. Aucune déduction, autres que celles stipulées, ne peut être admise au détriment du marin.

Lors du règlement, le décompte des dépenses et charges communes et le décompte des produits et (1) bénéfices sont

(1) Ainsi rectifié suivant errata publiés au *Journal Officiel* du 22 Décembre 1926, p. 13346.

remis par l'armateur sous sa signature, avec leurs justifications et pièces comptables originales, à l'autorité maritime chargée de la liquidation des comptes individuels de salaires.

ART. 34. — Des règlements d'administration publique détermineront les stipulations que devront contenir les contrats d'engagement pour la navigation de grande pêche en ce qui concerne : soit le calcul du prix moyen de pêche, lorsque le salaire du marin doit être calculé sur ce prix; soit sur la fixation de la valeur du produit de pêche, à partager entre l'armateur et le marin, lorsque l'armateur veut s'attribuer tout ou partie de la pêche d'un de ses navires, ou vendre, à un tiers, tout ou partie de la pêche d'un de ses navires, avant l'arrivée du bâtiment au port.

Ces règlements homologueront les accords intervenus, à cet effet, entre les organisations professionnelles d'armateurs et de marins intéressés.

ART. 35. — Le marin payé au mois est rétribué en proportion de la durée effective de ses services.

ART. 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, qu'elle qu'en soit la cause.

ART. 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.

ART. 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 art. 35, 36 et 37 ci-dessus.

ART. 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.

ART. **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.

ART. **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.

ART. **42.** — Lorsque par suite des circonstances visées à l'art. 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 effectué.

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.

ART. **43.** — Lorsque le voyage du navire a été rompu

par suite des circonstances visées à l'art. 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 1er de l'art. 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.

ART. **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 d'aller et retour, la moitié de ses salaires ou de sa part est due si le marin meurt en 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.

Art. **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.

Art. **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'art. 6 de la Loi du 29 Avril 1916.

Art. **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 III. — De la suspension et de la rétention des salaires.

Art. **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 inculpé en raison d'une infraction à la loi pénale.

Art. **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.

Art. **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 autre que les amendes ou suspension résultant de l'application des lois pénales.

Cette disposition ne s'applique ni aux dédits stipulés dans les contrats d'engagement pour le cas de rupture du contrat avant le terme fixé, ni aux amendes prévues, en vertu d'usages en vigueur, dans les contrats d'engagement à la part ou au profit pour la pêche.

Section III. — Des lieux et époques de la liquidation et du paiement des salaires.

ART. 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.

ART. 52. — Si la liquidation des salaires a lieu dans un port de France, le payement 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 maritime pourra prescrire le payement d'un acompte.

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

ART. 53. — Les parts de profit sont payées conformément aux conventions et usages.

Les règlements prévus à l'art. 34 détermineront, pour les contrats d'engagement de grande pêche, les délais de liquidation des comptes et les délais de payement de l'équipage, ainsi que les indemnités dues aux marins quand le payement des salaires n'est pas effectué dans les délais légaux.

ART. 54. — Le payement des salaires et parts doit avoir lieu en présence de l'autorité maritime ; il doit être mentionné sur le livret du marin et inscrit au rôle d'équipage.

En aucun lieu, le marin ne peut recevoir payement de ce qui lui est dû autrement qu'en monnaie métallique ou fiduciaire ayant cours légal. Si le payement est fait à l'étranger en monnaie étrangère, il est effectué au cours du change du lieu de payement sous le contrôle de l'autorité française.

ART. 55. — Les salaires du marin absent ou disparu au moment du payement sont versés à la Caisse des gens de mer pour le compte des ayants-droit.

ART. 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.

ART. **57**. — Toute transaction sur le montant du décompte des salaires est nulle si elle n'est pas homologuée par l'autorité maritime.

Section IV. — Des payements d'avances et acomptes. — Des délégations sur salaires. — De la restitution des avances des délégations.

ART. **58**. — Aucune avance de salaires ne peut être faite au marin qu'en présence et sous le contrôle de l'autorité 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. Les règlements prévus à l'art. 34 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.

ART. **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.

ART. **60**. — Toutes avances et acomptes sont mentionnés sur le livret du marin et inscrits au rôle d'équipage.

ART. **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 paiement sont mentionnés au rôle d'équipage.

ART. **62**. — Des délégations peuvent être consenties, en cours de voyage, dans les conditions et limites indiquées à l'art. 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 maritime.

ART. **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.

ART. **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 affré-

teurs. 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.

Art. **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 V. — Des dettes des marins. — Des saisies et cessions de salaires.

Art. **66**. — Les salaires et profits des marins sont insaisissables et incessibles, si ce n'est pour les causes et dans les limites déterminées par les art. 67 et 68 ci-après.

Art. **67**. — Les salaires et profits des marins peuvent être saisis et cédés, mais seulement jusqu'à concurrence du quart, soit en cas de dette envers l'Etat ou envers l'Établissement des Invalides, soit en cas de dette pour fourniture de vivres, logement ou équipement, autorisée au préalable par l'autorité maritime, soit en cas de dette envers un armateur, pour trop-payé sur un décompte de salaires antérieurs, avance non acquise, acompte indû ou dommages-intérêts.

Art. **68**. — Les mêmes salaires et profits peuvent être saisis, jusqu'à concurrence d'un second quart, pour pension alimentaire due en vertu des art. 203, 205 et 214

du Code civil ou par application de l'art. 7 de la Loi du 13 Juillet 1907, relative à la contribution des époux aux charges du ménage.

Art. **69**. — Les dispositions des articles 67 et 68 ci-dessus s'appliquent aux salaires qui sont accordés aux marins, en cas de maladie ou de blessure, par application des art. 79, 83 et 84 de la présente loi.

Art. **70**. — En dehors des biens, sommes et valeurs déclarés insaisissables, soit par l'art. 592 du Code de procédure civile, 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.

Art. **71**. — L'autorité maritime peut, lors de la liquidation des salaires, sur la demande du créancier ou du cessionnaire, retenir la partie saisissable des salaires ou profits du marin.

La procédure prévue par la Loi du 12 Janvier 1895 est applicable à la saisie-arrêt des salaires des marins.

Chapitre II

De la nourriture et du couchage.

Art. **72**. — Les marins ont droit à la nourriture ou à une allocation équivalente, pendant toute la durée de leur inscription au rôle d'équipage.

Art. **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.

Art. **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.

Art. **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.

Art. **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 1er du présent article est confisquée par le capitaine et est vendue par l'autorité 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.

Art. **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.

Art. **78**. — Sur les navires armés au long-cours, les objets de couchage sont fournis par l'armateur, dans les conditions déterminées par les dispositions des règlements d'administration publique relatifs à l'hygiène à bord des navires et placés sous la responsabilité des marins. Des dommages-intérêts sont dus en cas de détériorations anormales ou de perte desdits objets imputables à la faute des marins.

Il en est de même sur les autres navires à moins de convention contraire.

Chapitre III

Des maladies et blessures des marins.

Art. **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.

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

Art. **80**. — Les soins à donner au marin cessent d'être dus lorsque le marin est guéri, ou lorsque la blessure est consolidée, ou lorsque la maladie est devenue incurable.

Art. **81**. — Le marin est laissé à terre et est hospitalisé quand le médecin du bord, s'il y en a un, ou tout autre médecin désigné par l'autorité maritime, déclare que l'état du marin exige son débarquement, ou lorsque le navire revient au port d'armement et que le marin, ayant dû cesser son travail, a été ou doit être remplacé dans son service à bord.

Art. **82**. — En cas de débarquement en France, le marin peut se faire soigner chez lui par un médecin de son choix. L'armateur peut, au cours du traitement, désigner un médecin chargé de le renseigner sur l'état du marin.

Le marin qui est soigné chez lui, dans les conditions du paragraphe précédent, reçoit une allocation journalière égale au montant de la journée d'hôpital du port de débarquement.

Art. **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 d'incurabilité, il a droit à ses salaires jusqu'au jour de son retour en France.

Dans 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.

ART. **84**. — Lorsque la rémunération du marin ne consiste pas en un salaire fixe, le salaire à allouer au marin, en vertu de l'art. 83 ci-dessus, est calculé d'après le salaire journalier moyen attribué, dans le port d'embarquement, aux hommes des mêmes catégorie et grade que l'intéressé, et est déterminé par l'autorité maritime du port de débarquement, sauf recours devant les tribunaux.

ART. **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 art. 86 et 88 ci-après, en versant entre les mains de l'autorité maritime, au moment où le marin a été laissé à terre, une somme forfaitaire déterminée d'après un tarif qui sera arrêté par un règlement d'administration publique, lequel devra être revisé tous les cinq ans.

ART. **86**. — Les dispositions des art. 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 IV

Du rapatriement et de la conduite.

ART. **87**. — Sauf les exceptions prévues à l'article 89 ci-après, le marin débarqué, ou délaissé en fin de contrat, hors d'un port métropolitain, doit être rapatrié aux frais du navire.

A l'égard des marins qui ont été embarqués dans une colonie ou dans un pays de protectorat, le rapatriement doit être effectué dans cette colonie ou dans ce pays, à moins qu'il ait été stipulé que le marin serait ramené en France.

ART. **88**. — Le rapatriement comprend le transport, le logement et la nourriture du marin rapatrié.

Il ne comprend pas la fourniture des vêtements. Toutefois, le capitaine doit, en cas de nécessité, faire l'avance des frais de vêtements indispensables.

ART. **89**. — Les frais de rapatriement du marin débarqué en cours de route, après résiliation de l'engagement, par volonté commune des parties, sont réglés par les conventions des parties.

Sont à la charge du marin les frais de rapatriement du marin débarqué soit pour raison disciplinaire, soit à la suite d'une blessure ou d'une maladie contractée dans les conditions de l'article 80 ci-dessus.

Sont à la charge de l'État les frais de rapatriement du marin débarqué pour passer en jugement et pour subir une peine.

ART. **90**. — Sauf convention contraire, le marin qui n'est pas débarqué ou qui n'est pas rapatrié à son port français d'embarquement, a droit à la conduite juspu'à ce port.

CHAPITRE V

Des créances et privilèges des marins.

ART. **91**. — La disposition de l'article 216 (1) du Code de Commerce accordant à l'armateur la faculté de s'exonérer par l'abandon du navire et du fret des engagements contractés par le capitaine n'est pas applicable aux créances des marins résultant du contrat d'engagement.

ART. **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 déterminées par le Code de Commerce.

(1) **Ainsi** rectifié par errata publiés au *Journal Officiel* du 22 Décembre 1926, p. 13346.

TITRE V

De la fin du contrat d'engagement et des indemnités auxquelles peut donner lieu la rupture du contrat d'engagement

ART. **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 art. 94 à 100 ci-après, de la résolution prononcée par jugement en vertu des dispositions de l'art. 1184 du Code civil, de la mise à terre du marin nécessitée par une maladie ou blessure, de la prise, du naufrage ou de l'innavigabilité du navire.

ART. **94.** — Lorsque le contrat d'engagement a été conclu pour une durée déterminée et que le terme du contrat 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.

ART. **95.** — Dans les ports métropolitains, le capitaine a le droit de congédier le marin.

Hors des ports métropolitains, le capitaine ne peut congédier le marin qu'avec l'autorisation de l'autorité maritime.

Dans tous les cas, la cause du congédiement du marin doit être portée au rôle d'équipage.

ART. **96.** — Le marin congédié pour motif légitime n'a droit à aucune indemnité; il peut être condamné à dommages-intérêts au cas où la rupture du contrat a causé un préjudice à l'armateur.

ART. **97.** — Lorsque le congédiement du marin a lieu sans motif légitime, il donne droit à une indemnité au profit du marin.

L'indemnité due au marin est fixée en tenant compte de la nature des services, de la durée du contrat et de l'étendue du préjudice causé. Elle peut également être déterminée à forfait par le contrat d'engagement; toutefois, la stipulation inscrite au contrat n'est valable que si elle ne constitue pas une renonciation déguisée aux droits du marin.

ART. **98.** — Le marin a le droit de demander la résiliation du contrat d'engagement pour inexécution des obligations de l'armateur.

Dans les ports métropolitains, l'autorité maritime peut

autoriser pour motifs graves, le débarquement immédiat du marin.

ART. **99.** — Dans les ports métropolitains la résiliation du contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée ou indéterminée a lieu par la volonté d'un seul des contractants dès l'expiration du délai de préavis fixé au contrat conformément à l'article 10.

Cette résiliation peut donner lieu à indemnité soit en cas d'inobservation du délai de préavis, soit si l'une des parties a abusé de son droit de résiliation.

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

ART. **100.** — Pour l'application de l'article précédent au marin embarqué sur un navire armé en Algérie, dans une colonie française, dans un pays de protectorat, ou dans un pays de mandat français, sous le régime de la loi métropolitaine, les ports de l'Algérie, de la colonie, du pays de protectorat ou du pays de mandat français sont respectivement considérés comme ports métropolitains.

ART. **101.** — En aucun cas, le droit du marin à résiliation du contrat d'engagement ne peut produire d'effet :

1° lorsque le terme du délai de préavis vient à tomber 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 le terme du délai de préavis vient à tomber avant le moment fixé, par le capitaine du navire 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 avant l'arrivée du navire à son poste d'amarrage.

ART. **102**. — La dénonciation faisant courir le délai de préavis a lieu par une déclaratiou écrite ou verbale qui est notifiée par la partie qui résilie le contrat à l'autre partie.

Cette déclaration est mentionnée au journal du bord. Elle peut, le cas échéant, être formulée en présence de deux témoins ou donner lieu à la délivrance d'un récépissé.

TITRE VI

Dispositions spéciales applicables à certaines catégories de marins.

CHAPITRE PREMIER

Dispositions spéciales applicables au capitaine.

ART. **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 maritime.

ART. **104**. — Les dispositions des art. 24 à 30 ci-dessus relatifs à la réglementation du travail ne sont pas applicables au capitaine.

ART. **105**. — Les dispositions des art. 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.

ART. **106**. — L'art. 59 ci-dessus, relatif aux acomptes, n'est pas applicable au capitaine.

ART. **107**. — La solde fixe du capitaine n'est saisissable que pour les causes et dans les limites fixées à l'art. 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.

ART. **108**. — Tout capitaine engagé pour un voyage est tenu de l'achever, à peine de tous dommages et intérêts envers les propriétaires et affréteurs.

ART. **109**. — L'armateur peut toujours congédier le capitaine, sauf dommages-intérêts en cas de renvoi injustifié.

Le congédiement du capitaine n'est pas subordonné, hors des ports métropolitains, à l'autorisation de l'autorité maritime prévue au paragraphe 2 de l'art. 95 ci-dessus.

Chapitre II

Dispositions spéciales applicables aux marins âgés de moins de vingt et un ans et aux femmes mariées.

Art. **110**. — L'autorisation donnée au premier embarquement du mineur par la personne chargée de la protection légale du mineur ou, à défaut, par le juge de paix, 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.

Art. **111**. — Est considéré comme mousse, tout mineur âgé de moins de seize ans qui est embarqué pour le service du pont.

Est considéré comme novice, tout mineur âgé de plus de seize ans et de moins de dix-huit ans qui est embarqué pour le service du pont.

Art. **112**. — Est considéré comme pilotin, tout mineur, même âgé de plus de dix-huit ans, qui est embarqué en vue de se préparer aux fonctions d'élève-officier du pont ou des machines.

Les pilotins sont embarqués, dans tous les cas, en sus du nombre des marins nécessaires pour l'observation des dispositions légales et réglementaires sur le travail à bord.

Art. **113.** — Le nombre réglementaire des mousses et novices à embarquer sur les navires de commerce de plus de 200 tonneaux de jauge brute est déterminé, d'après l'effectif du personnel du pont, à raison d'un mousse ou novice pour quinze hommes ou fraction de quinze hommes, et d'un mousse ou novice par chaque dizaine d'hommes en sus; les officiers du pont, mais non les mousses ou novices déjà embarqués entrent en compte pour le calcul de l'effectif du personnel. Toutefois le nombre total des mousses et novices à embarquer réglementairement sur un navire n'est, en aucun cas, supérieur à cinq.

Si, par suite de décès, débarquement ou autre cause, le nombre des mousses et novices embarqués sur un navire devient, en cours de voyage, inférieur au nombre réglementaire prévu par les dispositions ci-dessus, le capitaine n'est tenu d'embarquer un ou plusieurs mousses ou novices en vue de ramener le nombre des mousses et novices restant embarqués au nombre réglementaire fixé plus haut, que lors de l'arrivée du navire dans un port de France, et à la condition que le voyage du bâtiment ne prenne pas fin dans le délai d'un mois à dater de cette arrivée.

Art. **114.** — Sur les navires de commerce de plus de 200 tonneaux de jauge brute il est interdit de faire faire aux mousses le service des quarts de nuit de huit heures du soir à quatre heures du matin, et les mousses et novices ne

peuvent être employés au travail des chaufferies et des soutes.

ART. **115.** — L'embarquement à titre professionnel est interdit pour les enfants âgés de moins de 13 ans révolus. Toutefois est autorisé l'embarquement des enfants âgés de 12 ans au moins qui sont titulaires du certificat d'études primaires.

L'embarquement est subordonné à la présentation d'un certificat d'aptitude physique, délivré, à titre gratuit, par un médecin désigné par l'autorité maritime; si ce certificat ne constate l'aptitude de l'enfant que pour un genre de navigation, celui-là seul est permis.

ART. **116.** — L'embarquement des mousses n'ayant pas 15 ans révolus au moment du départ du navire est interdit, sauf autorisation administrative spéciale subordonnée à la présence à bord d'un parent : père, frère ou tuteur du mousse, sur tout bâtiment armé pour les grandes pêches de Terre-Neuve et Islande.

ART. **117.** — Un règlement d'Administration publique déterminera dans quelles conditions les prescriptions des art. 113 et 114 ci-dessus sont applicables sur les navires de commerce de jauge brute égale ou inférieure à 200 tonneaux et sur les navires de pêche.

ART. **118.** — La femme mariée non séparée de corps ne peut être embarquée sur un navire sans le consentement de son mari ou, à défaut, du tribunal. L'autorisation donnée au premier embarquement est valable, sauf révocation ultérieure, pour les embarquements suivants.

CHAPITRE III

Dispositions spéciales applicables aux marins étrangers.

ART. **119.** — Les dispositions de la présente loi sont applicables aux marins étrangers engagés pour servir sur un navire français, sauf en ce qui concerne les obligations de payement des salaires de maladie et de rapatriement prévues par les articles 79, 83, 84, 87 ci-dessus.

Le marin étranger débarqué d'un navire français doit être ramené à son port d'embarquement, sauf convention contraire.

TITRE VII

Des litiges entre armateurs et marins

ART. **120.** — Les litiges qui s'élèvent en ce qui concerne les contrats d'engagement régis par la présente loi entre les armateurs ou leurs représentants et les marins, à l'exception des capitaines, sont portés devant le juge de paix, après tentative préalable de conciliation devant l'Administration de l'Inscription Maritime. Cette tentative de conciliation est substituée à celle qui devrait avoir lieu devant le juge de paix, conformément au droit commun.

Il en est de même des actions en responsabilité pour fautes commises dans l'exécution du contrat d'engagement.

ART. **121.** — Le juge de paix connaît, en premier et dernier ressort, des litiges visés à l'article précédent jusqu'à la valeur de 1.500 francs et des mêmes litiges, à charge

d'appel devant le tribunal civil, à quelque valeur que la demande puisse s'élever.

Art. **122**. — Quand le litige naît en France ou en Algérie, soit au port d'embarquement, soit dans un port d'escale, soit au port de débarquement, l'Administrateur de l'Inscription Maritime et le juge de paix compétents sont ceux de ce port.

Dans tous autres cas, et aussi lorsque, par suite du départ du navire, l'instance ne peut être suivie devant les autorités désignées au paragraphe précédent, l'Administrateur de l'Inscription Maritime et le juge de paix compétents sont ceux du port où le marin est domicilié ou résidant, ou ceux du port où le marin se trouve momentanément, si la contestation est soulevée par l'armateur, et si la contestation est soulevée par le marin, ceux du port où l'armateur a son principal établissement maritime ou une agence, et, à défaut, ceux du port d'attache du navire.

Art. **123**. — Dans les ports où existent plusieurs tribunaux de paix, un décret, contresigné par le Ministre de la Justice et par le Ministre chargé de la Marine Marchande, désigne celui qui doit connaître des litiges relatifs aux engagements maritimes.

Art. **124**. — Si, pour la tentative de conciliation, les parties ne se présentent pas spontanément l'une et l'autre devant l'Administrateur de l'Inscription Maritime, celui-ci les convoque par voie administrative. En cas de conciliation, l'Administrateur de l'Inscription Maritime dresse un procès-verbal des conditions de l'arrangement. Le procès-

verbal constitue, en ce qui concerne les points auxquels il s'applique, un nouveau contrat régissant les rapports des parties.

En cas d'échec de la tentative de conciliation, l'Administrateur de l'Inscription Maritime dresse un procès-verbal dont il est remis au demandeur une copie contenant permission de citer devant le juge de paix compétent.

Dans le cas où l'instance ne peut être suivie devant le juge de paix du port d'embarquement, du port d'escale ou du port de débarquement, et doit être renouvelée devant l'Administrateur de l'Inscription Maritime du lieu où réside le juge de paix visé au paragraphe 2 de l'art. 122 ci-dessus, le demandeur peut citer devant le juge de paix compétent en produisant le procès-verbal d'échec de la première tentative de conciliation, dans quelque endroit qu'elle ait eu lieu.

Art. **125**. — Les citations en justice de paix, dans les litiges relatifs au contrat d'engagement, sont délivrées par le greffier de la justice de paix ; elles peuvent être données de jour à jour ou d'heure à heure.

Le juge de paix statue d'urgence.

Art. **126**. — Est valable toute citation donnée, à bord, à une personne inscrite au rôle de l'équipage.

Art. **127**. — Les parties n'ayant ni domicile, ni résidence, ni établissement, ni agence, dans le lieu où se trouve le tribunal, et, en ce qui concerne l'armateur, lorsque les significations ne peuvent être délivrées au capitaine à bord du navire, sont réputées de plein droit avoir fait élection de domicile au bureau de l'Administrateur de l'Inscription

Maritime, même pour la signification du jugement définitif, à moins d'élection de domicile faite dans la même ville. Les significations sont délivrées aux parties, par l'Administrateur de l'Inscription Maritime, par la voie administrative.

ART. **128.** — Tout jugement est transmis dans le délai de trois jours par le greffier de la justice de paix, par lettre recommandée, aux parties, à leur domicile élu, et à l'Administrateur de l'Inscription Maritime. L'opposition n'est recevable que si le litige ne peut donner lieu à appel.

ART. **129.** — Le délai d'appel commence à courir du lendemain du jour de la réception du jugement par la partie intéressée. Il est calculé conformément à l'art. 13, paragraphe 1er, de la Loi du 25 Mai 1838.

ART. **130.** — Toutes actions ayant trait au contrat d'engagement sont prescrites un an après le voyage terminé.

ART. **131.** — Les litiges survenus entre les armateurs et les capitaines sont soumis à la juridiction commerciale.

TITRE VIII

Dispositions diverses

ART. **132.** — Pour l'application de la présente loi, l'expression *autorité maritime* désigne le fonctionnaire chargé, dans la France métropolitaine et en Algérie, du service de l'Inscription maritime ; — dans les colonies françaises et pays de protectorat, le fonctionnaire chargé de la police de

la navigation ; — dans les rades et ports étrangers, l'autorité consulaire française, à l'exclusion des agents consulaires.

ART. **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.

ART. **134.** — Sont abrogés, 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'art. 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'art. 20 de l'Arrêté du 7 Vendémiaire an VIII ;

les art. 218, 238, 250 à 272 inclus, 319 du Code de Commerce ;

l'art. 37 (paragraphe 1er) du Règlement du 17 Juillet 1816 ;

l'art. 3 (paragraphe 3) de l'Ordonnance du 9 Octobre 1837 ;

le Décret-loi du 4 Mars 1852 ;

les art. 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.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des Députés, sera exécutée comme loi de l'État.

Fait à Paris, le 13 Décembre 1926.

GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux Publics,
André TARDIEU.

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,
Louis BARTHOU.

Le Ministre du Travail, de l'Hygiène, de l'Assistance et de la Prévoyance Sociales,
André FALLIÈRES.

LOI

du 17 Décembre 1926

portant

CODE DISCIPLINAIRE ET PÉNAL

de la Marine Marchande (1)

Le Sénat et la Chambre des Députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE PREMIER

Dispositions générales.

ART. **1**er. — Sont soumises à toutes les dispositions de la présente loi, en quelque lieu que se trouve le navire, et hors des cas prévus par le Code de justice militaire pour l'armée de mer :

1° toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, inscrites sur le rôle d'équipage d'un navire français autre qu'un navire de guerre, immatriculé en France ou en Algérie et y ayant conservé son port d'attache, à partir du jour de leur embarquement administratif, jusques et y compris le jour de leur débarquement administratif ;

---

(1) *Journal Officiel*, 19 Décembre 1926, p. 13252.

2° toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, qui se trouvent, en fait, à bord d'un navire visé à l'alinéa 1er ci-dessus, soit comme passagers proprement dits, soit en vue d'effectuer le voyage, pendant tout le temps de leur présence sur le bâtiment.

Les personnes de l'équipage et les marins passagers naufragés, absents irrégulièrement ou délaissés, qui ont été embarqués pour être rapatriés, continuent d'être soumis aux dispositions de la présente loi, en cas de perte du navire, jusqu'à ce qu'ils aient pu être remis soit à une autorité française, soit à l'autorité étrangère locale. Il en est de même des autres personnes embarquées si elles ont demandé à suivre la fortune de l'équipage.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, les militaires et marins des armées de terre et de mer embarqués, à quelque titre que ce soit, sur un des navires visés à l'alinéa 1er ci-dessus, demeurent justiciables des tribunaux militaires de l'armée de terre ou de l'armée de mer pour tout délit ou crime prévu par la présente loi.

Un décret contresigné par le Ministre chargé de la Marine Marchande, le Ministre de la Guerre, le Ministre de la Marine et le Ministre des Colonies déterminera la procédure à suivre pour la recherche et la constatation des délits ou crimes prévus au paragraphe précédent, ainsi que les conditions de la répression des fautes de discipline, prévues par la présente loi, lorsqu'elles sont commises par des militaires ou marins des armées de terre ou de mer.

ART. 2. — Pour l'application des dispositions contenues dans la présente loi :

l'expression de *capitaine* désigne le capitaine ou patron, ou, à défaut, la personne qui exerce régulièrement, en fait, le commandement du navire ;

l'expression d'*officier* désigne le second, les lieutenants, le chef-mécanicien, les mécaniciens chefs de quart, les radiotélégraphistes ayant rang d'officier, le commissaire, les médecins, les marins titulaires du diplôme d'élève-officier de la marine marchande ou du brevet d'élève-officier mécanicien et embarqués comme élèves-officiers, ainsi que toutes personnes portées comme officiers sur le rôle d'équipage ;

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

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

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

l'expression de *personnes embarquées* désigne l'ensemble des personnes énumérées aux alinéas 1° et 2° du paragraphe 1er de l'art. 1er ;

l'expression d'*Administrateur de l'Inscription Maritime* désigne : en France et en Algérie, le fonctionnaire chargé du Service de l'Inscription Maritime ; dans les colonies françaises et dans les pays de protectorat, le fonctionnaire

chargé de l'Inscription Maritime ou de la police de la navigation maritime ; et, dans les rades et ports étrangers, l'autorité consulaire française, à l'exclusion des agents consulaires.

L'expression de *bord* désigne le navire, ses embarcations et ses moyens de communication fixes avec la terre.

ART. **3**. — En ce qui concerne les crimes et délits prévus au Titre III de la présente loi, les délais de prescription de l'action publique, de l'exécution de la peine et de l'action civile sont fixés conformément au droit commun.

En ce qui concerne les fautes graves contre la discipline prévues au Titre II, Chapitre III, de la présente loi, les délais dans lesquels la punition doit être prononcée, la peine exécutée et l'action civile intentée sont ceux prévus pour les contraventions de simple police.

Les délais prévus aux paragraphes précédents ne commencent à courir qu'à partir du jour où, après la faute commise, le navire a touché un port de France ou d'Algérie.

ART. **4**. — Pour l'application des dispositions prévues aux art. 23 et 24 du Code pénal, est réputé en état de détention préventive tout individu privé de sa liberté, dans les conditions des art. 19, 28 et 30 de la présente loi.

ART. **5**. — Les dispositions de l'art. 463 du Code pénal sont applicables aux crimes et délits prévus par la présente loi.

ART. **6**. — La Loi du 26 Mars 1891 sur le sursis à l'exécution de la peine est applicable, sous les réserves ci-après, aux peines d'emprisonnement ou d'amende prononcées en vertu de la présente loi.

Lorsqu'une condamnation, prononcée pour un crime ou délit de droit commun, aura fait l'objet d'un sursis, la condamnation encourue dans le délai de cinq ans pour un délit prévu par la présente loi ne fera perdre au condamné le bénéfice du sursis que s'il s'agit des délits institués par les art. 49, 50, 51 (§ 2), 53, 58, 73 et 74 (§ 5) ci-après.

La condamnation antérieure prononcée pour un délit institué par les art. 39 à 42, 45, 46, 51 (§ 1°), 52, 54 à 57, 59, 62 à 67, 70, 71, 74 (§§ 1er et 3) à 78, 80 à 85 et 87 de la présente loi ne fera pas obstacle à l'obtention du sursis, si l'individu qui l'a encourue est condamné pour un crime ou délit de droit commun.

ART. **7**. — Aucune poursuite ne peut être exercée, en application des dispositions de la présente loi, lorsque la personne inculpée a été jugée définitivement à l'étranger, pour le même fait, sous réserve, en cas de condamnation, qu'elle ait subi ou prescrit sa peine ou obtenu sa grâce.

TITRE II

Des fautes contre la discipline.

CHAPITRE PREMIER.

Dispositions générales.

ART. **8**. — Le capitaine a, dans l'intérêt commun, sur toutes les personnes présentes à bord, pour quelque cause que ce soit, et autant que la nécessité l'exige, l'autorité que comportent le maintien de l'ordre, la sécurité du navire,

des personnes embarquées ou de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition entreprise.

Il peut employer, à ces fins, tout moyen de coercition utile et requérir les personnes embarquées de lui prêter main-forte. Les mesures prises par le capitaine, et les circonstances qui les ont motivées, doivent être mentionnées chaque jour au livre de discipline institué par l'art. 9 ci-après.

Les personnes qui auraient été privées de leur liberté doivent, sauf impossibilité mentionnée au livre de discipline, être conduites sur le pont au moins deux fois par jour, pendant une heure chaque fois.

ART. **9.** — Un livre spécial, dit *livre de discipline,* est remis au capitaine, lors de l'armement du navire, par l'Administrateur de l'Inscription Maritime du port d'armement.

Le capitaine ou l'Administrateur de l'Inscription Maritime, selon le cas, mentionnent au livre de discipline la nature des fautes de discipline ou les circonstances des crimes ou délits commis à bord, les résultats des enquêtes effectuées en conformité des art. 11, 18 et 28 ci-après, les punitions infligées et les mesures ordonnées en exécution de l'art. 8.

Le livre de discipline doit être présenté au visa de l'Administrateur de l'Inscription Maritime toutes les fois qu'une faute de discipline, un délit ou un crime a été commis dans l'intervalle compris entre le dernier départ et l'arrivée ou la relâche.

Le livre de discipline est remis, lors du désarmement du

navire, par le capitaine, à l'Administrateur de l'Inscription Maritime du port de désarmement.

Pour les bateaux armés au bornage, et pour les bateaux armés à la pêche, autres que les navires de grande pêche et que les bateaux de pêche de plus de 25 tonneaux de jauge brute faisant habituellement des sorties en mer d'une durée supérieure à soixante-douze heures, la tenue du livre de discipline n'est pas obligatoire. Chaque Administrateur de l'Inscription Maritime ouvre, pour ces bâtiments, un livre de discipline commun sur lequel il effectue les inscriptions prévues au deuxième paragraphe du présent article, d'après les déclarations faites par les capitaines dans les deux jours de l'arrivée du bâtiment au port.

Il est tenu, en outre, par chaque Administrateur de l'Inscription Maritime, relativement aux bâtiments autres que ceux visés au paragraphe 5 dudit article, un livre spécial, dit *livre de punitions*, qui mentionne les punitions infligées par l'Administrateur de l'Inscription Maritime dans les conditions de l'art. 17 et de l'art. 21 (§ 4) de la présente loi.

CHAPITRE II

Des fautes légères contre la discipline.

ART. **10.** — Sont réputées fautes légères contre la discipline et comportent l'une des punitions prévues à l'art. 12 ci-après :

1° la désobéissance simple à tout ordre concernant le service sans résistance à une sommation formelle, devant témoins, faite par un supérieur ;

2° l'ivresse à bord sans désordre et en dehors du service, sauf ce qui est prévu à l'art. 36 ;

3° l'absence irrégulière du bord n'excédant pas quatre heures, dont se rend coupable, dans un port métropolitain : soit un marin qui n'est pas de service ; soit, lorsque le service du navire est organisé suivant les règles du service au port, un marin qui est affecté à un poste autre qu'un poste de garde ou de sécurité ;

4° les querelles et disputes sans voies de fait ;

5° et, généralement, toute faute non spécifiée à l'art. 14.

ART. **11**. — Lorsque le capitaine a connaissance d'une faute légère contre la discipline, il fait comparaître l'intéressé, en particulier, devant lui, dans un délai de vingt-quatre heures.

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

Si les explications fournies par l'intéressé ne sont pas de nature à le disculper, le capitaine lui demande s'il manifeste le regret de sa faute.

Le capitaine peut prononcer, en tenant compte des regrets exprimés par l'intéressé, l'une des punitions prévues à l'art. 12.

Le capitaine mentionne immédiatement, sur le livre de discipline, la nature de l'infraction relevée, les noms et les déclarations des témoins, les explications et, le cas échéant, les regrets de l'intéressé et la punition infligée, puis, il donne lecture de ces énonciations à l'intéressé et le requiert de signer, ou enregistre son refus.

ART. **12**. — Le capitaine peut infliger, dans les cas prévus à l'art. 10, l'une des punitions suivantes :

1° la réprimande ;

2° le blâme ;

3° les arrêts pour deux jours au plus, avec continuation du service pour les officiers, maîtres et hommes d'équipage.

ART. **13**. — A défaut de raisons valables pour la quitter et hormis les heures de repas et les heures de service pour les officiers et maîtres, les officiers et maîtres ayant une chambre personnelle, et les passagers de chambre, punis d'arrêts, sont tenus de demeurer dans leur chambre, sans y être enfermés.

A défaut de raisons valables pour le quitter et hormis les heures de repas et les heures de service, les maîtres n'ayant pas de chambre personnelle et les hommes d'équipage, punis d'arrêts, sont tenus de demeurer dans le poste de discipline, sans y être enfermés. L'emplacement, l'aménagement et l'ameublement du poste de discipline doivent être soumis à l'approbation des commissions de visite prévues par la Loi du 17 Avril 1907, et le poste de discipline doit être distinct du local où couchent les maitres et hommes d'équipage. toutes les fois que les dispositions matérielles du bord le permettent.

Les officiers, les maîtres, les hommes d'équipage et les passagers de chambre, punis d'arrêts, doivent être autorisés à se rendre sur le pont au moins deux fois par jour, pendant une heure chaque fois.

Les passagers, autres que les passagers de chambre, pu-

nis d'arrêts, sont privés de la faculté de monter sur le pont, sauf pendant deux heures par jour.

La peine des arrêts n'est subie qu'en mer et dans les ports d'escale; elle prend fin de plein droit avec le débarquement ou la mise à terre de l'intéressé.

Chapitre III

Des fautes graves contre la discipline.

Art. **14**. — Sont réputées fautes graves contre la discipline et comportent l'une des punitions prévues à l'art. 15 ci-après :

1° toute nouvelle faute légère contre la discipline qui est commise, au cours du même embarquement, par toute personne embarquée, lorsque l'intéressé a déjà encouru l'une des sanctions portées à l'art. 12, soit depuis moins de deux mois, s'il s'agit d'un officier, d'un maître, ou d'un passager, soit depuis moins d'un mois, s'il s'agit d'un homme d'équipage;

2° le refus d'obéir ou la résistance à tout ordre concernant le service, après sommation formelle faite par un supérieur, hors les cas prévus à l'art. 59;

3° l'ivresse à bord avec désordre, sauf ce qui est prévu à l'art. 56;

4° le manque de respect envers un supérieur ou les insultes directement adressées à un inférieur;

5° la négligence dans un service de quart ou de garde,

notamment le fait de s'être endormi étant à la barre, en vigie, ou au bossoir, de service dans les machines, ou de garde dans les aménagements;

6° le fait d'avoir allumé du feu sans permission ou fume dans un endroit interdit;

7° l'emploi non autorisé, sans perte, dégradation ou abandon, d'une embarcation du navire;

8° l'absence irrégulière du bord, dont se rend coupable, dans un port métropolitain, soit un marin qui s'absente dans les conditions prévues à l'art. 10, alinéa 3, lorsque son absence excède quatre heures; soit un marin qui est affecté à un poste de garde ou de sécurité, lorsque son absence n'est pas de nature à entraîner des conséquences dommageables; soit, lorsque le service du navire est organisé suivant les règles de service par quarts, un marin qui est affecté à un poste autre qu'un poste de garde ou de sécurité;

9° l'absence irrégulière du bord dont se rend coupable, hors d'un port métropolitain, un marin qui n'est pas de service, lorsque son absence n'a pas eu pour conséquence de l'empêcher de reprendre son service à bord;

10° les larcins ou filouteries dont l'importance ne justifierait pas, aux yeux du capitaine ou de l'Administrateur de l'Inscription Maritime, le dépôt d'une plainte pour vol;

11° la dégradation volontaire de matériel, hors les cas prévus à l'art. 52;

12° l'abandon, non justifié, de sa chambre ou du poste de discipline, par un officier, un maître, un homme d'équipage ou un passager de chambre, puni d'arrêts, ou le refus,

par un passager, autre qu'un passager de chambre, puni d'arrêts, de se soumettre à la privation de monter sur le pont plus de deux heures par jour.

ART. **15.** — Sauf ce qui est dit à l'art. 62, toute faute grave contre la discipline entraîne l'une des punitions ci-après :

A. *Pour les officiers.*

1° les arrêts de trois jours à dix jours, subis comme il est dit à l'art. 13;

2° l'amende de 20 à 200 francs;

3° l'emprisonnement disciplinaire pendant cinq jours au plus.

Au cas où l'officier commet, au cours du même embarquement, soit une deuxième faute grave, dans un délai de deux mois, soit une troisième faute grave ou une faute grave subséquente, la peine de l'emprisonnement disciplinaire peut être portée à dix jours.

B. *Pour les maîtres et les hommes d'équipage.*

1° les arrêts de trois jours à dix jours, subis comme il est dit à l'art. 13;

2° l'amende de 5 francs à 50 francs;

3° l'emprisonnement disciplinaire pendant cinq jours au plus.

Au cas où le maître ou l'homme d'équipage commet, au cours du même embarquement, soit une deuxième faute grave dans un délai d'un mois, soit une troisième faute

grave ou une faute grave subséquente, la peine de l'emprisonnement disciplinaire peut être portée à dix jours.

C. *Pour les passagers.*

Les arrêts de trois à dix jours, subis comme il est dit à l'art. 13.

Les amendes prévues aux alinéas A et B ci-dessus sont prononcées à titre disciplinaire, recouvrées par retenue sur les salaires des intéressés et versées à la Caisse des Invalides de la Marine.

ART. **16.** — Les personnes punies d'emprisonnement disciplinaire perdent leur droit aux salaires pendant la durée de leur emprisonnement.

L'emprisonnement disciplinaire ne peut être subi qu'à terre, dans un port de France ou d'Algérie, dans des locaux séparés de ceux affectés aux condamnés pour crimes et délits de droit commun et distincts, tant pour les officiers que pour les novices et les mousses.

ART. **17.** — Le droit de connaître des fautes graves contre la discipline est attribué :

en France, en Algérie, aux colonies et dans les pays de protectorat, à l'Administrateur de l'Inscription Maritime;

à l'étranger, au commandant du bâtiment de l'État présent sur les lieux ou, à son défaut, à l'autorité consulaire française, à l'exclusion des agents consulaires.

ART. **18.** — Lorsque le capitaine a connaissance d'une faute grave contre la discipline, il procède immédiatement à une enquête.

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

Les résultats de l'enquête sont consignés dans un procès-verbal, signé des témoins, qui relate la nature de l'infraction relevée, les noms et les déclarations des témoins et les explications de l'intéressé et qui est transcrit au livre de discipline après lecture à l'intéressé.

ART. **19**. — En mer et dans les ports où ne se trouve aucune autorité française, le capitaine peut, après l'enquête prévue à l'art. 18, infliger au prévenu une peine de un à quatre jours d'arrêts, avec ou sans continuation du service pour les officiers, maitres ou hommes d'équipage, qui est subie, comme il est dit aux art. 8 et 13.

La durée de la peine préventive d'arrêts prononcée par le capitaine dans les conditions du paragraphe précédent doit être déduite intégralement de la durée de la peine d'arrêts ou d'emprisonnement disciplinaire qui peut être infligée ultérieurement à l'intéressé, par l'Administrateur de l'Inscription Maritime.

Les officiers, maitres et hommes d'équipage qui ont été punis d'arrêts sans continuation du service perdent tout droit à salaire pendant la durée de leur peine.

ART. **20**. — Le capitaine adresse sa plainte, le procès-verbal et les pièces de l'enquête, à l'Administrateur de l'Inscription Maritime du premier port où le bâtiment fait escale, ou, si c'est un port étranger, au commandant du bâtiment de l'État présent sur les lieux, ou, à défaut, à l'autorité consulaire, comme il est indiqué à l'art. 17 ci-dessus.

ART. **21**. — Lorsque l'autorité qualifiée pour en connaître

est saisie, par le capitaine, d'une plainte concernant une faute grave contre la discipline, elle convoque immédiatement l'intéressé, le capitaine et les témoins à charge et à décharge.

L'autorité saisie interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés et entend le capitaine et les témoins.

Si les explications fournies ne sont pas de nature à le disculper, l'autorité saisie inflige à l'intéressé l'une des punitions prévues à l'art. 15. La punition est mentionnée au livre de discipline du bâtiment, et, le cas échéant, au livre de punitions du quartier avec les motifs la justifiant.

L'intéressé peut se faire assister d'un Conseil de son choix.

Si l'autorité saisie juge que l'infraction qui lui est déférée par le capitaine rentre dans la catégorie des fautes légères contre la discipline, visée à l'art. 10, elle inflige à l'intéressé l'une des punitions prévues à l'art. 12.

ART. **22**. — En France et en Algérie, le recours formé par la personne punie contre une décision rendue en matière disciplinaire par un Administrateur de l'Inscription Maritime est adressé, dans un délai de deux jours francs, au Directeur de l'Inscription Maritime dont relève l'administrateur intéressé. Le Directeur de l'Inscription Maritime provoque, sans délai, les explications de l'Administrateur, celles du prévenu et tous les témoignages supplémentaires qu'il juge utiles; puis il statue par décision motivée.

Hors de la France et de l'Algérie, le recours est porté directement devant le Ministre chargé de la Marine Marchande, qui statue comme il est dit au paragraphe précédent.

Les recours formés par application des paragraphes 1 et 2 du présent article ne sont jamais suspensifs.

Les décisions du Ministre chargé de la Marine Marchande et des Directeurs de l'Inscription Maritime sont susceptibles de recours au Conseil d'État pour excès de pouvoir.

ART. **23**. — Le Ministre chargé de la Marine Marchande peut, pour faute contre l'honneur, pour faute grave dans l'exercice de la profession, ou pour incapacité physique, prononcer contre tout marin, breveté ou diplômé, soit directement, dans le cas de condamnation devenue définitive à une peine afflictive ou infamante, soit dans tous les autres cas, sur l'avis d'un Conseil d'enquête qui ne peut être modifié qu'en faveur de l'intéressé, le retrait, temporaire ou définitif, partiel ou total, des droits et prérogatives afférents à la nature du brevet ou diplôme dont il est titulaire.

Dans le cas d'incapacité physique grave, de condamnation à une peine afflictive ou infamante, de perte totale du navire par la faute de l'intéressé, de renvoi subséquent, devant un Conseil d'enquête, d'un marin qui a déjà encouru les sanctions prévues par le paragraphe 1er du présent article, le retrait peut être définitif. Dans tous les autres cas, le retrait doit être temporaire et ne peut être prononcé pour plus de trois ans.

En cas de condamnation devenue définitive pour un délit prévu par la présente loi ou par la Loi du 17 Avril 1907, le Ministre chargé de la Marine Marchande décide s'il y a lieu de renvoyer le condamné devant un Conseil

d'enquête pour qu'il lui soit infligé une punition disciplinaire, indépendamment de la peine déjà prononcée contre lui par les juridictions de droit commun.

Le Conseil d'enquête comprend :

un administrateur général ou un Administrateur en chef de l'Inscription Maritime, président ;

un officier supérieur du corps des Administrateurs de l'Inscription Maritime ;

un capitaine au long-cours ayant accompli, en cette qualité, au moins quatre années de commandement ;

deux titulaires du brevet en cause, ayant quatre ans de fonctions en cette qualité.

Si le titulaire du brevet en cause est un capitaine au long-cours, l'un des capitaines au long-cours est remplacé par un armateur patenté ou un ancien armateur.

Les règles relatives à la constitution et au fonctionnement du Conseil d'enquête et au mode d'exécution des décisions intervenues seront déterminées par décret.

Tout marin breveté ou diplômé qui est renvoyé devant un Conseil d'enquête, perd, de ce fait, et jusqu'à ce qu'il ait été statué à son égard, l'exercice des droits et prérogatives afférents à la nature de son brevet ou diplôme. Toutefois, le Ministre chargé de la Marine Marchande peut, par décision spéciale, en attendant l'avis du Conseil d'enquête, maintenir l'intéressé, à titre provisoire, dans la possession partielle ou totale des droits et prérogatives dont il est titulaire.

ART. **24**. — Le Ministre chargé de la Marine Marchande peut, pour faute grave dans l'exercice de la profession ou pour incapacité physique, interdire à toute personne, soit

définitivement, soit temporairement, l'exercice de toute fonction de bord qui serait incompatible avec l'incapacité professionnelle ou physique de l'intéressé.

Cette interdiction est prononcée après une enquête contradictoire dans laquelle l'intéressé est entendu.

TITRE III

Des délits et des crimes maritimes.

CHAPITRE PREMIER

Compétence et procédure.

ART. **25.** — La connaissance des crimes et délits commis à bord des navires français visés à l'art. 1er appartient aux juridictions de droit commun.

En ce qui concerne les individus faisant partie de l'équipage des navires visés à l'alinéa 1er du § 1er de l'art. 1er, les citations, actes de procédure et jugements sont dispensés du timbre et enregistrés gratis. Les citations sont faites et remises sans frais par les syndics des gens de mer, les gardes maritimes, les agents du personnel de la surveillance des pêches et les gendarmes de la marine, et les jugements sont signifiés par simple extrait contenant le nom des parties et le dispositif du jugement. Cette signification fait courir les délais d'opposition, d'appel et de pourvoi en Cassation.

Toute condamnation pour crime ou délits prévus par la présente loi donne lieu à l'établissement d'un extrait du jugement ou de l'arrêt qui est adressé à l'Administrateur

de l'Inscription Maritime du quartier d'immatriculation ou d'attache du condamné.

ART. **26.** — Les crimes et délits commis à bord sont recherchés et constatés soit sur la plainte de toute personne intéressée, soit d'office :

1° par les officiers de police judiciaire;

2° par les Administrateurs de l'Inscription Maritime, les officiers et officiers mariniers commandant les bâtiments ou embarcations de l'État; les inspecteurs de la navigation maritime, les Syndics des gens de mer, les gardes maritimes, les agents du personnel de la surveillance des pêches maritimes et les gendarmes maritimes, et, en outre, s'il s'agit des délits prévus à l'art. 78, par les agents de l'Administration des Douanes;

3° par les capitaines des navires à bord desquels les crimes et délits ont été commis.

ART. **27.** — Les procès-verbaux, dûment signés, établis par les officiers et agents énumérés à l'alinéa 2 de l'art. 26 ci-dessus, font foi jusqu'à preuve contraire : il ne sont pas soumis à l'affirmation.

Les procès-verbaux établis par les officiers et les officiers mariniers commandant les bâtiments ou embarcations de l'État sont transmis à l'Administrateur de l'Inscription Maritime dans la circonscription duquel ils se trouvent et, en cas d'empêchement, au premier Administrateur de l'Inscription Maritime avec lequel ils peuvent entrer en contact.

Les procès-verbaux établis par les Inspecteurs de la Navigation Maritime, les syndics des gens de mer, les

gardes maritimes, les agents du personnel de la surveillance des pêches, les gendarmes maritimes et les agents de l'Administration des Douanes sont transmis dans la forme hiérarchique, à l'Administrateur de l'Inscription Maritime du quartier dans lequel ils sont en service.

ART. **28**. — Dès que le capitaine a connaissance d'un crime ou délit commis à bord, il procède à une enquête préliminaire conformément aux art. 32, 33, 35 à 39, 43 et 44 du Code d'Instruction criminelle. Les circonstances du crime ou du délit et les énonciations du procès-verbal de l'enquête préliminaire sont mentionnées au livre de discipline.

En cas de nécessité, le capitaine peut faire arrêter préventivement l'inculpé. L'emprisonnement préventif est subordonné à l'observation des règles prévues par les paragraphes 2 et 3 de l'art. 6 ci-dessus. L'imputation de la détention préventive sur la durée de la peine est de droit, sauf décision contraire de la juridiction compétente.

ART. **29**. — Le capitaine adresse sa plainte et les pièces de l'enquête préliminaire à l'Administrateur de l'Inscription Maritime du premier port où le bâtiment fait escale.

ART. **30**. — Hors de France, d'Algérie, des colonies françaises, des pays de protectorat, l'Administrateur de l'Inscription Maritime, saisi par le capitaine ou par l'un des officiers ou agents énumérés au paragraphe 1er, alinéa 2°, de l'art. 26 ci-dessus, ou agissant d'office, complète, s'il y a lieu, l'enquête effectuée par le capitaine en exécution de l'art. 28 ou procède, dès qu'il a connaissance de l'infraction à une enquête préliminaire, conformément

aux art. 32, 33, 35 à 39, 43 et 44 du Code d'Instruction criminelle, puis il statue dans les conditions indiquées ci-après.

Si le navira doit prochainement aborder dans un port français, l'Administrateur de l'Inscription Maritime prononce soit le maintien du prévenu en liberté provisoire, avec continuation du service s'il fait partie de l'équipage, soit son incarcération sur le bâtiment. Dans tous les cas, le dossier de la procédure est confié, sous pli fermé et scellé, au capitaine du navire, pour être remis, ainsi que le prévenu, dès l'arrivée du bâtiment dans un port français, à la disposition de l'Administrateur de l'Inscription Maritime. L'Administrateur de l'Inscription Maritime saisit le Procureur de la République près le tribunal dont relève le chef-lieu du quartier.

Si le navire ne doit pas prochainement aborder dans un port français, l'Administrateur de l'Inscription Maritime débarque administrativement le prévenu, procède, sur place, s'il y a lieu, à son incarcération provisoire et prend, aussitôt que possible, les mesures nécessaires pour assurer son rapatriement dans un port français à bord d'un bâtiment de guerre ou d'un navire de commerce, soit en qualité de marin gagnant son passage, soit comme passager, soit en état d'incarcération. Toutefois, si l'Administrateur de l'Inscription Maritime n'est pas en mesure de prendre à terre les mesures de coercition nécessaires, il peut prononcer l'incarcération provisoire du prévenu sur le navire où il était embarqué, en ordonnant qu'il sera statué à nouveau dans un prochain port.

Si le prévenu est en fuite ou si, le navire ne devant pas

aborder prochainement dans un port français, le caractère de l'infraction ne semble pas nécessiter une répression immédiate, l'Administrateur de l'Inscription Maritime se borne à adresser le dossier de l'affaire au Ministre chargé de la Marine Marchande, qui saisit l'autorité judiciaire visée au paragraphe 2 de l'art. 37.

Enfin, si l'Administrateur de l'Inscription Maritime reconnait que les faits incriminés ne constituent qu'une faute de discipline, il inflige au prévenu une peine disciplinaire.

Art. **31**. — L'autorité consulaire ou, à défaut, le commandant d'un bâtiment de guerre peut, si les aménagements du navire le permettent, requérir le capitaine de tout navire français à destination d'un port français de recevoir à son bord, avec le dossier de la procédure sous pli fermé et scellé, tout prévenu de crime ou délit et de lui procurer le passage et la nourriture pendant le voyage.

Dès l'arrivée du navire dans un port français, le capitaine doit mettre le prévenu, ainsi que le dossier de la procédure, à la disposition de l'Administrateur de l'Inscription Maritime. L'Administrateur de l'Inscription Maritime saisit le Procureur de la République près le tribunal dont relève le chef-lieu du quartier.

Art. **32**. — Les frais nécessités par le transport du prévenu, rapatrié par tout autre moyen que le navire auquel il appartient, sont remboursés par l'État, conformément aux tarifs établis par les règlements en vigueur et sauf recours contre le condamné.

Art. **33**. — En France, en Algérie, aux colonies et dans

les pays de protectorat, l'Administrateur de l'Inscription Maritime, saisi par le capitaine ou par l'un des officiers ou agents énumérés au paragraphe 1er, alinéa 2, de l'art. 26, ou agissant d'office, complète, s'il y a lieu, l'enquête effectuée par le capitaine en exécution de l'art. 28 ou procède, dès qu'il a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire, conformément aux art. 32, 33, 35 à 39, 43 et 44 du Code d'Instruction criminelle ; puis il statue dans les conditions indiquées ci-après.

Si les faits incriminés ne constituent qu'une faute de discipline, l'Administrateur de l'Inscription Maritime inflige au prévenu une peine disciplinaire.

Dans le cas contraire, l'Administrateur de l'Inscription Maritime saisit le procureur de la République près le tribunal dont relève le chef-lieu du quartier.

Art. **34**. — Lorsque le crime ou délit a été commis par le capitaine, ou avec sa complicité, l'Administrateur de l'Inscription Maritime ou, à défaut, le commandant du bâtiment de guerre présent sur les lieux si le crime ou délit a été commis hors de France, d'Algérie ou des colonies françaises, procède, dès qu'il a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire conformément aux art. 32, 33, 35 à 39, 43 et 44 du Code d'Instruction criminelle.

Art. **35**. — Lorsque le crime ou délit prévu à l'art. 34 a été commis hors de France, d'Algérie ou des colonies françaises, l'Administrateur de l'Inscription Maritime ou, à défaut, le commandant du bâtiment de guerre, adresse le dossier de l'affaire, sous pli fermé et scellé, au Ministre

chargé de la Marine Marchande, qui saisit l'autorité judiciaire visée au paragraphe 2 de l'art. 37.

Dans les mêmes circonstances, et si la gravité des faits incriminés ou la sécurité du navire ou des passagers lui semblent l'exiger, l'Administrateur de l'Inscription Maritime ou, à défaut, le commandant du bâtiment de guerre, peut prononcer l'incarcération provisoire du capitaine ou son renvoi dans un port français, et il prend alors, autant que possible d'accord avec l'armateur, les mesures nécessaires afin de pourvoir à son remplacement.

Lorsque le crime ou délit prévu à l'art. 34 a été commis en France, en Algérie ou dans les colonies françaises, l'Administrateur de l'Inscription Maritime saisit le procureur de la République près le tribunal dont relève le chef-lieu du quartier.

ART. **36**. — Il appartient au procureur de la République de classer les crimes ou délits commis à bord des navires français visés à l'art. 1er ou d'en poursuivre la répression sous les réserves ci-après :

dans le cas de délits prévus par les art. 39 à 43, 45, 46, 51 (§ 1er), 52, 54 à 57, 59, 62 à 67, 69 à 72, 74 (§ 1er et 3), 75 à 78, 80 à 85 et 87 de la présente loi, le Ministère public ne peut engager les poursuites que sur l'avis conforme de l'Administrateur de l'Inscription Maritime.

Pour tous les autres délits, le Ministère public ne peut engager les poursuites qu'au vu des conclusions de l'Administrateur de l'Inscription Maritime, ou à l'expiration du délai de huit jours après qu'il aura réclamé ces conclusions par lettre recommandée.

L'Administrateur de l'Inscription Maritime doit, s'il le demande, être entendu par le tribunal.

ART. **37**. — La partie lésée a, pour tout crime ou délit, le droit de se porter partie civile, conformément aux dispositions du Code d'instruction criminelle. Par dérogation à l'art. 182 de ce Code, la partie lésée ne peut donner citation directement au prévenu devant le tribunal correctionnel, mais doit saisir le juge d'instruction.

La juridiction compétente est celle, soit de la résidence de l'inculpé, soit du port où il a été débarqué, soit du lieu où il a été appréhendé, soit enfin du port d'immatriculation du navire.

ART. **38**. — En cas d'urgence, lorsqu'il s'agit des faits prévus par les art. 63 (§ 1°) et 80 à 83 de la présente loi et imputables à une ou plusieurs personnes appartenant à l'équipage d'un navire étranger, l'Administrateur de l'Inscription Maritime peut, sans préjudice des mesures de droit commun, arrêter le navire jusqu'au dépôt, à la Caisse des gens de mer, d'un cautionnement destiné à garantir l'exécution des condamnations et dont il fixe le montant. En cas de condamnation définitive et non exécutée, le cautionnement est acquis à la Caisse des Invalides de la Marine, déduction faite des frais et des réparations civiles.

Pour assurer l'exécution de ces décisions, l'Administrateur de l'Inscription Maritime peut requérir les autorités du port de s'opposer à la libre sortie du navire, ou ordonner lui-même les mesures matérielles empêchant le départ du bâtiment.

CHAPITRE II

De l'absence irrégulière et de l'abandon de poste.

ART. **39**. — Est puni d'un emprisonnement de six jours à six mois tout officier, maître ou homme d'équipage qui, dans un port métropolitain, se rend coupable d'absence irrégulière du bord lorsqu'il est affecté à un poste de garde ou de sécurité.

L'Administrateur de l'Inscription Maritime, en formulant l'avis prévu à l'art. 36, § 2, ci-dessus, doit indiquer les motifs pour lesquels le poste auquel était affecté le marin constituait un poste de garde ou de sécurité.

Lorsque le contrat d'engagement a été conclu à durée déterminée ou indéterminée, et que le délai de préavis est expiré, le marin doit être relevé du poste qu'il occupe, de manière à pouvoir quitter librement le bord. Le capitaine qui aura négligé de le relever est puni des peines prévues par le paragraphe 1er de l'art. 42 ci-après, et il en est de même, quelle que soit la forme du contrat d'engagement, dans le cas prévu par l'art. 98, § 2, du Code du Travail Maritime.

Est puni de la peine prévue au paragraphe 1er du présent article, tout officier, maître ou homme d'équipage qui se rend coupable d'absence irrégulière du bord, soit dans un port métropolitain, après la reprise du service par quarts en vue de l'appareillage, soit dans tout autre port, lorsqu'il est de service, ou que son absence, se produisant alors qu'il n'était pas de service, a eu pour conséquence de l'empêcher de reprendre son service en temps utile.

ART. **40**. — Tout capitaine qui, hors le cas de force majeure, rompt son engagement et abandonne son navire avant d'avoir été remplacé, est puni, si le navire se trouvait en sûreté dans un port, d'un emprisonnement de six jours à deux ans, et, si le navire était en rade foraine ou en mer, d'un emprisonnement de un à deux ans.

ART. **41**. — Est puni d'une amende de 100 à 1.000 francs, tout capitaine qui ne se tient pas en personne dans son navire à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières.

CHAPITRE III

Crimes et délits touchant la police intérieure du navire.

ART. **42**. — Tout capitaine, officier ou maître, qui abuse de son autorité ou qui ordonne, autorise ou tolère un abus d'autorité vis-à-vis d'une personne embarquée, est puni d'une amende de 50 à 500 francs et d'un emprisonnement de six jours à six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Est puni de la même peine tout capitaine, officier ou maître coupable d'outrage caractérisé par parole, geste ou menace envers les hommes de l'équipage.

Tout capitaine, officier ou maître, qui, hors les motifs légitimes visés à l'art. 2 a usé ou fait user de violence dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, est puni conformément aux dispositions des art. 186 et 198 du Code pénal.

Dans les cas prévus aux deux paragraphes précédents, la

peine peut être doublée s'il s'agit d'un novice ou d'un mousse.

ART. **43**. — Est puni, pour chacune des infractions visées ci-après, d'une amende de 50 à 500 francs, tout capitaine qui refuse ou néglige, sans motif légitime :

1° de faire les constatations requises en cas de crime ou de délit commis à bord ;

2° de rédiger : soit les actes de l'état civil, les procès-verbaux de disparition et les testaments, dans les cas prévus par les art. 59, 62, 86, 87, 988 et 989 du Code civil ; soit les actes de procuration, de consentement et d'autorisation prévus par la Loi du 8 Juin 1893, soit les rapports de maladies, blessures ou décès des participants à la Caisse Nationale de Prévoyance des Marins français ;

3° de tenir régulièrement le journal du bord, le livre de discipline et autres documents réglementaires.

ART. **44**. — Est puni de la peine prévue par l'art. 147 du Code pénal, tout capitaine, officier, maitre ou homme d'équipage qui inscrit frauduleusement sur les documents du bord des faits altérés ou contraires à la vérité.

ART. **45**. — Est puni d'un emprisonnement de six jours à six mois tout capitaine qui favorise, par son consentement, l'usurpation de l'exercice du commandement à son bord.

La même peine d'emprisonnement, à laquelle il peut être joint une amende de 100 à 2.000 francs, est prononcée contre toute personne qui a pris indûment le commandement d'un navire et contre l'armateur qui serait son complice.

ART. **46**. — Toute personne embarquée, autre que le capitaine, qui commet ou tente de commettre, dans une intention coupable et à l'insu de l'armateur, un acte de fraude ou de contrebande de nature à entrainer une condamnation pénale pour l'armement, est punie d'un emprisonnement de six jours à trois mois.

Si le coupable est le capitaine, la peine peut être doublée.

ART. **47**. — Est puni de cinq à dix ans de travaux forcés tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse, détourne à son profit le navire dont la conduite lui est confiée, ou qui, volontairement et dans une intention criminelle, fait fausse route ou détruit sans nécessité tout ou partie de la cargaison, des vivres ou des effets du bord.

ART. **48**. — Est puni de la peine prévue à l'art. 47 tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse, se rend coupable d'un des faits visés à l'art. 236 du Code de Commerce, ou qui vend, hors le cas d'innavigabilité légalement constatée, le navire dont il a le commandement, ou qui opère des déchargements en contravention à l'art. 248 dudit Code.

ART. **49**. — Toute personne embarquée qui supprime intentionnellement ou conserve abusivement une lettre qui lui est confiée pour être remise à une personne embarquée sur le même navire, au lieu de la faire parvenir au destinataire, ou qui, dans les mêmes conditions, ouvre une lettre confiée à ses soins, est punie d'un emprisonnement de six jours à trois mois, ou d'une amende de 50 francs à 500 francs.

ART. **50.** — Tout capitaine, officier, maître ou homme d'équipage qui altère des marchandises faisant partie de la cargaison, est puni des peines prévues à l'art. 387 du Code pénal.

ART. **51.** — Toute personne embarquée qui altère volontairement les vivres, boissons ou autres objets de consommation par le mélange de substances non malfaisantes, est punie d'un emprisonnement de six jours à six mois.

S'il y a eu emploi de substances malfaisantes, la peine est de deux à cinq ans d'emprisonnement. S'il en est résulté pour une ou plusieurs personnes une maladie grave, la peine est celle de la réclusion; s'il en est résulté la mort sans intention de la donner, la peine est celle des travaux forcés à temps.

ART. **52.** — Toute personne embarquée qui, volontairement, détourne, détériore ou vend un objet utile à la navigation, à la manœuvre ou à la sécurité du navire ou qui vend des vivres embarqués pour le service du bord, est punie d'un emprisonnement de un mois à deux ans.

ART. **53**. — Les vols commis à bord sont punis conformément aux dispositions du Code pénal.

Toutefois, les circonstances aggravantes prévues par les paragraphes 3 et 4 de l'art. 386 du Code pénal ne modifient pas la nature de l'infraction, qui reste un simple délit puni des peines prévues par l'art. 401 du Code pénal.

Les dispositions précédentes ne font pas obstacle à l'application de l'art. 14, § 10, de la présente loi.

ART. **54**. — Tout marin qui, après avoir reçu devant

l'Administrateur de l'Inscription Maritime des avances sur salaires ou parts, s'abstient, sans motif légitime, de prendre son service à bord et ne se met pas en mesure de rembourser les avances qui lui ont été accordées, est puni des peines prévues à l'art. 406 du Code pénal relatif à l'abus de confiance.

ART. **55**. — Est punie d'un emprisonnement de six jours à un mois toute personne embarquée coupable d'avoir introduit à bord de l'alcool ou des boissons spiritueuses ou d'en avoir facilité l'introduction à bord, sans l'autorisation expresse du capitaine.

Est puni d'une peine double, le capitaine ou l'armateur qui a embarqué ou fait embarquer de l'alcool ou des boissons spiritueuses destinées à la consommation de l'équipage, en quantités supérieures aux quantités réglementaires, ou en aura autorisé l'embarquement.

ART. **56**. — Est puni d'un emprisonnement de six jours à six mois tout capitaine qui s'est trouvé en état d'ivresse à bord de son navire, et tout officier, maître ou homme d'équipage qui s'enivre habituellement ou qui s'est trouvé en état d'ivresse pendant le quart.

Le double de la peine est prononcé contre tout capitaine qui s'énivre habituellement, sans préjudice des mesures disciplinaires prévues par l'art. 23 de la présente loi.

ART. **57**. — Est puni d'une amende de 50 à 500 francs et d'un emprisonnement de six jours à six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout officier, maître ou homme d'équipage qui se rend coupable d'outrage par parole, geste ou menace envers un supérieur.

ART. **58.** — Est punie des peines prévues à l'art. 230 du Code pénal toute personne embarquée qui se rend coupable de voies de fait contre le capitaine, sans qu'il en soit résulté une incapacité de travail de plus de vingt jours.

Si les voies de fait ont occasionné une incapacité de travail de plus de vingt jours, le coupable est puni conformément aux art. 309 et suivants du Code pénal.

ART. **59**. — Est puni d'un emprisonnement de six jours à six mois, tout homme d'équipage qui, soit en mer, soit dans un port autre qu'un port métropolitain, a, après une sommation formelle du capitaine ou d'un officier spécialement désigné à cet effet par le capitaine, refusé d'obéir ou résisté à un ordre concernant le service.

Est puni d'un emprisonnement de six jours à trois mois, tout homme d'équipage qui, dans un port métropolitain, a, après une sommation formelle du capitaine ou d'un officier spécialement désigné à cet effet par le capitaine, refusé d'obéir ou résisté à un ordre concernant le service donné pour assurer la garde ou la sécurité du navire et lorsque la non-exécution de cet ordre est de nature à entraîner des conséquences dommageables.

Si le coupable est un officier ou maître, les peines prévues aux deux paragraphes précédents sont portées au double.

ART. **60**. — Les personnes embarquées qui, collectivement, et étant armées ou non, se livrent à des violences à bord ou se soulèvent contre l'autorité du capitaine et refusent, après une sommation formelle, de rentrer dans l'ordre, sont punies : les officiers ou maîtres, des travaux

forcés à temps, et les autres personnes embarquées de la réclusion. Toutefois, les personnes embarquées qui ne remplissent pas à bord un emploi salarié sont punies comme les officiers ou maîtres, si elles ont été les instigatrices de la résistance.

Dans les cas prévus ci-dessus, la résistance du capitaine et des personnes qui lui sont restées fidèles est considérée comme un acte de légitime défense.

ART. **61**. — Toute personne impliquée dans un complot ou dans un attentat contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine est punie ; les officiers ou maîtres, de la peine des travaux forcés à temps, et les autres personnes embarquées de la peine de la réclusion.

Il y a complot dès que la résolution d'agir est concertée entre deux ou plusieurs personnes embarquées à bord d'un navire.

ART. **62**. — La troisième faute grave et les fautes graves subséquentes contre la discipline commises au cours du même embarquement sont considérées comme délit et punies d'un emprisonnement de six jours à six mois.

Toutefois, lorsque la nature de la faute et les circonstances qui l'ont accompagnée ne paraissent pas suffisantes à l'Administrateur de l'Inscription Maritime pour lui permettre de saisir le Procureur de la République, l'Administrateur de l'Inscription Maritime peut conserver à l'infraction son caractère de faute et lui appliquer les punitions prévues par l'art. 15 ci-dessus. Les fautes légères, réputées fautes graves en vertu du paragraphe 1er de l'art. 14, ne peuvent jamais constituer des délits.

Chapitre IV

Délits concernant la police de la navigation.

Art. **63**. — Toute personne, même étrangère, embarquée sur un navire français ou étranger, qui, dans les eaux maritimes et jusqu'à la limite des eaux territoriales françaises, ne se conforme pas aux règlements ou aux ordres émanant des autorités maritimes et relatifs, soit à la police des eaux et rades, soit à la police de la navigation maritime, est punie d'un emprisonnement de six jours à six mois et d'une amende de 50 francs à 500 francs ou de l'une de ces deux peines seulement.

La même peine est encourue par toute personne embarquée sur un navire français qui, hors de France, refuse d'exécuter les ordres régulièrement donnés par un consul général, consul ou vice-consul de France ou par le commandant d'un bâtiment de guerre français, dans un intérêt d'ordre général concernant les nationaux, ou pour les nécessités du service maritime, ou pour l'honneur du pavillon.

Art. **64**. — Tout capitaine requis par l'autorité compétente, comme il est dit aux art. 30 et 31, qui, sans motif légitime, refuse de se charger du dossier de l'enquête ou des pièces à conviction ou d'assurer le transport d'un prévenu dans les conditions prévues à l'art. 31, ou qui ne livre pas le prévenu ou le dossier confié à ses soins à l'autorité maritime désignée pour les recevoir, est puni d'une amende de 100 à 2.000 francs, sans préjudice, s'il y a lieu, en cas

d'évasion ou de complicité d'évasion, de l'application aux personnes embarquées et au prévenu des dispositions des art. 237 à 243 du Code pénal.

Art. **65**. — Est puni de la peine prévue à l'art. 64 tout capitaine qui, sans motif légitime, refuse de déférer à la réquisition de l'Administrateur de l'Inscription Maritime pour rapatrier des Français, soit dans la métropole, soit dans une colonie française.

Art. **66**. — En dehors du cas prévu par l'art. 362 du Code de justice militaire pour l'armée de mer, tout capitaine qui, en mer, n'obéit pas à l'appel d'un bâtiment de guerre français et le contraint à faire usage de la force est puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans.

Art. **67**. — Tout capitaine qui, ayant laissé à terre, dans un port où n'existe aucune autorité française, un officier, un maître ou un homme d'équipage malade ou blessé ne lui procure pas les moyens d'assurer son traitement et son rapatriement, est puni d'une amende de 50 francs à 1.000 francs et d'un emprisonnement de six jours à deux mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

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

Art. **68**. — Tout armateur qui exploite ou fait exploiter à terre un économat, en violation des dispositions de l'art. 77 du Code du Travail Maritime, ou impose aux marins,

en violation dudit article, l'obligation de dépenser tout ou partie de leurs salaires dans des magasins indiqués par lui, est puni d'une amende de 50 francs à 2.000 francs, qui peut être portée à 5.000 francs en cas de récidive.

Art. **69.** — Est puni d'une amende de 100 francs à 1.000 francs, pour chaque infraction constatée, tout armateur ou propriétaire de navire qui ne se conforme pas aux prescriptions du Code du Travail Maritime relatives aux réglementations du travail, de la nourriture et du couchage à bord des navires et aux prescriptions des règlements d'administration publique rendus pour leur application.

Est puni de la même peine, sans préjudice des mesures disciplinaires prévues par l'art. 23, tout capitaine qui commet personnellement, ou d'accord avec l'armateur ou propriétaire du navire, les infractions prévues par le paragraphe précédent. Toutefois, la peine prononcée contre le capitaine peut être réduite au quart de celle prononcée contre l'armateur ou propriétaire, s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de cet armateur ou propriétaire.

Les peines prévues aux deux paragraphes précédents peuvent être portées au double en cas de récidive. Il y a récidive lorsque le contrevenant a subi, dans les douze mois qui précèdent, une condamnation pour des faits réprimés par le présent article.

Art. **70.** — Toute personne qui, sur un navire français, exerce, sans l'autorisation de l'Administrateur de l'Inscription Maritime et hors le cas de force majeure, soit le commandement du bâtiment, soit toute autre fonction du

bord, sans satisfaire aux conditions exigées par les lois et règlements maritimes, est punie d'un emprisonnement de six jours à un an et d'une amende de 100 francs à 1.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. **71.** — Toute personne qui se livre à une navigation maritime sans être munie, conformément aux lois et règlements, soit d'un rôle d'équipage, soit d'un permis de circulation, ou qui n'exhibe pas son rôle ou permis à la première réquisition de l'autorité maritime, est punie d'une amende de 200 francs à 500 francs si le bâtiment a une jauge brute dépassant 25 tonneaux, de 50 francs à 200 francs dans le cas contraire. Il peut être ajouté à cette amende un emprisonnement d'un mois à un an si l'intéressé s'est fait délivrer un rôle d'équipage au lieu et place d'un permis de circulation.

Art. **72.** — Tout capitaine qui embarque ou débarque une personne de l'équipage sans faire mentionner cet embarquement ou ce débarquement sur le rôle d'équipage par l'autorité maritime, est puni, pour chaque personne irrégulièrement embarquée ou débarquée, d'une amende de 50 à 300 francs, si le bâtiment a une jauge brute dépassant 25 tonneaux, de 16 à 50 francs, dans le cas contraire.

Les mêmes peines sont encourues pour chaque passager admis à bord sans avoir été inscrit à la suite du rôle d'équipage. Toutefois, des dispositions spéciales pourront être établies par décret pour certaines navigations; les infractions à ces dispositions seront punies d'une amende de 16 francs à 25 francs.

Art. **73.** — Toute personne qui contracte ou tente de

contracter un engagement maritime, en produisant sciemment de fausses pièces d'identité, est punie d'un emprisonnement de six jours à six mois. La peine est doublée en cas de récidive.

Art. **74.** — Toute personne qui monte à bord d'un navire armé au bornage ou au cabotage national, sans avoir acquitté le prix du passage, ou sans le consentement du capitaine ou de son délégué, est punie d'une amende de 16 francs à 300 francs.

En cas de récidive, l'amende sera de 16 francs à 500 francs et l'emprisonnement de six jours à six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée de long-cours ou de cabotage international est punie d'une amende de 16 francs à 500 francs et d'un emprisonnement de six jours à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, l'amende sera de 500 francs à 1.000 francs et l'emprisonnement de six mois à deux ans.

Toute personne qui, soit à bord, soit à terre, a favorisé l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin, l'a dissimulé ou lui a fourni des vivres à l'insu du capitaine est punie d'une amende de 100 à 3.000 francs et d'un emprisonnement de six jours à six mois. Le maximum de ces deux peines doit être prononcé à l'égard des personnes qui se sont groupées pour faciliter les embarquements clandestins.

En cas de récidive, l'amende sera de 3.000 francs à 10.000 francs et l'emprisonnement de six mois à deux ans. La peine sera du double du maximum à l'égard des personnes qui se sont groupées pour faciliter les embarquements clandestins.

Art. **75.** — Toute personne embarquée qui, à l'insu du capitaine, introduit sur un navire, en vue de les faire transporter, des marchandises non inscrites au manifeste, est punie d'une amende de 16 francs à 500 francs et d'un emprisonnement de six jours à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice du droit du capitaine de jeter à la mer, dans les conditions de l'art. 23 du Code du Travail Maritime, les marchandises indûment chargées sur le bâtiment.

Art. **76.** — Tout capitaine qui, hors le cas d'empêchement légitime, ne dépose pas son rôle d'équipage et son livre de discipline au Bureau de l'Inscription Maritime ou à la Chancellerie du consulat, soit dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans un port français ou dans un port étranger où réside un consul général, un consul ou un vice-consul de France lorsque le bâtiment doit séjourner plus de vingt-quatre heures dans le port (jours fériés exclus), soit dès son arrivée, si le bâtiment doit séjourner moins de vingt-quatre heures dans le port, est puni d'une amende de 16 francs à 300 francs.

Art. **77.** — Tout capitaine qui, à moins de légitimes motifs d'empêchement, s'abstient, à son arrivée dans une rade étrangère, de se rendre à bord du bâtiment de guerre français commandant la rade, est puni d'une amende de 16 francs à 300 francs.

ART. **78**. — Tout capitaine qui ne se conforme pas aux dispositions fixées par décret sur les marques extérieures d'identité des navires, ou qui efface, altère, couvre ou masque lesdites marques, est puni d'une amende de 16 francs à 1.000 francs.

CHAPITRE V.

Pertes de navires, abordages, échouements et autres accidents de navigation.

ART. **79**. — Toute personne qui, en dehors des cas prévus par le Code de justice militaire pour l'armée de mer, échoue, perd ou détruit, volontairement et dans une intention criminelle, un navire quelconque par quelque moyen que ce soit, est punie des peines établies par les art. 434 et 435 du Code pénal.

Le maximum de la peine est appliqué au délinquant qui est chargé, à quelque titre que ce soit, de la conduite du navire ou qui le dirige comme pilote.

ART. **80**. — Est puni de six jours à trois mois d'emprisonnement et d'une amende de 16 à 100 francs ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine ou chef de quart qui se rend coupable d'une infraction aux règles prescrites par les règlements maritimes, soit sur les feux à allumer la nuit et les signaux à faire en temps de brume, soit sur la route à suivre, soit sur les manœuvres à exécuter en cas de rencontre d'un bâtiment.

Est puni de la même peine tout pilote qui se rend coupable d'une infraction aux règles sur la route à suivre.

ART. **81**. — Si l'une des infractions prévues à l'art. 80 ou tout autre fait de négligence imputable aux capitaine, chef de quart ou pilote, a occasionné, pour le navire ou pour un autre navire, soit un abordage, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave du navire ou de sa cargaison, le coupable est puni de six jours à trois mois d'emprisonnement ou d'une amende de 16 francs à 500 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si l'infraction a eu pour conséquence la perte ou l'innavigabilité absolue d'un navire ou la perte d'une cargaison, ou si elle a entraîné soit des blessures graves, soit la mort pour une ou plusieurs personnes, le coupable est puni de trois mois à deux ans d'emprisonnement et d'une amende de 50 francs à 600 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

ART. **82**. — Toute personne de l'équipage, autre que le capitaine, le chef de quart ou le pilote, qui se rend coupable, pendant son service, d'un fait de négligence sans excuse, d'un défaut de vigilance ou de tout autre manquement aux obligations de son service ayant occasionné, pour un navire quelconque, soit un abordage, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave d'un navire ou de sa cargaison, est punie d'un emprisonnement de six jours à deux mois et d'une amende de 16 francs à 100 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si l'infraction a eu pour conséquence la perte ou l'innavigabilité absolue d'un navire ou la perte d'une cargaison, ou si elle a entraîné soit des blessures graves, soit la mort pour une ou plusieurs personnes, le coupable est puni de six jours à huit mois d'emprisonnement et d'une amende de 16 francs à 200 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

ART. **83**. — Est puni d'une amende de 200 francs à 3.000 francs et d'un emprisonnement de un mois à deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine qui, après abordage et autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, néglige d'employer tous les moyens dont il dispose pour sauver du danger créé par l'abordage l'autre bâtiment, son équipage et ses passagers.

Est puni de la même peine le capitaine qui, hors le cas de force majeure, s'éloigne du lieu du sinistre avant de s'être assuré qu'une plus longue assistance est inutile à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers, et si le bâtiment a sombré, avant d'avoir fait tous ses efforts pour recueillir les naufragés. Si une ou plusieurs personnes ont péri par suite de la non-exécution des obligations visées au présent paragraphe, la peine peut être portée au double.

Après un abordage, le capitaine de chacun des navires abordés qui, s'il le peut sans danger pour son navire, son équipage ou ses passagers, ne fait pas connaître au capitaine de l'autre navire les noms de son propre navire et des ports d'attache, de départ et de destination de celui-ci, est puni d'une amende de 50 francs à 500 francs et d'un

emprisonnement de six jours à trois mois, ou de l'une de ces deux peine seulement.

ART. **84.** — Est puni d'un emprisonnement de six jours à six mois tout capitaine qui, en cas de danger, abandonne son navire pendant le voyage sans l'avis des officiers et principaux de l'équipage.

Est puni d'un emprisonnement de un à deux ans tout capitaine qui, en cas de danger et avant d'abandonner son navire, néglige d'organiser le sauvetage de l'équipage et des passagers et de sauver les papiers de bord, les dépêches postales et les marchandises les plus précieuses de la cargaison.

Est puni de la peine portée au paragraphe précédent le capitaine qui, forcé d'abandonner son navire, ne reste pas à bord le dernier.

ART. **85.** — Tout capitaine qui, alors qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, ne prête pas assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre, est puni d'une amende de 50 francs à 3.000 francs et d'un emprisonnement de un mois à deux ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

ART. **86.** — En ce qui concerne les délits prévus par les art. 80 à 85, l'Administrateur de l'Inscription Maritime ne peut saisir le Procureur de la République qu'au vu d'une enquête contradictoire effectuée par ses soins dans les conditions qui seront déterminées par un décret.

ART. **87**. — Les dispositions des art. 80 à 83 sont applicables aux personnes, même étrangères, qui se trouvent sur un navire étranger lorsque l'infraction a lieu dans les eaux maritimes et jusqu'à la limite des eaux territoriales françaises.

Les mêmes dispositions, ainsi que celles de l'art. 78, sont également applicables aux personnes qui se trouvent sur un navire ou engin muni d'un permis de circulation. Est alors considérée comme capitaine la personne qui, en fait, dirige le navire ou l'engin.

Dans le cas où l'une des infractions prévues par les art. 80, 81 et 83 à 85 a été commise par une personne exerçant le commandement dans les conditions irrégulières déterminées par l'art. 70, la peine est portée au double.

TITRE IV

Dispositions diverses.

ART. **88**. — Le montant des sommes provenant des amendes prononcées en vertu de la présente loi est versé à la Caisse des Invalides de la Marine.

ART. **89**. — Sont abrogées toutes les dispositions contraires à la présente loi et, notamment :

le Décret-loi du 19 Mars 1852 concernant le rôle d'équipage et les indications des bâtiments et embarcations

exerçant une navigation maritime, sauf les art. 1er et 2 ;

les art. 4 et 5 du Décret du 20 Mars 1902 sur la navigation de bornage ;

le Décret-loi du 24 Mars 1852 et les Lois modificatives des 15 Avril 1898 et 13 Juillet 1902 concernant le régime disciplinaire et pénal de la Marine Marchande ;

la Loi du 10 Mars 1891 sur les accidents et collisions en mer ;

l'art. 36 de la Loi du 17 Avril 1907 sur la sécurité de la navigation maritime et la réglementation du travail à bord des navires de commerce ;

le paragraphe 3 de l'art. 2 de la Loi du 17 Juillet 1908 organisant l'enseignement préparatoire aux brevets de mécanicien de la Marine Marchande dans les Écoles nationales de Navigation maritime ;

l'art. 11 de la Loi du 29 Avril 1916 sur l'assistance et le sauvetage maritimes ;

le paragraphe 5 de l'art. 3 de la Loi du 14 Juillet 1908 sur les pensions de la Caisse des Invalides de la Marine ;

le paragraphe 4 de l'art. 3 de la Loi du 14 Juillet 1908 est remplacé par la disposition suivante : *Les bateaux ou engins autres que les navires de guerre, sur lesquels est effectué, dans les eaux maritimes, l'une des navigations non professionnelles prévues au paragraphe précédent, doivent être munis, au lieu de rôle d'équipage, d'un permis de circulation annuel.*

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par

la Chambre des Députés, sera exécutée comme loi de l'État.

Fait à Paris, le 17 Décembre 1926.

GASTON DOUMERGUE.

Par le Président de la République :

Le Président du Conseil,
Ministre des Finances,
Raymond POINCARÉ.

Le Ministre des Travaux Publics,
André TARDIEU.

Le Garde des Sceaux,
Ministre de la Justice,
Louis BARTHOU.

Le Ministre des Affaires Étrangères,
Aristide BRIAND.

Le Ministre de la Marine,
Georges LEYGUES.

Le Ministre de la Guerre.
Paul PAINLEVÉ

Le Ministre des Colonies,
Léon PERRIER.

IMPRIMERIE CHAIX, RUE BERGÈRE, 20, PARIS. — 4203-3-27. — (Encre Lorilleux)

PUBLICATIONS

DU

COMITÉ CENTRAL des ARMATEURS de FRANCE

73, Boulevard Haussmann, PARIS

Annuaire de la Marine Marchande

publié avec le concours officiel des Administrations des Douanes, de la Marine, des Colonies et des Affaires Etrangères.

OUVRAGE GRAND IN-4° RAISIN DE 1500 PAGES

Seule publication donnant des renseignements complets et précis sur chaque armateur français ou Compagnie de navigation et sur tous les navires français d'une jauge brute au moins égale à 24 tx, 05. — Statistiques concernant la flotte de commerce française.

Les Ports Maritimes Français

(Métropole et Afrique du Nord)

OUVRAGE GRAND IN-4° RAISIN, ÉLÉGAMMENT RELIÉ

Renseignements généraux sur les ports français, algériens, tunisiens et marocains : trafic (entrée et sortie des navires et des marchandises), bassins, outillage, règlements, usages, péages locaux et taxes de toutes sortes.

Recueil des Lois et Règlements

concernant la marine marchande française

OUVRAGE GRAND IN-4° RAISIN DE 1500 PAGES SOLIDEMENT RELIÉ

Seule publication complète contenant le texte des lois, ordonnances, décrets, règlements, circulaires et décisions administratives, art. du Code de commerce, etc., intéressant la marine française de commerce et de pêche.

Les textes sont précédés de deux tables, l'une énumérant, par ordre *chronologique*, tous les actes reproduits dans l'ouvrage ; l'autre, *analytique*, permettant de trouver sous une même rubrique l'indication des textes relatifs à un sujet déterminé.

Circulaires

Tous renseignements d'ordre législatif, administratif, contentieux, technique, maritime et économique, intéressant la marine marchande en France ou à l'étranger.

Bulletin d'Informations Maritimes

Paraît deux fois par semaine sur environ 16 pages et donne toutes informations d'ordre maritime au point de vue économique, financier, commercial et social. Chaque bulletin contient un relevé des frets cotés les jours précédents.