MARINE MARCHANDE

CODE
DU
TRAVAIL MARITIME

Loi du 13 Décembre 1926, modifiée par les décrets-lois des 30 Juin 1934 et 30 Octobre 1935.

CODE
DISCIPLINAIRE ET PÉNAL
DE LA MARINE MARCHANDE

Loi du 17 Décembre 1926, modifiée par décret-loi du 30 Octobre 1935.

PARIS
SOCIÉTÉ D'ÉDITIONS
GÉOGRAPHIQUES, MARITIMES ET COLONIALES
17, RUE JACOB (VI^e^)

1938

MARINE MARCHANDE

CODE
DU
TRAVAIL MARITIME

Loi du 13 Décembre 1926, modifiée par les décrets-lois des 30 Juin 1934 et 30 Octobre 1935.

CODE
DISCIPLINAIRE ET PÉNAL
DE LA MARINE MARCHANDE

Loi du 17 Décembre 1926, modifiée par décret-loi du 30 Octobre 1935.

PARIS

SOCIÉTÉ D'ÉDITIONS

GÉOGRAPHIQUES, MARITIMES ET COLONIALES

17, RUE JACOB (VI^e^)

1938

LOI

portant

CODE DU TRAVAIL MARITIME

TITRE PREMIER

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ARTICLE PREMIER. — 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.

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 s'il est soumis aux règles édictées dans les articles 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'article 102 du livre premier 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 articles 110 et 118 ci-après, concernant les mineurs et les femmes mariées.

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

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 subordonné 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 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 A 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 caté-

gorie 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 revisés 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'article 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 surcroîts 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'article 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'article 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, profits 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 des bénéfices sont sou-

mis 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, quelle 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 articles 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 (Complété par loi du 15 février 1929). — Lorsque, par suite des circonstances visées à l'article 41 ci-dessus, la continuation du voyage commencé devient impossible, le marin payé au mois reçoit les salaires dus pour le temps qu'il a servi ; le marin payé au voyage reçoit la totalité des salaires stipulés au contrat, et le marin rémunéré au profit ou au fret reçoit la part lui revenant, en vertu du contrat, sur le profit réalisé ou le fret gagné pendant la partie du voyage 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.

LOI DU 15 FÉVRIER 1929. — En cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, le marin a droit à une indemnité qui lui sera payée pendant toute la durée du chômage effectif résultant pour lui de la rupture de son contrat d'engagement et au taux du salaire prévu par ce contrat sans que toutefois le montant total de l'indemnité puisse être supérieur à deux mois de salaires.

Cette indemnité est privilégiée au même titre que les salaires acquis au cours du dernier voyage.

ART. 43. — Lorsque le voyage du navire a été rompu par suite des circonstances visées à l'article 41 ci-dessus, le marin qui n'a pas reçu la totalité des salaires auxquels il aurait droit, pour la durée présumée du voyage, en exécution des dispositions du paragraphe premier de l'article 42, participe aux indemnités qui peuvent être allouées au navire.

Il en est de même, dans les contrats de durée indéterminée, lorsque la résiliation du contrat par l'armateur a été motivée

par suite d'interdiction de commerce, d'arrêt du navire ou de toute autre circonstance similaire.

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 de 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 n'est due que 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'article 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 II. — *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 autres 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 payement 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'article 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 et 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'article 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 primes 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 payement 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'article 61 ci-dessus, par les marins qui n'ont pas usé, lors de leur embarquement, de la faculté de déléguer. Leur demande est remise au capitaine : elle est transmise, sans délai, par le capitaine à l'armateur. Mention en est faite au rôle d'équipage par l'autorité 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 affréteurs. 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 articles 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, logements 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 articles 203, 205 et 214 du Code civil ou par application de l'article 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 articles 79, 83 et 84 de la présente loi.

ART. 70. — En dehors des biens, sommes et valeurs déclarés insaisissables, soit par l'article 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.

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

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

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 l'état du malade, après la crise aiguë, a pris un caractère chronique.

En cas de contestation sur le caractère chronique de la maladie, le marin est soumis, à la demande de l'une ou de l'autre des parties, à l'examen d'une commission tripartite, composée d'un médecin désigné par l'autorité maritime et de deux médecins agréés par la même autorité, désignés chaque année, l'un par les organisations professionnelles d'armateurs, l'autre par les organisations professionnelles de marins. Cette commission se réunit au moins tous les deux mois, dans les ports dont la liste est fixée par le ministre chargé de la marine marchande.

L'armateur ou son représentant, et le médecin traitant du marin peuvent, s'ils le demandent, être entendus par la commission.

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

ART. 81. — Lorsque le navire se trouve dans son port d'armement, ou qu'en cours de voyage il touche à tout autre port, le marin qui a dû cesser son travail pour blessure ou maladie est laissé à terre et hospitalisé. S'il est débarqué dans un port de France, il peut, toutefois, réclamer le bénéfice des dispositions de l'article 82 ci-après.

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

ART. 82. — En cas de débarquement en France et après établissement du diagnostic, le marin peut se faire soigner chez lui par un médecin de son choix, si son domicile se trouve au port français d'embarquement ou de débarquement, ou dans les environs immédiats de ces ports, là où le contrôle de l'armateur sur son traitement peut être exercé. Le déplace-

ment du marin blessé ou malade devra être autorisé préalablement par l'autorité maritime, sur l'avis du médecin désigné par elle.

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

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

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

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 dans un état de maladie ayant pris un caractère chronique, il a droit à ses salaires jusqu'au jour de son retour en France.

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

ART. 84. — Lorsque la rémunération du marin ne consiste pas en un salaire fixe, le salaire à allouer au marin en vertu de l'article 83 ci-dessus est fixé suivant les accords intervenus

entre les organisations professionnelles d'armateurs et de marins intéressés. A défaut de tels accords, il est déterminé d'après le taux des salaires des marins du commerce établi par conventions collectives.

ART. 85 (1). — L'armateur peut se libérer de tous soins et, si le marin a été débarqué hors de France, des frais de rapatriement prévus aux articles 86 et 88 ci-après, en versant une somme forfaitaire entre les mains de l'autorité maritime, au moment où le marin a été laissé à terre.

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

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

ART. 86. — Les dispositions des articles 79 à 85 ci-dessus ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure a été déterminée par un fait intentionnel ou par une faute inexcusable du marin.

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

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

(1) Voir page 95 le Règlement d'Administration publique relatif au délaissement forfaitaire des marins blessés ou malades.

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 86 ci-dessus.

Sont à la charge de l'Etat les frais de rapatriement du marin débarqué pour passer en jugement ou 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 jusqu'à ce port.

Chapitre V.

Des créances et privilèges des marins.

Art. 91. — La disposition de l'article 216 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.

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 articles 94 à 100 ci-après, de la résolution prononcée par jugement en vertu des dispositions de l'article 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'observation du délit 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 déclaration 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 A 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 articles 24 à 30 ci-dessus relatifs à la réglementation du travail ne sont pas applicables au capitaine.

ART. 105. — Les dispositions des articles 35, 36, 37 ci-dessus, concernant le règlement de 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'article 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'article 67 ci-dessus.

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

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'article 95 ci-dessus.

CHAPITRE II.

Dispositions spéciales applicables aux marins agés 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, embarquement 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 treize ans révolus. Toutefois est autorisé l'embarquement des enfants âgés de douze 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 quinze 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 articles 113 et 114 ci-dessus sont applicables sur les navires de commerce de jauge brute égale ou inférieure à 20 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 favorable, 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'administrateur 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.

Les dispositions des articles 69, § 4, 75, 76 et 77 du livre IV du Code de travail sont applicables aux litiges visés par l'article précédent.

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'article 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 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'article 13, § 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 abrogées, à partir de la promulgation de la présente loi ;

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

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

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

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

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

Le décret-loi du 4 mars 1852.

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

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

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

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 21 juin 1936
instituant la semaine de quarante heures

(Extrait).

ARTICLE PREMIER. — Le chapitre II (Durée du travail) du titre Ier du livre II du Code du travail est modifié comme suit :

ART. 6. — Dans les établissements industriels, commerciaux, artisanaux et coopératifs ou dans leurs dépendances, de quelque nature qu'ils soient, publics ou privés, laïques ou religieux, même s'ils ont un caractère d'enseignement professionnel ou de bienfaisance, y compris les établissements publics hospitaliers et les asiles d'aliénés, la durée du travail effectif des ouvriers et employés de l'un ou de l'autre sexe et de tout âge ne peut excéder quarante heures par semaine.

ART. 7. — Des décrets rendus en conseil des ministres, après avis de la section professionnelle ou des sections professionnelles compétentes du conseil national économique, déterminent par profession, industrie ou par catégorie professionnelle, pour l'ensemble du territoire ou pour une région, les modalités d'application de l'article précédent.

Ces décrets sont pris, soit d'office, soit à la demande d'une ou plusieurs organisations patronales ou ouvrières intéressées. Dans l'un et l'autre cas, les organisations patronales et ouvrières intéressées doivent être consultées ; elles doivent donner leur avis dans le délai d'un mois. Ces décrets sont revisés dans les mêmes formes.

Ils devront se référer, dans le cas où il en existe, aux accords

intervenus entre les organisations patronales et ouvrières intéressées.

. . . . . .

Décret du 8 juin 1937.

Modalités d'application de la loi du 21 juin 1936 instituant la semaine de quarante heures à bord des navires affectés à la navigation maritime.

ARTICLE PREMIER. — Les cinq premiers alinéas de l'article 1er du décret du 31 mars 1925 sur l'organisation du travail à bord des navires affectés à la navigation maritime sont abrogés et remplacés par :

« Les entreprises de navigation maritime doivent, pour l'exploitation des navires armés au long cours, au cabotage, au bornage, en plaisance ou en circulation, en vue de l'application de la loi du 21 juin 1936 au personnel employé à un titre quelconque, soit pour le service du pont, soit pour le service de la machine, soit pour le service général, soit pour le service de la télégraphie sans fil à bord des navires affectés à la navigation maritime, se conformer aux dispositions ci-après :

« La durée du travail effectif sur les navires visés au paragraphe précédent est limité à quarante heures par semaine, dans les conditions suivantes :

« 1° En service à la mer et au port, pour les navires au long cours, au cabotage et au bornage, la durée du travail est répartie à raison de huit heures par jour pendant cinq jours par semaine. Lorsque le service du navire ne permet pas de donner à leur date les deux jours de repos, il est accordé au marin, indépendamment du repos hebdomadaire donné en conformité des articles 28 et 29 du Code du travail maritime, un

repos compensateur correspondant à la sixième journée de la semaine. Ce dernier repos est accordé en une ou deux périodes de l'année en même temps que les congés payés, sauf accord mutuel. Chaque journée de repos compensateur donne droit aux mêmes rétributions que les journées de congé payé ;

« 2° Pour les navires des ports et rades, tels que remorqueurs, bateaux-pilotes, etc..., pour les navires effectuant des traversées de moins de douze heures, la même règle est adoptée à moins que les syndicats locaux d'employeurs et d'employés ne se mettent d'accord sur une autre répartition de travail journalier sur la base de quarante heures par semaine ;

« 3° Pour les dragueurs ainsi que pour les remorqueurs et engins flottants qui les accompagnent, répartition du travail effectif sur la base moyenne de quarante heures par semaine pendant une plus longue période de temps. Au cas où les employeurs et les syndicats locaux d'employés ne pourront se mettre d'accord sur la répartition du travail, le différend sera soumis à l'arbitrage du ministre des Travaux publics.

« Les jours d'arrivée et de départ comptent, pour l'application du présent article comme journée de service à la mer. »

ART. 2. — L'article 20 du décret du 31 mars 1925 relatif aux remorqueurs est modifié comme suit :

Troisième alinéa : 1° Chaque heure de présence à bord à la disposition du capitaine est considérée comme heure de travail effectif. *Les accords collectifs détermineront dans quelles conditions* les repos ininterrompus de deux heures *au moins* seront défalqués de la durée du travail effectif ;

Cinquième alinéa : 4° La durée normale du travail effectif ne peut excéder *quarante* heures par semaine. Toutefois.....

ART. 3. — L'article 26 du décret du 31 mars 1925 est complété par le troisième alinéa suivant :

« Par dérogation au présent article, les heures supplémentaires effectuées comme conséquence de l'application du régime des quarante heures seront obligatoirement compensées par un repos dans les conditions prévues à l'article 1er. »

ART. 4. — Le décret du 31 mars 1925 est complété par l'article 26 *bis* ainsi conçu :

ART. 26 *bis*. — Pendant la durée du repos compensateur institué par l'article 1er, il est interdit au marin, comme pendant le congé légal, d'effectuer un travail salarié.

Toutefois, lorsque l'Administrateur de l'Inscription maritime aura vérifié l'impossibilité absolue de trouver du personnel de remplacement qualifié, il pourra autoriser la compensation en espèces du repos compensateur, dans les conditions prévues par le paragraphe 2 de l'article suivant.

Décret du 19 octobre 1937.

Application de la loi du 21 juin 1936 instituant la semaine de quarante heures à bord des navires de pêche industrialisée.

ARTICLE PREMIER. — Pour les navires de pêche industrialisée, l'article 13 du décret du 24 février 1920 sur l'organisation du travail à bord des navires de pêche est abrogé et remplacé par :

« Les navires de pêche industrialisée sont soumis aux dispositions suivantes :

« La durée du travail est de huit heures par jour et de quarante heures par semaine. Le service du navire ne permettant pas de réduire dans cette limite le travail pendant les campagnes de pêche, il est accordé au marin, indépendamment du repos hebdomadaire donné en conformité des articles 28 et 29 du Code du travail maritime, un repos compensateur. Tenant compte de l'attribution de parts de pêche aux marins, ce repos est fixé à trente jours par an. Ce repos est attribué à raison de quinze jours au moins, donnés en une seule fois, et s'ajoutant à l'une des deux périodes de congé payé, les quinze autres

jours pouvant au contraire être fractionnés. La durée de trente jours doit, dans le cas de navigation ne s'étendant que sur une partie de l'année, subir une réduction proportionnelle.

« En route, lorsqu'en vertu d'une décision de la commission prévue à l'article 23 ci-après, il est établi que l'organisation du service à trois quarts n'est pas possible, la durée du travail effectif réglementaire peut être prolongée suivant les nécessités du service. Toutefois, cette prolongation ne peut avoir pour effet de porter la durée du travail journalier à plus de douze heures pendant plus de trois jours consécutifs, exception faite des cas prévus à l'article 18 ci-après.

« Sur les lieux de pêche, il peut être fait usage, suivant les besoins de la pêche, d'heures supplémentaires à condition qu'un repos minimum de huit heures soit donné journellement au personnel employé. »

ART. 2. — L'article 15 du décret du 24 février 1920 concernant les modalités d'application de la loi du 2 août 1919 s'applique également à la loi du 21 juin 1936.

ART. 3. — Pour l'application du présent décret, l'expression « navires de pêche industrialisée » s'entend des navires de pêche à l'exclusion de ceux dont les marins appartiennent à la famille du patron armateur ou de ceux dont les marins, en raison de la quotité de répartition des parts, peuvent être considérés non comme des salariés, mais comme de véritables associés.

LOI

portant

CODE DISCIPLINAIRE ET PÉNAL de la Marine marchande.

TITRE PREMIER

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ARTICLE PREMIER. — 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 ;

2° Toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, qui se trouvent, en fait, à bord d'un navire visé à l'alinéa premier 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 premier 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 1er et 2e du paragraphe 1er de l'article 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 communications 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 articles 23 et 24 du Code pénal, est réputé en état de détention préventive, tout individu privé de sa liberté, dans les conditions des articles 19, 28 et 30 de la présente loi.

ART. 5. — Les dispositions de l'article 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 articles 49, 50, 51 (§ 2), 53, 58, 73 et 74 (§ 5) ci-après.

La condamnation antérieure prononcée pour un délit institué par les articles 39 à 42, 45, 46, 51 (§ 1er), 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'article 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 articles 11, 18 et 28 ci-après, les punitions infligées et les mesures ordonnées en exécution de l'article 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 § 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'article 17 et de l'article 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'article 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'article 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'article 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'article 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'article 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 maîtres 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, punis 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'article 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'article 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'article 59 ;

3° L'ivresse à bord avec désordre, sauf ce qui est prévu à l'article 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 fumé 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'article 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'article 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'article 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'article 13 ;

2° L'amende de 20 francs 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'article 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'article 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 ;

A l'étranger, au commandant du bâtiment de l'Etat 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'article 18, infliger au prévenu une peine de un à quatre jours d'arrêts, avec ou sans continuation du service pour les officiers, maîtres ou hommes d'équipage, qui est subie comme il est dit aux articles 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, maîtres 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'Etat présent sur les lieux, ou, à défaut, à l'autorité consulaire, comme il est indiqué à l'article 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'article 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, visées à l'article 10, elle inflige à l'intéressé l'une des punitions prévues à l'article 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'Etat 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 premier 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'article 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 paragraphe 1er de l'article 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 délit prévu 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'Etat ; 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'article 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'article 26 ci-dessus, font foi jusqu'à preuve contraire ; ils 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'Etat 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 articles 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'article 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 2e, de l'article 26 ci-dessus, ou agissant d'office, complète, s'il y a lieu, l'enquête effectuée par le capitaine en exécution de l'article 28 ou procède, dès qu'il a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire, conformément aux articles 32, 33, 35 à 39, 43 et 44 du Code d'instruction criminelle, puis il statue dans les conditions indiquées ci-après.

Si le navire 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 nécessaire, 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'article 37.

Enfin, si l'administrateur de l'inscription maritime reconnaît 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 appar-

tient, sont remboursés par l'Etat, 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'article 26, ou agissant d'office, complète, s'il y a lieu, l'enquête effectuée par le capitaine en exécution de l'article 28 ou procède, dès qu'il a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire, conformément aux articles 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 articles 32, 33, 35 à 39, 43 et 44 du Code d'instruction criminelle.

ART. 35. — Lorsque le crime ou délit prévu à l'article 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'article 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'article 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'article 1er ou d'en poursuivre la répression sous les réserves ci-après :

Dans les cas de délits prévus par les articles 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'article 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 articles 63 (§ 1er) 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'article 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'article 42 ci-après, et il en est de même, quelle que soit la forme du contrat d'engagement, dans le cas prévu par l'article 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'article 8, 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 articles 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 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 articles 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'article 147 du Code pénal, tout capitaine, officier, maître 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 entraîner 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'article 47, tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse, se rend coupable d'un des faits visés à l'article 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'article 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'article 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'article 386 du Code pénal ne modifient pas la nature de l'infraction, qui reste un simple délit puni des peines prévues par l'article 401 du Code pénal.

Les dispositions précédentes ne font pas obstacle à l'application de l'article 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'article 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'enivre habituellement, sans préjudice des mesures disciplinaires prévues par l'article 23 de la présente loi.

ART. 57. — Est puni d'une amende de 50 francs 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'article 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 articles 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 considéré 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'article 15 ci-dessus. Les fautes légères, réputées fautes graves en vertu du paragraphe 1er de l'article 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 articles 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'article 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 francs 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 articles 237 à 243 du Code pénal.

ART. 65. — Est puni de la peine prévue à l'article 64 tout capitaine qui, sans motif légitime, refuse de déférer à la réqui-

sition 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'article 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'article 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'article 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 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 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.

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

ART. 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'article 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, 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 fr.

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 articles 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 francs 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'article 80 ou tout autre fait de négligence imputable au 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 peines 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 articles 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 articles 80 à 83 sont applicables aux personnes, mêmes 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'article 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 articles 80, 81 et 83 à 85 a été commise par une personne exerçant le commandement dans les conditions irrégulières déterminées par l'article 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 articles 1er et 2 ;

Les articles 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'article 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'article 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'article 11 de la loi du 29 mars 1916 sur l'assistance et le sauvetage maritimes.

Le paragraphe 5 de l'article 3 de la loi du 14 juillet 1908 sur les pensions de la caisse des invalides de la marine ;

Le paragraphe 4 de l'article 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 effectuée, 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'Etat.

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.

Règlement d'Administration Publique pris en exécution de l'article 85 de la Loi du 13 décembre 1926 et relatif au délaissement forfaitaire des marins blessés ou malades.

Le Président de la République,

Sur le rapport du ministre de la Marine marchande,

Vu l'article 85 de la loi du 13 décembre 1926, portant Code du travail maritime, modifié par le décret du 30 juin 1934 pris en vertu de l'article 36 de la loi du 28 février 1934 et ainsi conçu :

« 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 articles 86 et 88 ci-après, en versant une somme forfaitaire entre les mains de l'autorité maritime au moment où le marin a été laissé à terre.

« Les conditions dans lesquelles ce versement pourra être effectué ainsi que les tarifs servant à en déterminer le montant seront arrêtés par un règlement d'administration publique qui précisera, en outre, les attributions et les pouvoirs de contrôle de l'autorité maritime substituée à l'armateur par ce versement.

« Avis du délaissement forfaitaire effectué par l'armateur est donné au marin par l'autorité maritime. »

Le Conseil d'Etat entendu,

ARTICLE PREMIER. — L'armateur qui désire se libérer par le versement du forfait prévu à l'article 85 de la loi du 13 décembre 1926 des frais qui sont à sa charge doit faire une décla-

ration. Cette déclaration est adressée par lui ou son représentant à l'autorité compétente du port où le marin a été mis à terre dans un délai de trois jours après cette mise à terre, s'il s'agit soit d'un marin blessé au service du navire ou tombé malade pendant le cours de son embarquement, soit d'un marin tombé malade entre la date de son embarquement et la date du départ du navire. Lorsque le marin est tombé malade postérieurement à la date de son débarquement et avant tout autre embarquement, ce délai est de trois jours après que l'armateur a été avisé par l'autorité compétente de la constatation de la maladie.

La déclaration doit être accompagnée de l'engagement écrit d'acquitter le montant du forfait tel qu'il sera calculé par l'autorité compétente.

L'expression « autorité compétente » employée dans le texte du présent décret 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 ; dans les pays étrangers, les consuls, vice-consuls et agents consulaires.

ART. 2. — L'autorité compétente fait déterminer par le médecin qu'elle a désigné à cet effet la nature de la maladie ou blessure du marin qui est visé dans la déclaration de délaissement forfaitaire.

Elle peut, si le médecin l'estime nécessaire, prescrire l'envoi du marin en observation dans un hôpital en vue de cette détermination.

Elle fait connaître à l'auteur de la déclaration le diagnostic dès qu'il a été établi, ainsi que le montant du versement forfaitaire à effectuer.

ART. 3. — Le versement forfaitaire est calculé en utilisant les tableaux A et B annexés au présent décret (1), le premier de

(1) Voir page 100.

ces tableaux indiquant en regard des maladies et interventions chirurgicales la durée moyenne présumée des soins qu'elles comportent, le deuxième indiquant les tarifs applicables suivant les ports, en ce qui concerne le traitement et, s'il y a lieu, le rapatriement.

En cas de débarquement hors de la métropole ou de l'Algérie, la somme faisant l'objet du versement forfaitaire comprend :

1° Pour frais de traitement, la somme obtenue en multipliant la durée moyenne présumée du traitement, figurant au tableau A, par le prix de la journée de traitement au port de débarquement figurant au tableau B ;

2° Pour frais de séjour et de rapatriement, le total des sommes inscrites dans le tableau B, sous les rubriques : frais de séjour à la sortie de l'hôpital et frais de retour en France, en regard du port de débarquement.

En cas de débarquement dans la métropole, la somme faisant l'objet du versement forfaitaire ne comprend que les frais de traitement calculés comme il est dit ci-dessus.

En cas de débarquement en Algérie, les dispositions applicables sont, si le marin est domicilié en Algérie, celles du délaissement dans la métropole.

Dans tous les cas, il est ajouté au montant du forfait calculé conformément aux indications des paragraphes précédents une majoration de 5 % destinée à couvrir les dépenses administratives spéciales que le Trésor est appelé à supporter pour assurer le fonctionnement du service des délaissements forfaitaires des marins.

ART. 4. — Le versement du forfait doit être effectué par l'armateur dans un délai de trois jours après la notification qui lui est faite par l'autorité compétente du montant de ce forfait.

Un arrêté pris de concert entre les ministres de la Marine marchande et des Finances déterminera les modalités de ce versement.

ART. 5. — Moyennant le versement prévu par l'article précédent les frais de traitement et, le cas échéant, les frais de rapatriement ainsi que, s'il y a lieu, les frais funéraires sont supportés, quel qu'en soit le montant, par le budget de l'administration de la marine marchande, sans recours contre l'armateur. Ce dernier ne peut réciproquement exercer aucun recours contre l'administration, même si le chiffre des dépenses effectives est demeuré inférieur à celui du versement qu'il a effectué conformément aux tarifs réglementaires.

Toutefois, lorsqu'au cours de son traitement, le marin aura été reconnu atteint de tuberculose pulmonaire, non constatée au moment du délaissement, l'armateur devra compléter son versement en conformité du tarif prévu pour la tuberculose pulmonaire.

ART. 6. — Tout marin pour lequel l'armateur a eu recours au délaissement forfaitaire et qui se fait soigner chez lui ou dans un établissement autre qu'un établissement hospitalier public, est tenu, pour pouvoir bénéficier des prestations prévues par la loi, de se prêter au contrôle du médecin désigné par l'autorité compétente.

Ce contrôle comporte notamment la surveillance des conditions dans lesquelles le marin suit les prescriptions du médecin traitant, la vérification du nombre des visites de ce médecin et l'exécution des ordonnances, ainsi que la vérification tant de la nature et de la quantité des médicaments fournis que des tarifs appliqués pour ces fournitures.

ART. 7. — Sont abrogées toutes dispositions contraires au présent décret et notamment celles du décret du 8 septembre 1912, fixant le tarif des frais de traitement et de rapatriement des marins du commerce délaissés hors de France pour cause de maladie ou de blessure ;

Du décret du 15 février 1919 autorisant les autorités maritimes, coloniales et consulaires à appliquer provisoirement des taux de majoration aux prix fixés par le tarif annexé au décret du 8 septembre 1912 ;

Du décret du 31 août 1927 portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 85 de la loi du 13 décembre 1926 portant Code du travail maritime.

ART. 8. — Le ministre de la Marine marchande est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin officiel de la marine marchande.*

Fait à Paris le 31 décembre 1935.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République,
Le Ministre de la Marine marchande,
WILLIAM BERTRAND.

TABLEAU A

Nomenclature des affections médicales et chirurgicales.

A. — *Affections médicales.*

	Nombre de jours
Accès de paludisme	10
Accidents dus à la chaleur	35
Alcoolisme aigu (delirium tremens)	20
Angine aiguë	20
Angine diphtérique	60
Angine de Vincent	35
Artérite oblitérante	60
Asphyxie accidentelle	35
Béribéri	60
Blennorrhagie compliquée	40
Bronchite légère ou banale	15
Bronchite aiguë	30
Bronchite suspecte	90
Broncho-pneumonie	55
Charbon	40
Choléra	60
Cirrhose du foie (accidents aigus)	90
Colibacillose (accidents aigus)	60
Coliques hépathiques	30
Coliques néphrétiques	25
Commotion cérébrale	30
Conjonctivite simple légère	10
Conjonctivite aiguë	20

	Nombre de jours
Conjonctivite purulente	60
Congestion du foie	40
Congestion pulmonaire	45
Coqueluche	40
Crise appendiculaire (sans opération)	20
Cystite aiguë	30
Cystite tuberculeuse	120
Dengue	20
Diabète avec complication	90
Diabète sans complication	30
Diarrhée et entérite aiguës	30
Diarrhée des pays chauds	90
Dysenterie bacillaire	50
Dysenterie amibienne aiguë	55
Dyspepsie légère	20
Eczéma	40
Eczéma variqueux	90
Electricité (accidents dus à l')	20
Embarras gastrique simple	15
Emphysème pulmonaire (épisode aigu)	50
Empoisonnement accidentel	30
Encéphalite léthargique	120
Endocardite aiguë	50
Entéro-colite	50
Erysipèle	40
Fièvre jaune	60
Fièvre ondulante	120
Fièvre paludéenne	60
Fièvre typhoïde et paratyphoïde	90
Gale	8
Gastrite	30
Glaucome	60
Grippe simple	25
Grippe avec complication	60
Goutte (épisode aigu)	40
Hémorragie cérébrale et accidents consécutifs	120
Ictère simple	35
Ictère grave ou infectieux	60

	Nombre de jours
Intoxication alimentaire	20
Iritis	40
Kératite	60
Laryngite aiguë	20
Lésion valvulaire du cœur	120
Lumbago	20
Maladie de Basedow	90
Méningites aiguës	60
Myélite d'origines diverses	120
Néphrite aiguë	90
Névralgies à sièges divers	25
Névralgies sciatiques	60
Névrites	60
Oreillons	30
Otite externe	10
Otite moyenne	50
Peste	60
Phlébite	90
Pleurite	25
Pleurésie sèche	40
Pleurésie à épanchement	90
Pleurésie purulente	120
Pneumonie	55
Psoriasis	50
Purpura de causes diverses	90
Rhumatisme articulaire aigu	45
Rhumatisme chronique (épisode aigu)	60
Rougeole	30
Scarlatine	60
Scorbut	60
Septicémie	60
Syphilis à la période de contagion	60
Tétanos	30
Trachome	90
Tuberculose pulmonaire évolutive	180
Tuberculose ostéo-articulaire évolutive	180
Troubles mentaux	120
Typhus exanthématique	60

	Nombre de jours
Varicelle	30
Vers intestinaux (tænias et autres)	5
Variole	90
Zona	35

B. — *Affections chirurgicales.*

Abcès	40
Abcès du foie	120
Adénites aiguës	30
Adénites tuberculeuses	90
Anthrax	45
Appendicite à opérer	50
Arthrite sèche	40
Arthrite avec complication	70
Brûlures légères	10
Brûlures du 1er degré	20
Brûlures du 2e degré	35
Brûlures du 3e degré	60
Brûlures compliquées	90
Calculs vésicaux	60
Cataracte opérable	60
Contusion légère	25
Contusion grave	50
Coxalgie	120
Entorse du cou-de-pied	35
Entorse du genou	50
Entorse (autres)	25
Evidement pétro-mastoïdien	90
Fissure à l'anus	20
Fistule à l'anus	50
Fracture avant-bras	60
Fracture bassin	120
Fracture bras	60
Fracture clavicule	40
Fracture colonne vertébrale	150
Fracture côtes	40

	Nombre de jours
Fracture crâne	130
Fracture cuisse	120
Fracture cuisse (compliquée)	150
Fracture doigts et petits os	35
Fracture jambe	100
Fracture jambe (compliquée)	150
Fracture mâchoire inférieure	120
Furoncles et abcès tubéreux	30
Gelures	30
Hématomes	30
Hémorroïdes à opérer	40
Hernie à opérer	55
Hydarthrose	50
Hydrocèle	30
Hygroma	30
Kystes superficiels	30
Kystes profonds (hydatiques)	120
Luxation de la clavicule	35
Luxation du coude	50
Luxation épaule	60
Luxation genou	70
Luxation hanche	90
Luxation petites articulations	30
Luxation poignet	40
Lymphangite	30
Lymphogranulomatose	90
Mal perforant plantaire	90
Mastoïdite	60
Métrite hémorragique	40
Occlusion intestinale à opérer	80
Ongle incarné	30
Orchite d'origine vénérienne	40
Orchiépididymite tuberculeuse	110
Ostéomyélite aiguë	80
Ostéomyélite chronique	150
Panaris	35
Péritonite aiguë	60
Péritonite tuberculeuse	120

	Nombre de jours
Phlegmon	60
Plaie simple	20
Plaie contuse	30
Plaie infectée	40
Plaie à grands délabrements	60
Prostatite à opérer	90
Pyélonéphrite	90
Rupture de l'urèthre	90
Salpingites	60
Tumeurs bénignes	30
Tumeurs malignes	120
Ulcères de l'estomac, duodenum et leurs complications	100
Ulcères variqueux	100
Varices	45

TABLEAU B (1)

I. – Tarif des frais d'hospitalisation dans les ports de France.

Ports	Nature du traitement	Prix forfaitaire par catégorie (tous frais compris)			
		1re catégorie	2e catégorie	3e catégorie	4e catégorie
Mer du Nord, Manche, Océan	Médical	35 fr.	35 fr.	26 fr.	26 fr.
	Chirurgical ..	45 fr.	45 fr.	31 fr.	31 fr.
Méditerranée	Médical	50 fr.	48 fr.	42 fr.	40 fr.
	Chirurgical ..	55 fr.	50 fr.	45 fr.	43 fr.

II. — Tarif des délaissements forfaitaires effectués hors de France.

Un tarif pour chaque port comprenant par catégorie le prix de la journée d'hôpital, les frais de séjour à la sortie de l'hôpital et les frais de rapatriement.

(1) Un Décret du 11 février 1938 a autorisé les autorités maritimes, coloniales et consulaires à majorer les tarifs du tableau B en raison de l'alignement du franc et de la hausse des prix dans certains ports. Les taux de majoration sont arrêtés par périodes de six mois.

TABLE DES MATIÈRES

CODE DE TRAVAIL MARITIME

Pages

TITRE PREMIER. — *Dispositions générales* 5

TITRE II. — *De la formation et de la constatation du contrat d'engagement* 7

TITRE III. — *Des obligations du marin envers l'armateur et de la réglementation du travail à bord des navires* 10

TITRE IV. — *Des obligations de l'armateur envers le marin* 15

I. Des salaires fixes, profits éventuels et autres rémunérations. 15
II. De la nourriture et du couchage 26
III. Des maladies et des blessures des marins 28
IV. Du rapatriement et de la conduite 32
V. Des créances et privilèges du marin 33

TITRE V. — *De la fin du contrat d'engagement et des indemnités auxquelles peut donner lieu la rupture du contrat d'engagement.* 34

TITRE VI. — *Dispositions spéciales applicables à certaines catégories de marins* 38

I. Dispositions spéciales applicables au capitaine 38
II. Dispositions spéciales applicables aux marins âgés de moins de 21 ans et aux femmes mariées 39
III. Dispositions spéciales applicables aux marins étrangers. 41

TITRE VII. — *Des litiges entre armateurs et marins* 43

TITRE VIII. — *Dispositions diverses* 46

Loi du 21 juin 1936, instituant la semaine de 40 heures (*Extrait*) 49

Décret du 8 juin 1937. Modalités d'application 50
Décret du 19 octobre 1937. Application à bord des navires de pêche industrialisée 52

CODE DISCIPLINAIRE ET PÉNAL

TITRE PREMIER. — *Dispositions générales* 55

TITRE II. — *Des fautes contre la discipline* 59

I. Dispositions générales 59
II. Des fautes légères contre la discipline 60
III. Des fautes graves contre la discipline 62

TITRE III. — *Des délits et crimes maritimes* 70

I. Compétence et procédure 70
II. De l'absence irrégulière et de l'abandon de poste 76
III. Crimes et délits touchant la police intérieure du navire .. 77
IV. Délits concernant la police de la navigation 83
V. Pertes de navires, abordages, échouements et autres accidents de navigation 88

TITRE IV. — *Dispositions diverses* 92

Règlement d'Administration publique relatif au délaissement forfaitaire des marins blessés ou malades 95

Tableau A. — NOMENCLATURE DES AFFECTIONS MÉDICALES ET CHIRURGICALES 100

Tableau B. — TARIF DES FRAIS D'HOSPITALISATION 106
TARIF DES DÉLAISSEMENTS FORFAITAIRES 106

2710. — Imp. Jouve et Cie, 15, rue Racine, Paris. — 5-1938

SOCIÉTÉ D'ÉDITIONS
GÉOGRAPHIQUES, MARITIMES ET COLONIALES
17, Rue Jacob — PARIS (VI^e^)

SPÉCIALITÉS D'OUVRAGES
SUR
LA MARINE

Constructions navales. — Machines à vapeur. — Electricité. — T. S. F. — Navigation. — Astronomie. — Documents. — Manuels. — Dictionnaires.

LOIS ET RÈGLEMENTS
CONCERNANT LA MARINE MARCHANDE

Ouvrages réglementaires. — Journal de bord. — Livre de bord du mécanicien. — Carnet journalier de travail horaire. — Registre d'heures supplémentaires. — Registres de visites, de traversées, etc.

Cartes Marines et Instructions Nautiques du Service Hydrographique de la Marine